

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 8 GIUGNO 1955

(53^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Modificazione degli articoli 15, lettera *d*) e 19, lettera *b*), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modificazioni, con la legge 2 gennaio 1952, n. 41, relativi alla composizione del Consiglio di amministrazione e del Comitato dell'A.N.A.S. e conferimento dei posti di economo-cassiere e vice economo-cassiere dell'A.N.A.S. stessa » (989) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, *f.f. relatore* Pag. 926

« Autorizzazione della spesa di lire 500.000.000 per lavori di primo intervento per la riparazione delle opere del porto di Genova danneggiate dalla mareggiata del 18-19 febbraio 1955 » (1015) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 919, 920, 921, 922, 923
AMIGONI, *relatore* 920, 922
BARBARO 921
BUIZZA 920, 922
CAPPELLINI 919, 920, 921, 922
CERABONA 920, 921
COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 922, 923

PORCELLINI Pag. 920
ROMANO 923
VACCARO 921

« Varianti alla misura dei corrispettivi stabiliti dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 agosto 1946, n. 70 » (1038) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 918, 919
CERABONA 918, 919
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 918, 919
PORCELLINI, *relatore* 918, 919

« Determinazione del limite fra l'alta e la bassa tensione negli impianti elettrici » (1042) (Di iniziativa dei deputati Faletti ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, *relatore* 924, 925
AMIGONI 925
CAPPELLINI 925
COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 925
PORCELLINI 924

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massimi, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Focaccia e Pasquali, sono sostituiti rispettivamente dai senatori Tartufoli e Merlin Angelina.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Colombo e per i trasporti Mannironi.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Varianti alla misura dei corrispettivi stabiliti dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 agosto 1946, n. 70 » (1038).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Varianti alla misura dei corrispettivi stabiliti dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 agosto 1946, n. 70 ».

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 agosto 1946, n. 70, è sostituito dal seguente:

« Le tasse per nolo carri, copertoni ed attrezzi di carico e per la manovra dei carri, qualunque ne sia la misura stabilita dalle convenzioni stipulate fra le Ferrovie dello Stato e le Aziende delle ferrovie e tramvie concesse alla industria privata per regolare i servizi cumulativi, di corrispondenza e di scambio merci, anche se scadute o disdette, ma tuttora in atto in attesa di rinnovazione, sono stabilite, fino al rinnovo delle convenzioni stesse, come segue:

lire 200 al giorno per carro, o lire 8,35 per carro-ora;

lire 70 al giorno per uso copertoni;

lire 30 al giorno per uso attrezzi di carico;

lire 50 per ogni carro manovrato ».

PORCELLINI, *relatore*. Il titolo del provvedimento in esame si riferisce a « varianti » da apportare alla misura delle tasse di nolo e di manovra stabilite dal decreto legislativo 2 agosto 1946, n. 70, ma in realtà si tratta di un'unica variante che si propone a tali corrispettivi.

Le norme in vigore prevedono delle cifre molto ridotte, che devono senz'altro essere aggiornate.

Però con l'attuale disegno di legge, ferma restando la misura stabilita per uso copertoni, attrezzi di carico e manovra, si vogliono modificare soltanto le prime due voci delle tasse previste dall'articolo 3 del citato decreto, relative alle sole tasse di nolo dei carri. Tali voci, che prevedevano una tassa di lire 108 al giorno per carro scambiato o lire 4,50 per carro-ora, e di lire 162 al giorno per carro senza scambio o lire 6,75 per carro-ora, vengono portate a lire 200 al giorno per carro o lire 8,35 per carro-ora, riferendosi cioè alla differenza delle ore e non delle giornate.

Veramente, sarebbe stato molto più logico che tutte le voci dell'articolo in questione fossero state modificate ed aggiornate, ma poiché evidentemente sulle altre non è stato raggiunto l'accordo, la disposizione che oggi è sottoposta al nostro voto è in via del tutto provvisoria, perchè nei prossimi contratti la questione delle tasse di manovra dovrà essere certamente riveduta.

Se il Ministro dei trasporti, il quale ha presentato il disegno di legge, ritiene necessario apportare ora questa prima modifica, io consiglio senz'altro la Commissione di approvare l'articolo unico sottoposto al nostro esame, tenendo presente il suo carattere di provvisorieta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi permetto di insistere per l'approvazione del disegno di legge. Come ha detto l'onorevole relatore, si tratta di un provvedimento di carattere puramente provvisorio, perchè tutte le altre voci di cui al decreto legislativo in parola saranno modificate non più con leggi, ma in base a contratti ed accordi diretti tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e le ferrovie concesse.

Pregherei pertanto gli onorevoli senatori di voler concedere la loro approvazione al disegno di legge sottoposto al loro esame.

CERABONA. Se veramente c'è l'intenzione di rivedere tutta la materia, perchè non si può farlo immediatamente anzichè apportare queste modifiche a spizzico? Io vorrei pregare

il Ministero dei trasporti di far subito quello che promette di fare, perchè mi sembra che quello di oggi sia un lavoro quasi inutile che ci si propone di compiere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io spero che il Parlamento non debba essere ulteriormente disturbato per un argomento di questo genere, perchè, come ho già detto, sono in corso delle trattative con le società e le aziende di ferrovie concesse all'industria privata, e si ritiene che a questo accordo si debba pervenire quanto prima.

Purtroppo però non si può stabilire esattamente la data entro la quale le contrattazioni saranno terminate, e perciò provvisoriamente, in attesa che gli accordi siano raggiunti, si prega il Senato di modificare questa voce riguardante i carri, mentre tutto il resto rimane per ora invariato.

CERABONA. Io esprimo il mio parere contrario al disegno di legge, nella speranza di poter avere presto una riforma organica in materia. Tali soluzioni a spizzico possono essere ottime e possono non esserlo; e del resto non abbiamo alcun elemento di giudizio: perchè infatti la tassa è stata portata a lire 200, e non, per esempio, a 201 o a 270?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Evidentemente questa cifra è frutto di un accordo preliminare...

CERABONA. ...che a noi sfugge. Se il nostro voto è un voto platonico, diamolo pure; ma se dobbiamo intervenire in una votazione meditata, dobbiamo essere informati, per esempio, delle trattative che si sono svolte. Noi troviamo delle cifre nuove e delle altre che restano invariate. Per quale motivo non si è creduto di modificare queste altre? In base a quale criterio possiamo dare il nostro voto?

Mi dichiaro pertanto contrario al provvedimento in esame.

PORCELLINI, *relatore*. Nonostante le osservazioni svolte dal senatore Cerabona, raccomandando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, perchè in caso contrario sa-

remmo proprio noi ad impedire all'Amministrazione ferroviaria di incassare quel poco che ha ottenuto dalle società private.

PRESIDENTE. Dopo quanto ha detto il collega Cerabona, desidero che rimanga a verbale il voto della Commissione nel senso che il Ministero provveda quanto prima ad un'organica regolamentazione della materia.

Nella passata legislatura noi discutemmo a lungo sull'opportunità di attribuire al Governo la facoltà di revisione delle tariffe ferroviarie. Ora, è bene che questa snellezza di procedimento si mantenga non solo per quanto riguarda le tariffe, ma anche per quanto riguarda i corrispettivi di questo genere.

In questo spirito la Commissione darà il suo voto favorevole alla legge sottoposta al suo esame, sperando che provvedimenti del genere non vengano più all'ordine del giorno del Senato, e siano presi sotto la responsabilità del potere esecutivo.

Non facendosi altre osservazioni dichiaro chiusa la discussione. Metto ai voti il disegno di legge composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione della spesa di lire 500 milioni per lavori di primo intervento per la riparazione delle opere del porto di Genova danneggiate dalla mareggiata del 18-19 febbraio 1955** » (1015).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 500.000.000 per lavori di primo intervento per la riparazione delle opere del porto di Genova danneggiate dalla mareggiata del 18-19 febbraio 1955 ».

Comunico alla Commissione che la 5ª Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CAPPELLINI. Sarebbe bene, a mio parere, rinviare la discussione del presente disegno di legge, data l'assenza del competente rappresentante del Governo.

AMIGONI, *relatore*. Il provvedimento di legge in esame prevede uno stanziamento di 500 milioni per lavori urgentissimi, ed è naturalmente in relazione ai lavori eseguiti dal Ministero dei lavori pubblici. Però, come è detto anche nella relazione, si tratta di un primo intervento; il Ministero dei lavori pubblici sta compiendo un'indagine per gli ulteriori lavori da eseguire, che farebbero ammontare il secondo intervento a circa 8 miliardi.

Faccio presente pertanto al collega Cappellini che si tratterebbe di approvare uno stanziamento urgente, per consentire al Consorzio del porto di Genova di pagare lavori già in buona parte eseguiti, mentre lo stanziamento definitivo formerà oggetto di altra legge.

PRESIDENTE. Lo stesso articolo 1 del disegno di legge precisa trattarsi di lavori « di primo intervento », lasciando impregiudicato il problema degli altri lavori. Lo afferma del resto anche la relazione, per noi impegnativa, perchè firmata dal Ministro dei lavori pubblici.

CERABONA. Tuttavia, sono anch'io del parere che l'assenza del Governo nell'attuale discussione, dirò così, non è simpatica.

CAPPELLINI. Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge, in quanto noi ne riconosciamo l'importanza e l'urgenza. Ricontro però una mancanza di serietà da parte del Governo nel presentare una legge di 500 milioni per delle opere che, come tutti sappiamo, richiedono un'ingentissima somma. I 500 milioni che ci si propone di stanziare non servono neanche per spostare i macchinari e le attrezzature che occorrono per le riparazioni al porto di Genova. Tale cifra andrà quindi, non dico per le spese generali, ma andrà a qualche singola persona o gruppo o società, e comunque non servirà in alcun modo a dare neppure inizio alle opere che si richiedono con carattere d'urgenza.

Probabilmente non è casuale l'assenza del rappresentante del Governo, perchè forse egli sapeva che avremmo dette queste cose e non desiderava ascoltarle.

PORCELLINI. Sono d'accordo con il collega Cappellini sulla necessità che, quando si discutono problemi di questa importanza, sia

sempre presente il rappresentante del Governo, anche perchè noi possiamo aver bisogno di delucidazioni che non ci può dare altri che un membro del Governo. Noi abbiamo anche il precedente del rinvio della discussione di altri progetti proprio per l'assenza del rappresentante del Governo.

Tuttavia, in questo caso, non ne faccio una questione formale, perchè, evidentemente, se i lavori sono stati eseguiti, bisogna pagarli.

Dobbiamo tener presente che quello che ci si propone è una parte di legge, che contempla lo stanziamento di solo 500 milioni. Noi avremo modo, pertanto, di discutere nuovamente il problema, e credo che anche il collega Cappellini in altra sede, quando si discuterà ancora sul porto di Genova, potrà fare tutte le dichiarazioni che vorrà, e sulle quali sono d'accordo anch'io, perchè le somme stanziare sono assolutamente insufficienti.

Propongo pertanto di approvare, per ora, l'attuale disegno di legge.

BUIZZA. Mi sembra che, se il tempo lo perdiamo noi, lo facciamo perdere soprattutto a questo Consorzio del porto di Genova. Qui si tratta di opere di pronto intervento, e molto probabilmente alcune di esse sono già eseguite, poichè la relazione dice: « La spesa autorizzata sarà erogata mediante accreditamento al Consorzio del porto di Genova sulla base degli stati di avanzamento dei lavori ». Ci sono dunque molto probabilmente degli stati di avanzamento di lavori già eseguiti, che aspettano di essere pagati.

Ora, si attende un secondo provvedimento dell'importo di 8 miliardi, e questi 500 milioni non possono che rappresentare lavori già eseguiti, molto probabilmente scogliere già buttate a mare e recupero di relitti. Non ci dovrebbe quindi essere difficoltà per l'approvazione del disegno di legge, soprattutto per non far perdere tempo a nessuno.

AMIGONI, *relatore*. Ritengo che un'attenta lettura della breve relazione che accompagna il disegno di legge potrebbe consentirci di approvarlo. Infatti questo stanziamento è relativo a lavori eseguiti subito, per « evitare l'estendersi dei danni »; si tratta quindi con ogni probabilità di opere già eseguite o in

corso di esecuzione, ed è pertanto opportuno che il Consorzio del porto di Genova possa disporre di questa somma, il che non pregiudica la discussione di carattere generale.

Del resto, è detto nella relazione che tale stanziamento dovrebbe essere stabilito mentre sono in corso gli accertamenti per i maggiori danni che debbono essere valutati. E da notizie che ho potuto attingere si tratta appunto di una somma che si aggirerà intorno agli 8 miliardi. Lo studio per questo nuovo disegno di legge è già avanzato, ed il provvedimento dovrebbe essere presentato relativamente presto.

Mi permetto quindi di segnalare alla Commissione l'opportunità di approvare il piccolo disegno di legge sottoposto al suo esame.

VACCARO. Aderisco anch'io alle osservazioni del relatore: sono d'accordo sul fatto che effettivamente 500 milioni non bastano per riparare le opere necessarie al porto di Genova. Si tratta di lavori importanti, alcuni di prima esigenza, altri che si debbono eseguire per dare al porto una definitiva sistemazione.

La cosa è urgente; e, mentre la Commissione esprimerà il suo voto sul disegno di legge, propongo che faccia altresì istanza al Governo affinché provveda sollecitamente alla riparazione del porto di Genova. Infatti altri porti vicini incominciano a fargli concorrenza, e, lasciando le cose come stanno, il traffico verrebbe ad essere definitivamente sottratto al porto che ci interessa.

CAPPELLINI. Faccio rilevare anzitutto che il disegno di legge è stato presentato il 24 marzo 1955, e si tratta di uno stanziamento relativo ai danni provocati al porto di Genova durante la mareggiata del 18-19 febbraio. Mi sembra di ricordare che in quell'occasione il Ministro dei lavori pubblici ebbe personalmente a recarsi a Genova, per constatare l'entità dei danni; quindi in quel momento stesso il Ministro era in grado di valutare l'importanza dei danni causati al porto di Genova.

Io ricordo anche, come ricorderanno i colleghi, che molto parlarono i giornali di questo sopralluogo dell'onorevole Romita e delle dichiarazioni da lui fatte circa gli stanziamenti

che il Governo avrebbe deciso per riparare con carattere d'urgenza i danni. Sembrava cioè da quelle dichiarazioni che i danni sarebbero stati riparati e che gli stanziamenti relativi sarebbero stati deliberati subito.

E poi si viene fuori con una leggina di 500 milioni!

PRESIDENTE. Questo stanziamento è relativo al bilancio in corso; nel susseguente bilancio potranno aver luogo gli ulteriori stanziamenti.

CAPPELLINI. La questione è un'altra: che quando il Ministro va sul posto, rileva l'entità dei danni e fa delle dichiarazioni alla stampa, dichiarazioni che sono poi conosciute da tutto il popolo italiano, ha il dovere di uniformarsi, nello stilare i provvedimenti, alle dichiarazioni stesse.

Qui ci si inganna ancora una volta, come si è fatto sempre! Si dice: « noi interveniamo », e poi si stanziavano 500 milioni contro 8 e più miliardi che occorrono, e che forse sono ancora inadeguati ai danni.

Si dice: « ma questo è lo stanziamento in questo bilancio »; ma si può fare una nota di variazione come si è fatto per questi 500 milioni, trovare qualche altro accorgimento! Noi non dobbiamo entrare in questi dettagli, che non ci riguardano: allo stesso modo in cui si sono trovati 500 milioni, si potevano trovare 5 miliardi, se i lavori sono veramente urgenti e indilazionabili.

Non si possono neppure iniziare delle opere di questa importanza con uno stanziamento così irrisorio; ecco la questione di fondo. Io desidero perciò che si esprima un voto di biasimo per l'assenza del rappresentante del Governo da una discussione così importante e grave.

CERABONA. Senza dubbio la presenza del Governo sarebbe quanto mai necessaria per darci qualche notizia al riguardo, per rispondere a qualche nostra obiezione!

BARBARO. Dopo quel che ha dichiarato lo onorevole senatore Vaccaro, che ha ricordato la concorrenza che si delinea da parte di Marsiglia — e tutti sappiamo che cosa significa la concorrenza tra Marsiglia e Genova — ma

soprattutto dopo quel che ha dichiarato il senatore Corbellini, mi sembra non ci sia da rimanere nemmeno un istante perplessi sulla questione formale circa la presenza o meno del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici.

Noi ci troviamo, come diceva l'onorevole relatore, di fronte ad un problema di eccezionale gravità: una specie di emorragia del porto di Genova, che bisogna tamponare subito, salvo poi, con la nuova legge speciale che verrà in sede di nuovo esercizio — poichè questo è un disegno di legge che utilizza stanziamenti per l'esercizio in corso — a risolvere definitivamente il problema.

Ed allora, io direi: non perdiamo nemmeno un istante di tempo, ed invociamo, semmai, dal Governo la sua presenza per la nuova legge di fondo che dovrà definitivamente regolare la questione del porto di Genova.

AMIGONJ, *relatore*. Come ripeto, si tratta di un provvedimento avente lo scopo di far fronte alle opere che, non eseguite, provocherebbero dei danni maggiori. È chiaro che lo stanziamento è stato limitato a 500 milioni perchè non vi erano altri fondi disponibili immediatamente. Mentre si stanno reperendo dal Ministero dei lavori pubblici, in accordo con il Ministero del tesoro, i fondi che occorrono per la risoluzione del problema, è opportuno accettare questo primo stanziamento.

Sarebbe stato certamente augurabile che il Ministro avesse potuto di persona darci questi schiarimenti, però ritengo che la cosa non sia così complicata che noi non possiamo sbrigarcela da soli.

Mi permetterei quindi di consigliare la Commissione a voler approvare senz'altro il disegno di legge; la prima volta che il Ministro verrà tra noi gli chiederemo tutti gli opportuni schiarimenti.

CAPPELLINI. Se si vuole discutere subito il disegno di legge, propongo che lo stanziamento sia elevato a 5 miliardi!

AMIGONI, *relatore*. Non è possibile apportare questa variante senza sentire prima il parere della Commissione finanze e tesoro.

E faccio subito notare al senatore Cappellini che al capitolo 515 non è possibile reperire uno stanziamento di 5 miliardi, e quindi, accettando la proposta Cappellini, mancherebbe senz'altro la copertura finanziaria.

PRESIDENTE. Poichè giunge in questo momento l'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici, cadono le discussioni fin qui svoltesi circa l'assenza del rappresentante del Governo.

Noi chiediamo dunque all'onorevole Colombo quale sia il parere del Governo in ordine allo stanziamento previsto nell'attuale disegno di legge, che si rivela assolutamente inadeguato ai danni prodotti dalla mareggiata.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi permetto di pregare la Commissione di approvare il disegno di legge sottoposto al suo esame, in quanto si tratta di un provvedimento, diciamo così, interlocutorio, nel senso che con questi 500 milioni si è inteso attuare quello che, nella nostra legislazione, normalmente si definisce come provvedimento di pronto soccorso o di somma urgenza; naturalmente, distinta rimanendo la funzione di questo provvedimento da quella che dovrà essere la regolazione definitiva di tutta questa materia, su cui si stanno compiendo gli studi relativi e prendendo gli accordi necessari, e per gli oneri che dovranno gravare sul Ministero e per quelli che dovranno gravare sul porto di Genova.

La Commissione pertanto, approvando il presente disegno di legge, metterà il Consorzio in condizioni di pagare le opere necessarie per dare al porto di Genova quella minima funzionalità consentita dai danni subiti.

CAPPELLINI. Ho già dichiarato che noi siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge. La mia osservazione era però un'altra: dal sopralluogo compiuto dal Ministro a Genova e da molti altri elementi, tutti sappiamo che i danni subiti dal porto di Genova sono ben maggiori di quelli cui si potrà provvedere con l'attuale disegno di legge. Vorremmo dunque che il Governo si impegnasse, entro un certo termine, a presentare un nuovo

provvedimento che soddisfi le esigenze del finanziamento totale, sia pure con quelle riserve che ha fatto l'onorevole Sottosegretario per quanto concerne la ripartizione degli oneri tra il Governo ed il porto di Genova.

Vorrei che l'onorevole Sottosegretario precisasse entro quale periodo di tempo sarà presentata la nuova legge per il finanziamento dei lavori necessari.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tranne l'assicurazione che ho già data, che cioè è in corso l'interessamento del Governo per il mantenimento dell'impegno assunto di provvedere alla riparazione di questi danni, non sono in grado di dare altre precisazioni, in questo momento, circa il termine entro cui potranno essere compiuti gli studi relativi e potrà essere presentato al Parlamento il disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunque, al più presto possibile! Questa buona volontà, almeno, la chiediamo al Governo.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senza dubbio, al più presto possibile.

BUIZZA. Desidero trarre, in certo senso, la morale da tutte queste discussioni. Noi, quattro o cinque anni fa, abbiamo approvato la ricostituzione della Direzione generale dei porti presso il Ministero dei lavori pubblici, per istituire un corpo specializzato del quale, io ritengo, non c'era assolutamente bisogno. Infatti, mentre si tende alla costituzione delle Regioni e al decentramento, noi abbiamo istituito tale Direzione generale, i cui compiti avrebbero potuto essere affidati ad una sezione del Provveditorato. Penso che, se le cose fossero state organizzate in quest'altro modo, molto probabilmente gli studi di ricostruzione delle dighe foranee demolite dalla mareggiata a Genova sarebbero stati molto più spediti.

ROMANO. Tra i funzionari tecnici specializzati in materia di opere portuali la necessità di questa Direzione generale era molto sentita: le sezioni presso il Provveditorato

non potevano formare dei funzionari specializzati, perchè il funzionario presso il Provveditorato deve provvedere a tante altre incombenze e necessità.

Pur disponendo dunque il Ministero dei lavori pubblici di funzionari quali il Presidente Greco, che sono esempi e luminari in materia, si sentiva questo bisogno, e per tale motivo sono stati costituiti questi uffici, che non credo meritino di essere aboliti perchè rispondono ad una esigenza veramente sentita nel campo tecnico.

Questo ho voluto dire anche perchè sono stato, a suo tempo, uno dei sostenitori di questa Direzione generale dei porti.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 500 milioni di lire per l'esecuzione dei lavori di primo intervento e di quelli occorrenti per mettere in condizioni di parziale efficienza le opere e gli impianti del porto di Genova danneggiati dalla mareggiata del 18 e 19 febbraio 1955.

La somma predetta sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1954-55.

(È approvato).

Art. 2.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvederà alla progettazione ed esecuzione dei lavori di cui all'articolo 1, secondo le norme stabilite nel testo unico approvato dal regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni. I progetti relativi saranno approvati dall'Ispettore generale del Genio civile, revisore tecnico delegato dal Ministro dei lavori pubblici presso detto Consorzio.

La somma autorizzata sarà accreditata a favore del Consorzio predetto su di una contabilità speciale da istituire a nome del Consor-

zio stesso presso la Sezione di tesoreria provinciale di Genova. I prelievi saranno effettuati in base a stati di avanzamento vistati dal predetto revisore tecnico.

Il Consorzio presenterà al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a discarico delle somme da esso prelevate.

(È approvato).

Art. 3.

Alla copertura della spesa autorizzata con l'articolo 1 sarà provveduto con riduzione dello stanziamento del capitolo 515 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre, con suo decreto, negli stati di previsione del Ministero del tesoro e del Ministero dei lavori pubblici, le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Faletti ed altri: « Determinazione del limite fra l'alta e la bassa tensione negli impianti elettrici » (1042)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Faletti ed altri: « Determinazione del limite fra l'alta e la bassa tensione negli impianti elettrici », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Farò io stesso una breve relazione.

Si tratta di una questione squisitamente tecnica. Come voi sapete, vi è una vecchia legge presentata dal Ministero dei lavori pubblici che fissava il limite fra l'alta e la bassa tensione agli effetti della distribuzione dell'energia elettrica, ma quella distinzione non poteva

valere per le grandi reti ad alta tensione, nelle quali l'alta tensione è considerata meno accessibile.

Vi sono poi provvedimenti di legge e norme tecniche di Governo in contrasto con la legge cui ho accennato.

Ci sono dunque molte difficoltà sulla materia, onde l'iniziativa parlamentare ha voluto stabilire una unificazione, fissando addirittura, anche per la tensione concatenata in un circuito, quale sia l'alta e la bassa tensione agli effetti della sicurezza dell'esercizio, e imponendo questi valori-limiti uguali per tutti.

Ecco lo scopo di questa legge, che stabilisce i due limiti di 400 e di 500 volt tra la bassa e l'alta tensione.

L'Associazione elettrotecnica italiana ha fatto voti per l'unificazione delle frequenze e per la determinazione del limite fra la bassa e l'alta tensione, che deve costituire la base per tutte le norme tecniche relative. L'unificazione delle frequenze è ancora in corso, ma noi vorremo pregare l'onorevole Sottosegretario di adoperarsi affinché per tutti i problemi di elettrotecnica si attui un'unificazione internazionale, per cui tutti possano parlare, in linea tecnica, la stessa lingua.

PORCELLINI. Vorrei chiedere se la modifica proposta apporta o meno un beneficio alla società.

PRESIDENTE, *relatore*. No, essa porta soltanto una chiarificazione nelle discussioni tecniche e nell'esatta applicazione delle leggi, adeguandole al progresso tecnico. Qui viene considerata bassa tensione, per rendere possibile l'impianto elettrico, una tensione uguale o minore a 400 volt, mentre ai tempi di Alessandro Volta non si sapeva neppure come fosse possibile arrivare ai 400 volt di tensione.

Il vantaggio dell'unificazione, a quanto risulta anche dalle discussioni svoltesi in seno all'Associazione elettrotecnica, della quale fanno parte anche i consumatori, riguarda soprattutto la sicurezza e l'economia dell'esercizio, ed è quindi in favore appunto dei consumatori.

PORCELLINI. Voi direte che noi siamo molto maligni, ma ci lascia dubbiosi e sospettosi il fatto che l'iniziativa di questo disegno di

legge parta da alcuni parlamentari molto vicini al gruppo della « Edison ». Io non sono completamente tranquillo come il nostro Presidente: e ritengo invece che questo cambiamento di voltaggio si ripercuota sfavorevolmente sui consumatori, ed in modo particolare sui piccoli consumatori.

CAPPELLINI. Confesso di non aver studiato a fondo la questione, ma l'origine di questo disegno di legge e il modo in cui è stato appoggiato, non credo tragga veramente motivo dal desiderio di favorire i consumatori dell'energia elettrica: ho l'impressione che esso tenda soprattutto, se non si vuol dire esclusivamente, a favorire il gruppo degli elettricisti, in modo particolare della « Edison ».

AMIGONI. In tal caso, gli appartenenti a questo gruppo avrebbero fatto presentare il disegno di legge ad altre persone!

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero assicurare il senatore Cappellini che questo provvedimento fu presentato alla Camera dei deputati in altro testo, e cioè privo del secondo comma dell'articolo 2. Abbiamo avuto il parere concorde e del Consiglio nazionale delle ricerche, a cui ci eravamo rivolti per avere un giudizio in materia, e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Fu poi presentato un emendamento come secondo comma dell'articolo 2; io ero allora alla Commissione della Camera dei deputati, e mi assunsi la responsabilità di far sospendere la discussione per avere anche su questo emendamento il parere degli organi tecnici.

Tale parere fu chiesto al Consiglio nazionale delle ricerche ed al Consiglio superiore dei lavori pubblici; l'uno e l'altro organo dettero parere favorevole anche sull'emendamento, come prima lo avevano dato sul disegno di legge.

La Commissione può dunque approvare con tranquillità il provvedimento in esame, per i favorevoli riflessi tecnici che esso può avere.

PRESIDENTE, *relatore*. Ai pareri favorevoli dei due organi tecnici nominati dall'ono-

revole Sottosegretario, si può aggiungere quello dell'Associazione elettrotecnica italiana, come ho prima accennato.

Poichè non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

Art. 1.

Un impianto elettrico funzionante a corrente alternata è ritenuto a bassa tensione quando la tensione del sistema è uguale o minore a 400 volt efficaci; in caso contrario è ritenuto ad alta tensione.

Il presente articolo sostituisce e annulla l'ultimo comma dell'articolo 1 del regio decreto 25 novembre 1940, n. 1969.

(È approvato).

Art. 2.

Il valore-limite di 400 volt è sostituito ai diversi valori-limite attualmente definiti da provvedimenti di legge o di governo nell'intento di distinguere le linee e gli impianti elettrici a corrente alternata funzionanti a bassa tensione da quelli funzionanti ad alta tensione, ad ogni effetto e quali che siano i termini adottati per designare detti impianti e le rispettive tensioni.

Sarà ritenuta bassa tensione anche la tensione di 500 volt concatenata, limitatamente alle reti di distribuzione esistenti e ai loro ampliamenti, quando esse siano destinate al servizio di stabilimenti industriali e casi similari, alimentate da proprie cabine di trasformazione, fintanto che tale tensione sarà consentita in base alle disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 105.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modificazione degli articoli 15, lettera d) e 19, lettera b), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modificazioni, con la legge 2 gennaio 1952, n. 41, relativi alla composizione del Consiglio di amministrazione e del Comitato dell'A.N.A.S. e conferimento dei posti di economo-cassiere e vice economo-cassiere dell'A.N.A.S. stessa** » (989)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE, *f.f. relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Modificazione degli articoli 15, lettera d), e 19, lettera b), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modificazioni, con la legge 2 gennaio 1952, n. 41, relativi alla composizione del Consiglio di amministrazione e del Comitato dell'A.N.A.S. e conferimento dei posti di economo-cassiere e vice economo-cassiere dell'A.N.A.S. stessa** », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè il relatore, senatore Molinari, è assente, riferisco io stesso, brevemente.

La modificazione del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. è un semplice fatto amministrativo, la cui importanza è sostanzialmente funzionale.

Del Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. si è da tempo parlato: questo Consiglio risente la mancanza di ciò che potrebbe rappresentare, in seno al Consiglio stesso, la partecipazione di funzionari del servizio amministrativo, in quanto molte volte alcuni problemi di carattere amministrativo non hanno i relatori e gli esperti sufficientemente aggiornati.

Si è ritenuto che nella legge del 1948 sul Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S. questa esclusione fosse dovuta ad una omissione non prevista, di cui però le conseguenze, specialmente consistenti in un allentamento degli studi relativi ad alcuni riflessi economici, si sono venute col tempo maturando ed hanno reso necessaria una modificazione.

È sostanzialmente per questo che il Ministro dei lavori pubblici presenta ora una modifica alla legge istitutiva del 1948, nel senso di aggiungere al Consiglio di amministrazione

ed al Comitato dell'A.N.A.S. due funzionari che dovranno trattare la parte economica della amministrazione del Consiglio.

Si tratta, come si vede, di una cosa semplice e formale nell'interno dell'amministrazione, ma la cui necessità è funzionalmente sentita dagli interessati.

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

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge e dell'allegata tabella, di cui do lettura:

Art. 1.

Gli articoli 15, lettera d), e 19, lettera b), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modificazioni, con la legge 2 gennaio 1952, n. 41, sono modificati come segue:

Art. 15, lettera d): « del direttore del servizio amministrativo e dell'ispettore generale amministrativo ».

Art. 19, lettera b): « del direttore del servizio amministrativo che lo presiede in caso di assenza o di impedimento del direttore generale e dell'ispettore generale amministrativo ».

(È approvato).

Art. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 7 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modificazioni, con la legge 2 gennaio 1952, n. 41, è sostituito dal seguente:

« Le funzioni di economo-cassiere e vice economo-cassiere sono conferite, con decreto del Ministro, a funzionari di gruppo B di grado non inferiore, rispettivamente, al IX e al X, da scegliersi in base a parere del Consiglio di amministrazione tra gli appartenenti ai ruoli amministrativo, tecnico e contabile dell'A.N.A.S. ».

(È approvato).

Art. 3.

La tabella C, allegata al decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, è sostituita, per quanto

riguarda il personale amministrativo di gruppo *B*, dalla tabella allegata alla presente legge.

(È approvato).

TABELLA

GRUPPO *B*.

Grado VII — Primi aiutanti amministrativi Capi	N. 2
Grado VIII — Aiutanti amministrativi Capi	» 3

Grado IX — Aiutanti amministrativi principali N. 7

Grado X e XI — Primi aiutanti amministrativi e aiutanti amministrativi » 16

(È approvata).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.