

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 17 MARZO 1954

(7^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

«Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico» (152) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 110	112
BUIZZA		111
BUSONI	110, 111,	112
CAPPELLINI	110, 111,	112
CROLLALANZA	111,	112
FIORENTINO		111
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	110,	112
TERRAGNI, <i>relatore</i>		110
TOSSELLI		111
VOCOLI		112

«Autorizzazione di spesa per la riparazione dei danni prodotti dalle alluvioni agli impianti ferroviari ed alle case economiche dei ferrovieri» (211) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	116,	117
PORCELLINI, <i>relatore</i>		117

«Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato» (243) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 114,	115
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	114,	115
MASSINI	114,	115
PORCELLINI, <i>relatore</i>		114

«Autorizzazione della spesa di 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo» (292) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	116
CAPPELLINI	115, 116
CROLLALANZA, <i>relatore</i>	115, 116
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	115, 116

La seduta è aperta alle ore 11,15.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fiorentino, Flecchia, Focaccia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Mannironi e per la marina mercantile Terranova.

CANEVARI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:
« Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico » (152).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico ».

Su questo disegno di legge ci è pervenuto il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro.

Dichiaro aperta la discussione generale.

TERRAGNI, *relatore*. Il disegno di legge in esame riguarda una questione che risale all'ultimo periodo bellico, ed è una pratica che potrebbe essere archiviata.

Vi sono delle somme stanziare nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria che devono essere versate ai commercianti che sostennero maggiori oneri per il trasporto dei carboni esteri in relazione alla situazione bellica. Per la completa liquidazione si richiede però un ulteriore stanziamento di 20 milioni cui deve far fronte il Tesoro, e pertanto è necessaria una nostra deliberazione.

Durante la guerra, stante l'impossibilità di trasportare dalla Germania il carbone via mare, esso veniva trasportato via terra. Il prezzo del carbone era allora bloccato e si stabilì di concedere una integrazione di prezzo tenendo conto dei maggiori oneri sopportati e della distanza dai centri di consumo.

Si tratta adesso di corrispondere queste differenze di prezzo per il periodo dall'8 settembre 1943 al 29 maggio 1945, perchè fino all'8 settembre le liquidazioni erano avvenute regolarmente. Si tratta di circa 170 milioni di lire, e questo importo, verificato dagli uffici tecnici della Direzione delle Ferrovie dello Stato, è stato accettato dalle ditte interessate.

Per fare fronte a questa spesa sono disponibili nel bilancio delle Ferrovie dello Stato lire 152.113.180 e per gli altri 20 milioni si è provveduto con un provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52. Il disegno di legge fu già esaminato, nella passata legislatura, dalla nostra Commissione che suggerì alcune modifiche ed è con quelle modifiche che il disegno di legge è stato oggi ripresentato dal Governo.

Poichè si tratta di sanare una situazione determinata da vecchi impegni presi dallo Stato non resta che approvare il disegno di legge.

CAPPELLINI. Quando il disegno di legge oggi in discussione venne al nostro esame nella passata legislatura non ci fu accordo per la sua approvazione.

Non ci fu accordo soprattutto sul punto fondamentale, che cioè si dovesse corrispondere ad un certo numero di commercianti di carbone un indennizzo particolare per un determinato periodo. Le indagini fatte dimostrano che questi commercianti, durante la guerra, fecero degli ottimi affari e realizzarono lauti guadagni, per cui non si ravvisa l'opportunità di corrispondere loro un ulteriore beneficio.

Per questo motivo riconfermiamo la nostra opposizione al disegno di legge.

PRESIDENTE. Si tratta semplicemente di corrispondere un sovrapprezzo per le maggiori spese di trasporto e tutti ricordiamo le difficoltà di quel periodo.

BUSONI. In parole povere, mi sembra che si tratti di regalare delle somme ai commercianti che in quel periodo si trovavano in possesso di carbone. Tutti ricordiamo le difficoltà di quel momento, come ha detto l'onorevole Presidente, e sappiamo appunto che chi aveva del carbone ha guadagnato abbastanza, poichè ha venduto a prezzi esorbitanti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli senatori sul fatto che i rimborsi che questa legge dispone sono dovuti in applicazione di leggi precedenti, per le maggiori spese di trasporto sostenute.

In sostanza vi sono dei diritti quesiti. Che quelle integrazioni non siano state pagate non dipende dalla volontà dello Stato, ma solo dal fatto che vi furono difficoltà gravissime per ricostruire la contabilità e documentare le quantità di carbone trasportate.

Il progetto di legge sottoposto al vostro esame si rende oggi necessario per reperire i fondi onde poter effettuare i pagamenti. 152 milioni sono stati reperiti nella gestione stralcio del Monopolio dei carboni, e il nuovo onere per l'Erario è di circa 20 milioni.

BUSONI. Lei ha detto che si tratta di diritti quesiti. Mi sembra che, se così fosse, non ci sarebbe bisogno di una nuova legge.

CAPPELLINI. L'osservazione del collega Busoni è giusta. Voglio anche aggiungere che questo residuo di 152 milioni potrebbe essere impiegato in modo assai più utile.

Indubbiamente i commercianti interessati alla questione, quando vendevano il loro carbone, tenevano conto delle maggiori spese che avevano sostenuto, e ricavano ugualmente il loro guadagno. Non mi meraviglio che oggi essi chiedano ancora delle liquidazioni di somme, ma io penso che il Parlamento non debba essere del loro parere.

Se esaminiamo i bilanci dello Stato vediamo che numerosi tagli sono stati operati nonostante ripetute proteste: perchè regalare 170 milioni a chi non ne ha diritto, a dei commercianti che hanno fatto ugualmente i loro affari? Senza voler stabilire quanto costoro abbiano guadagnato è certo che non hanno venduto in perdita. Spero che altri colleghi si associno a noi nel respingere il disegno di legge.

TOSELLI. Non si tratta, a mio avviso, di fare un trattamento favorevole a questo o quel commerciante, nè voglio indagare se le ditte che trasportavano il carbone fossero anche venditrici. Si tratta solamente di liquidare delle somme dovute dallo Stato. Perchè ci vuole una legge? Perchè quando si fa uno stanziamento, sia pure per fronteggiare situazioni già risolte in linea di diritto, deve intervenire un provvedimento di legge. Penso pertanto che il disegno di legge debba essere approvato.

FIorentino. Ritengo che la lettura dell'articolo 2 debba fugare i dubbi sollevati dai colleghi Cappellini e Busoni. Esso stabilisce che le disposizioni dell'articolo 1 non si applicano ai carboni che risultino venduti a prezzi superiori a quelli fissati di autorità, ovvero destinati a scopi diversi da quelli stabiliti.

CAPPELLINI. Chi potrà controllare?

FIorentino. L'articolo aggiunge anche che le disposizioni dell'articolo 1 non si applicano alle forniture effettuate dopo l'8 settem-

bre 1943 ad enti controllati dalle autorità tedesche.

Ricordo che il prezzo del carbone era fissato d'autorità e quindi penso che gli uffici abbiano potuto assodare i quantitativi venduti e il prezzo pagato. Se la merce è stata trasportata via terra, anzichè via mare, e il trasporto è costato di più, mi sembra che un adeguamento tariffario sia cosa perfettamente lecita e che noi possiamo essere tranquilli con la nostra coscienza approvando il disegno di legge.

BUIZZA. Sembra anche a me che la questione si risolva in un adeguamento tariffario, previsto dai capitolati di appalto. Ci sono delle somme che non sono state erogate e mi sembra che esse possano essere oggi liquidate con tutta tranquillità.

CROLLALANZA. Non nascondo la mia perplessità di fronte al provvedimento in esame. Le osservazioni dei colleghi Cappellini e Busoni meritano la nostra attenzione.

L'onorevole Sottosegretario ha detto che si tratta di dare attuazione ad una vecchia legge. La maggior parte dei fondi necessari per le liquidazioni esisterebbe già nei residui di bilancio delle ferrovie dello Stato, e c'è solo una differenza di circa 20 milioni. Per questo dobbiamo fare una legge, cioè un atto che riveste una certa solennità? A me sembra che, se veramente esistono dei diritti quesiti, essi costituiscono materia debitoria da parte dello Stato. Il Ministero dei trasporti potrebbe limitarsi a chiedere una variazione di bilancio, reperendo i fondi necessari in altro capitolo. Questa dovrebbe essere la soluzione pratica: 20 milioni non sarà difficile reperirli nel bilancio del Ministero dei trasporti. Mi sembra superfluo fare una legge per un atto di ordinaria amministrazione.

Se si dovesse insistere per l'approvazione del disegno di legge dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

VOCCOLI. A conforto delle affermazioni del senatore Crollalanza ricordo che effettivamente nei contratti si stabiliva che i prezzi potessero essere successivamente adeguati alle condizioni del mercato. Se una differenza di prezzo fu stabilita per contratto è giusto che

essa sia pagata, ma non c'è bisogno di una nuova legge e si può provvedere con variazioni di bilancio. Una nuova legge si fa per un fatto nuovo che in questo caso, a quel che sembra, non c'è.

Pertanto riconfermiamo il nostro voto contrario.

PRESIDENTE. Osservo al senatore Crollanza che la relazione ministeriale precisa che, se qualcuna delle concessioni venne disposta in esecuzione di disposizioni legislative in vigore prima della costituzione del sedicente governo della repubblica sociale, numerose altre furono autorizzate con provvedimenti emanati dal Governo medesimo, provvedimenti che in base agli articoli 1 e 2 del decreto legislativo luogotenenziale 5 ottobre 1944, n. 249, sarebbero privi di efficacia giuridica.

CROLLANZA. La mia osservazione è legata a quanto detto dall'onorevole Sottosegretario, che ha parlato di diritti quesiti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero ancora sottolineare, in aggiunta alle mie dichiarazioni precedenti, che questo disegno di legge si è reso necessario perchè non si tratta soltanto di regolare posizioni debitorie. In tal caso mi rendo conto che inutile sarebbe stata una nuova legge.

Ma il Governo ha dovuto trovare il modo di sanare situazioni verificatesi a seguito degli eventi bellici, per cui ad esempio, molte ditte non sarebbero più in condizioni di fornire la documentazione di quanto loro spetta, tanto è vero che è costituita una speciale Commissione, di cui si parla nell'articolo 3, che esprimerà il proprio parere sulla sufficienza o meno della prova fornita.

Aggiungo anche che una legge è necessaria perchè diversamente non si sarebbero potuti utilizzare i 152 milioni provenienti dalla gestione stralcio del Monopolio carboni, perchè si tratta di una gestione extra bilancio e l'utilizzo di quei fondi non poteva essere effettuato se non in forza di una nuova legge.

Infine faccio osservare che la procedura proposta dal senatore Crollanza è seguita per quella differenza di 20 milioni alla quale si provvede appunto con il terzo provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52.

CAPPELLINI. Ci sono dunque delle ditte nella impossibilità di fornire la necessaria documentazione! La mia impressione è che ci troviamo di fronte ad un carrozzone, sia pure piccolo e modesto... Si devono regalare dei milioni senza prove? Abbiamo tutte le ragioni di ritenere che costoro non abbiano perduto un bel niente.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La Commissione cui ho accennato è incaricata di accertare la regolarità delle situazioni.

BUSONI. Le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario hanno confermato la mia interpretazione: vi sono dei commercianti che hanno dei diritti in base a disposizioni precedenti e, in mancanza della documentazione, cercheranno di ottenere più di quello che dovrebbero ricevere. Resta il fatto che chi in quel periodo aveva del carbone, sia che lo vendesse, sia che lo utilizzasse per suo conto, ha realizzato un guadagno o un risparmio notevolissimo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Poichè sono state manifestate opinioni contrastanti, metto ai voti il passaggio alla discussione degli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è approvato).

Passiamo quindi all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti, servizio approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, ufficio stralcio monopolio carboni, è autorizzato ad effettuare, in relazione al disposto dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1941, n. 59, direttamente tramite i commercianti assegnatari, la liquidazione ed il rimborso dei maggiori oneri sostenuti per il ricevimento dei carboni esteri via terra anzichè via mare, durante il periodo bellico, fino al 28 maggio 1944 incluso, a tutti i beneficianti di assegna-

zioni di carbone e cioè cokerie, officine gas, industrie siderurgiche, commercianti in carbone da riscaldamento, artigiani, industrie e enti vari e ulteriormente, fino al 24 aprile 1945 incluso, soltanto alle officine gas, alle cokerie ed alle industrie siderurgiche.

La facoltà di cui al precedente comma può essere esercitata entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

Sui reintegri accordati non sono dovuti interessi per il periodo successivo al giorno in cui maturarono le condizioni delle singole concessioni.

(È approvato).

Art. 2.

Le disposizioni del precedente articolo non si applicano ai carboni che risultino venduti a prezzi superiori a quelli fissati di autorità ovvero destinati a scopi diversi da quelli stabiliti.

Le disposizioni stesse non si applicano altresì, alle forniture effettuate dopo l'8 settembre 1943 ad industriali ed enti vari controllati dalle autorità tedesche e per esigenze di queste nonché alle provviste belliche fatte al sedicente governo della repubblica sociale italiana, tranne che le dette forniture e provviste siano state ottenute mediante violenza o minaccia.

Gli interessati dovranno all'uopo produrre, con gli elementi tecnici a propria disposizione, le opportune attestazioni da parte delle autorità competenti ed ogni altro possibile documento probatorio.

(È approvato).

Art. 3.

I documenti esibiti ai sensi e per gli effetti dell'articolo precedente saranno sottoposti alla Commissione prevista dall'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 8 maggio 1946, n. 428, la quale esprimerà il proprio parere sulla sufficienza o meno della prova fornita.

Alla stessa Commissione potranno altresì essere rimesse per il parere le pratiche per le quali, a causa di distruzioni o smarrimento

determinati dagli eventi bellici, non si renda possibile all'interessato completare la documentazione tecnica prescritta ai fini del pagamento del reintegro.

(È approvato).

Art. 4.

In sede di liquidazione delle integrazioni, oggetto della presente legge, il Ministero dei trasporti può ripetere l'ammontare delle quote precedentemente corrisposte, risultanti non dovute, o comunque le maggiori somme eventualmente erogate a favore del richiedente.

Indipendentemente dal disposto del precedente comma nei casi in cui il Ministero dei trasporti abbia concesso rimborsi e l'intervento finanziario non risulti in tutto o in parte giustificato dal maggior costo del prodotto rispetto ai prezzi stabiliti in funzione del trasporto del carbone via mare, il beneficiario del rimborso è tenuto a restituire le somme ricevute oltre alla misura necessaria.

(È approvato).

Art. 5.

Ai rimborsi di cui all'articolo 1 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per lire 152.113.180 con le disponibilità della gestione stralcio del Monopolio carboni e per lire 20 milioni con un'assegnazione da parte del Ministero del tesoro, cui si farà fronte con parte delle maggiori entrate di cui al terzo provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato » (243).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

PORCELLINI, *relatore*. Questo disegno di legge riguarda in particolar modo la categoria dei verificatori dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è stata ripristinata con decreto del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1947, n. 1439, e che versa attualmente in condizioni di disagio, per cui appare estremamente necessario aumentare le competenze accessorie (premio di rendimento, ecc.) portandole almeno al livello di quelle percepite dal personale operaio di pari grado delle squadre di rialzo. Per far questo, come prevede il disegno di legge sottoposto al nostro esame, è previsto un aumento del 40 per cento di tali competenze accessorie in favore dei verificatori. Non si tratta, come vedete, di una cifra esagerata: il beneficio effettivo per ogni operaio verificatore consisterebbe in sostanza in un aumento giornaliero di 96 lire.

Detto questo mi corre l'obbligo di far rilevare ai colleghi della Commissione che sarebbe opportuno apportare delle leggere modifiche al disegno di legge in esame. Innanzitutto occorrerebbe che tali benefici fossero estesi non solo ai verificatori, ma anche a tutto il personale che collabora con essi. In secondo luogo, tenuto conto che queste provvidenze sono attese da tempo, sarebbe oltremodo opportuno fissare la decorrenza degli aumenti dal 1° luglio 1953.

Siccome alla maggiore spesa derivante dall'approvazione del disegno di legge si farà fronte con una corrispondente economia da realizzarsi nella spesa per trasferte del servizio materiale e trazione, io credo che non sarebbe difficile aumentare queste economie onde rendere possibile la decorrenza del provvedimento dal 1° luglio 1953.

Con queste considerazioni, propongo alla Commissione l'approvazione del disegno di legge sottoposto al nostro esame.

MASSINI. Si tratta, in sostanza, di una ratifica legislativa di un accordo sindacale già da tempo intervenuto e sul quale non si sono verificati dissensi di sorta.

Per quanto riguarda la proposta del collega relatore circa l'estensione dei benefici di questo disegno di legge anche agli operai che collaborano in modo stabile con i verificatori, dichiaro di essere perfettamente d'accordo, perchè, a mio avviso, non è giusto far perdere a questo personale quelle competenze accessorie che invece non avrebbe perduto se avesse continuato a far parte della squadra di rialzo.

PRESIDENTE. Ma come si fa ad indicare con esattezza quale è il personale che collabora con i verificatori?

MASSINI. Vi sono permanentemente un operaio e un manovale che collaborano con il verificatore. Del resto questo già era previsto nell'accordo sindacale che ho richiamato.

La mia formale proposta di emendamento, pertanto, consiste nell'aggiungere, dopo le parole « è esteso ai verificatori », le altre « e al personale che coadiuva i verificatori stessi ».

Dichiaro altresì di sottoscrivere in pieno la proposta dell'onorevole relatore di fissare la decorrenza di questi benefici almeno dall'inizio dell'esercizio finanziario 1953-54.

PRESIDENTE. Vorrei conoscere il pensiero del rappresentante del Governo circa un'estensione così generica dei benefici del disegno di legge al personale che collabora con i verificatori, che può essere di volta in volta, a seconda delle circostanze, diverso come qualifica e competenza.

Vorrei altresì che il rappresentante del Governo ci dicesse la sua opinione sulla decorrenza.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono spiacente di non poter aderire alla prima delle due proposte di emendamento avanzate dall'onorevole relatore e alle quali si è associato il senatore Massini. Per

quanto riguarda infatti l'estensione dei benefici del disegno di legge agli altri operai che assistono e collaborano con i verificatori, ci troviamo nella condizione già rilevata dall'onorevole Presidente, che cioè, non si potrebbe dare una definizione precisa e sicura di questo personale.

Per quanto riguarda, poi, la decorrenza, ritengo che, finchè essa è mantenuta nei limiti dell'anno finanziario in corso, le economie indicate nell'articolo 2 consentiranno agevolmente di far fronte agli impegni.

PRESIDENTE. Per quel che riguarda la estensione della portata del disegno di legge ai collaboratori dei verificatori, io penso che tale estensione potrebbe forse essere fatta con un successivo e meditato provvedimento di legge. Si potrebbe fin d'ora fare una raccomandazione al Ministero in questo senso.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. L'onorevole Massini ha accennato ai risultati di un accordo che sarebbe intervenuto tra i sindacati e la Direzione generale del Ministero. Ora, a me ciò non consta; però, per scrupolo, io vorrei avere la possibilità e il tempo di informarmi se un accordo perfetto anche in questo senso è stato raggiunto.

MASSINI. Personalmente posso anche aderire alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario, a patto però che il rinvio della discussione sia a breve scadenza, cioè al massimo alla prossima seduta, non più tardi, perchè il disegno di legge è stato presentato da ben due anni e attende ancora la sua approvazione.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, resta inteso che la discussione di questo disegno di legge proseguirà nella prossima seduta.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione della spesa di 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo » (292).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di dieci milioni per provve-

dere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA, relatore. Il titolo del disegno di legge indica chiaramente il suo oggetto. È da notare, però, che praticamente l'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo è stato già eseguito da parte, rispettivamente, del Consorzio del porto di Brindisi, della Capitaneria di porto di Civitavecchia e della Camera di commercio di Palermo, per cui, in sostanza, si tratta di un rimborso di spesa, rimborso che nella relazione governativa al disegno di legge è fissato in cinque milioni di lire per la stazione marittima di Brindisi e per due milioni e 500 mila lire per ciascuna delle stazioni di Civitavecchia e di Palermo.

Senonchè, negli articoli del disegno di legge questa precisazione, che è nella relazione, non la si riscontra, non essendo specificato in che modo è suddivisa la somma.

A questo riguardo, pertanto, sussistono delle preoccupazioni da parte del Consorzio del porto di Brindisi, il quale vorrebbe che all'articolo 4, dopo le parole « La spesa per l'arredamento della stazione marittima di Brindisi », si aggiungessero le altre « nella complessiva somma di lire cinque milioni ».

Io credo che il rappresentante del Governo non avrà difficoltà ad accettare tale modifica formale, anche perchè appare chiaro dalla relazione che tale è l'intendimento preciso del Governo.

Detto questo, non mi resta che proporre senz'altro alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

CAPPELLINI. Vorrei proporre, per avere maggiori delucidazioni in ordine all'arredamento di queste stazioni marittime, di rinviare anche questa discussione alla prossima seduta.

CROLLALANZA, relatore. Si tratta di lavori che sono stati autorizzati dal Ministero della marina mercantile e per i quali praticamente alcuni enti locali hanno anticipato il denaro necessario. Così in effetti stanno le cose.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Come ha rilevato l'ono-

revoles relatore, trattandosi di lavori già eseguiti, non vedo la ragione di un rinvio.

PRESIDENTE. Domando al senatore Cappellini se insiste nella sua richiesta di rinvio.

CAPPELLINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 10.000.000 per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo.

(È approvato).

Art. 2.

La somma di lire 10.000.000, di cui al precedente articolo, sarà stanziata sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54.

(È approvato).

Art. 3.

Alla copertura della spesa anzidetta si farà fronte con pari riduzione delle somme disponibili sullo stanziamento di cui al capitolo n. 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54 per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria per le costruzioni navali.

(È approvato).

Art. 4.

La spesa per l'arredamento della stazione marittima di Brindisi sarà corrisposta a quel Consorzio del porto su presentazione delle fatture in conformità dei progetti preventiva-

mente approvati dal Ministero della marina mercantile.

A questo articolo l'onorevole relatore ha proposto di aggiungere dopo le parole: « La spesa per l'arredamento della stazione marittima di Brindisi », le altre: « nella complessiva somma di lire 5 milioni ».

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io direi « entro i limiti di lire 5 milioni ».

CROLLALANZA, *relatore*. Aderisco alla proposta dell'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, metto allora ai voti l'articolo 4, con l'emendamento proposto dal relatore e modificato dall'onorevole Sottosegretario. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione di spesa per la riparazione dei danni prodotti dalle alluvioni agli impianti ferroviari ed alle case economiche dei ferrovieri** » (211) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la riparazione dei danni prodotti dalle alluvioni agli impianti ferroviari ed alle case economiche dei ferrovieri », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PORCELLINI, *relatore*. C'è poco da dire in merito a questo disegno di legge già approvato

dalla Commissione competente dell'altro ramo del Parlamento.

Si tratta di autorizzare la spesa di lire tre miliardi e 600 milioni per la riparazione dei danni subiti dalle linee, dai fabbricati, dagli impianti fissi e dal materiale di esercizio delle Ferrovie dello Stato, in seguito alle alluvioni dell'autunno 1951.

Non occorre che io sottolinei l'urgenza dell'approvazione di questo disegno di legge. Basta ricordare che dal 1951 ad oggi sono già trascorsi quasi tre anni senza che si provvedesse a queste riparazioni.

Propongo pertanto alla Commissione l'approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 3.600.000.000 per provvedere alla riparazione dei danni subiti dalle linee, dai fabbricati, dagli impianti fissi e dal materiale d'esercizio delle ferrovie dello Stato, in dipendenza delle alluvioni dell'autunno 1951.

È altresì autorizzata la spesa di 50.000.000 di lire per provvedere alla riparazione dei danni subiti, in conseguenza delle stesse calamità, dai fabbricati della « Gestione delle case economiche per i ferrovieri ».

(È approvato).

Art. 2.

Per provvedere alle spese previste dal precedente articolo 1 il Ministero del tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di complessive lire 3.650.000.000.

All'onere sopraindicato si farà fronte con una parte del ricavato del prestito « Buoni del tesoro novennali 5 per cento 1961 » di cui alla legge 14 dicembre 1951, n. 1325.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quello delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.