SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 6 FEBBRAIO 1963

(127ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Trasformazione dell'U.N.R.R.A.-Casas in " Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale (I.S.E.S.) " » **(2067-B)** *D'iniziativa dei senatori Amigoni ed altri*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2387
BARDELLINI 2387
GAIANI 2387
GENCO, *relatore* 2387

« Modifiche alla legge 5 gennaio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo» **(2453)** (*D'iniziativa del deputato Gioia*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE 2390, 2391
CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2391
FLORENA, *relatore* 2390

« Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale » **(2494)** (*D'iniziativa dei deputati Grilli Antonio ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* . *Pag.* 2381, 2382, 2386
CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386
CROLLALANZA 2382
DE UNTERRICHTER, *relatore* 2385, 2386
GAIANI 2384, 2385
GENCO 2384, 2385
OTTOLENGHI 2383, 2385
VACCARO 2382

« Integrazioni agli stanziamenti previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » **(2506) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2377, 2379
GAIANI 2378, 2379
GENCO, *relatore* 2378
MACRELLI, *Ministro della marina mercantile* 2378
VACCARO 2379

« Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per la costruzione dei bacini di carenaggio di Livorno, La Spezia e Taranto e per la prosecuzione delle opere foranee del porto industriale di Ravenna » **(2507) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2391, 2394
CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2394
CROLLALANZA 2393
GENCO, *relatore* 2391

« Modifiche ed integrazioni alla legge 27 febbraio 1958, n. 119, per la parte riguardante l'Azienda di Stato per i servizi telefonici » **(2526)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE 2380, 2381
BUIZZA 2381
CROLLALANZA 2380, 2381
GENCO, *relatore* 2380, 2381
MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* . . 2381

SUL PROCESSO VERBALE:

PRESIDENTE 2377
CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 2376
OTTOLENGHI 2376, 2377

—

La seduta è aperta alle ore 10,05.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Indelli, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico e Vaccaro.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Macrelli ed i Sottosegretari di Stato per i trasporti Cappugi, per i lavori pubblici Ceccherini e per le poste e le telecomunicazioni Mazza.

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.*

Sul processo verbale

O T T O L E N G H I . So bene che il processo verbale che è stato letto è quello della seduta del 1° febbraio. Utilizzo tuttavia questa circostanza per un rilievo che intendo fare con riferimento alla seduta del 30 gennaio scorso e, precisamente, alla discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano con inclusione della linea nella rete statale » (2250-*B*).

Durante la suddetta discussione, presentai un ordine del giorno che intendeva affermare gli stessi concetti contenuti in un ordine del giorno approvato dalla X Commissione (Trasporti) della Camera dei deputati, in occasione della discussione dello stesso disegno di legge. Il Sottosegretario di Stato Cappugi diede lettura di un diverso ordine del giorno, dichiarando che si trattava appunto del testo approvato dalla X Commissione della Camera. Sulla base di questa dichiarazione del Sottosegretario di Stato, io aderii alla sua richiesta di modificare il mio ordine del giorno in conformità del testo del quale il rappresentante del Governo aveva dato comunicazione.

Un più attento controllo degli atti della discussione svoltasi alla Camera dei deputati mi ha permesso di chiarire, senza ombra di dubbio, che il testo dell'ordine del giorno approvato dalla Camera è profondamente diverso da quello che ci fu sottoposto dal Sottosegretario Cappugi. Deve esserci stato, evidentemente, un equivoco da parte del Sottosegretario.

Pregherei, pertanto, l'onorevole Sottosegretario di voler precisare, perchè ne rimanga traccia negli atti della Commissione, che l'ordine del giorno al quale intendevamo riferirci, tanto io che lui, era quello votato dalla X Commissione della Camera nella seduta del 16 gennaio 1963.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Confermo, sostanzialmente, quanto è stato detto dal senatore Ottolenghi.

L'ordine del giorno che io lessi alla Commissione era contenuto nel fascicolo preparato dal Gabinetto del Ministro. Si trattava, però, di un ordine del giorno presentato dal relatore, all'altro ramo del Parlamento, in una seduta precedente a quella alla quale si è fatto cenno. Questo disegno di legge, infatti, ha avuto alla Camera dei deputati vi-

cende alquanto travagliate. In una prima seduta era stato, come ho detto, presentato dal relatore un ordine del giorno, il quale tuttavia non fu votato, in quanto quella riunione non si concluse con l'approvazione del disegno di legge. Questo era però, l'unico ordine del giorno che si trovava nel fascicolo che avevo avuto.

D'altra parte, avevo ragione di oppormi alla formulazione presentata dal senatore Ottolenghi in quanto il Ministro, personalmente, parlandomi della seconda riunione dedicata dalla Camera dei deputati a questo disegno di legge, mi disse che non aveva accettato un ordine del giorno contenente la richiesta della nomina di una Commissione per il riesame delle trattative svolte con la ditta concessionaria, perchè la nomina di quella Commissione avrebbe suonato (come del resto alcuni senatori osservarono subito dopo la lettura dell'ordine del giorno del senatore Ottolenghi) come un atto di sfiducia troppo grave verso l'Amministrazione. La suddetta richiesta fu, in realtà, depennata dall'ordine del giorno presentato alla Camera dei deputati che, così emendato, venne approvato.

Il testo di quest'ordine del giorno non era tuttavia contenuto nel fascicolo preparato dal Gabinetto del Ministro ed io, pertanto, ritenni che l'unico ordine del giorno ivi contenuto fosse quello approvato dalla Commissione con il consenso del Ministro; tanto più che in esso non appariva la richiesta della nomina della Commissione.

In conclusione, l'ordine del giorno approvato dalla X Commissione della Camera dei deputati è quello che risulta dal bollettino delle Commissioni di quel ramo del Parlamento che reca la data del 16 gennaio 1963. L'ordine del giorno fu presentato dai deputati Buzzetti e Armani e sottoscritto anche dai deputati Zappa, Bogoni e Schiano. Eccone il testo: « La Commissione trasporti, nell'approvare il disegno di legge n. 4293, impegna il Governo, prima di stipulare l'atto con il concessionario, a dedicare una particolare attenzione alle definitive valutazioni dei competenti organi tecnici, nell'intento di contenere nella giusta ed equa misura l'indennizzo da accordarsi alla società concessionaria, tenuti presenti tutti gli elementi legislativi, di fatto e di opportunità. Qualora non fosse possibile trovare sulla nuova valutazione tecnica il consenso della società, la Commissione impegna il Governo ad iniziare la procedura del riscatto ».

Questo è l'ordine del giorno approvato dalla Camera dei deputati, che, si può dire, coincide sostanzialmente con quello, in verità più sintetico, che si trovava nel fascicolo e che io ritenni essere quello approvato dalla Commissione della Camera.

Ritengo che questa precisazione, inserita a verbale, possa essere sufficientemente chiarificatrice per quanto riguarda l'ordine del giorno votato, su mia indicazione, da questa onorevole Commissione, a seguito della proposta del senatore Ottolenghi.

OTTOLENGHI. La ringrazio, onorevole Sottosegretario.

È evidente che soltanto un equivoco mi indusse a modificare il testo dell'ordine del giorno da me presentato. Equivoco che si è trasferito nella successiva manifestazione di volontà della Commissione. Tale volontà era quella di affermare gli stessi concetti contenuti nell'ordine del giorno approvato dalla X Commissione della Camera dei deputati nella seduta del 16 gennaio scorso e risultante dal bollettino delle Commissioni di quel ramo del Parlamento.

PRESIDENTE Con queste dichiarazioni sul processo verbale, in verità non pertinenti, e poichè non si fanno altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazioni agli stanziamenti previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2506)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazioni agli stanziamenti previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301,

concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Desidero intanto far presente che la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non aver nulla da osservare per quanto di sua competenza.

G E N C O , *relatore.* Onorevoli colleghi, cercherò di essere veramente breve. Noi abbiamo approvato, circa due anni fa, la legge 31 marzo 1961, n. 301, con la quale, riconosciuto il maggior costo delle costruzioni navali presso i nostri cantieri, per consentire ad essi di reggere alla concorrenza estera e, pertanto, di non fermare la loro attività (il che avrebbe messo sul lastrico decine di migliaia di persone), abbiamo concesso ai cantieri stessi dei contributi dello Stato. Con lo stanziamento previsto dalla legge n. 301 si sussidiavano o si davano contributi per una produzione media di 400.000 tonnellate di stazza lorda; il contributo a carico dello Stato era di 14 miliardi di lire per ogni esercizio.

Nei quattro esercizi di operatività della legge, l'onere dello Stato sarebbe risultato, in totale, di 56 miliardi di lire; senonchè, per la difficoltà di reperire la somma, la legge stanziò soltanto 24 miliardi di lire, di cui il 10 per cento fu destinato alla riparazione delle navi, come previsto nell'articolo 5 della stessa legge (contributi per lavori diversi dalla costruzione).

Dal giorno dell'entrata in vigore della legge n. 301, cioè dal 19 maggio 1961 ad oggi, i cantieri hanno assunto commesse per un totale di 199 unità e un milione e mezzo di tonnellate di stazza.

Con gli stanziamenti previsti nella citata legge si poteva sussidiare poco più della metà di tale lavoro, vale a dire 90 unità, per 800 mila tonnellate di stazza. Di qui la necessità di provvedere, a mezzo del presente disegno di legge, all'integrazione degli stanziamenti, per un ammontare di 24 miliardi.

Il provvedimento in esame prevede la ripartizione di questi 24 miliardi in quattro quote annuali, di 6 miliardi ciascuna, da imputarsi agli stati di previsione del Ministero della marina mercantile.

Va a questo punto precisato che non è assolutamente possibile prevedere se con questi stanziamenti noi avremo sussidiato tutti i lavori in cantiere e tutte le commesse che per avventura, ma dobbiamo anche dire per fortuna, potranno venire ai nostri cantieri, perchè ci dobbiamo veramente augurare che il lavoro nei cantieri vada crescendo. Devo quindi, necessariamente, informare la Commissione che con questo provvedimento si sana la situazione attuale, ma e chiaro che per l'avvenire (se non si vuole fermare il lavoro dei cantieri) per assicurare l'operatività della legge per tutto il periodo della sua validità, sarà necessario provvedere — e ci penseranno i parlamentari della prossima legislatura — ad ulteriori stanziamenti

Devo anche aggiungere che questo diritto al contributo per la costruzione e allestimento di navi mercantili è concesso ai costruttori in base a determinate tabelle stabilite dalla legge n. 301; ed è, come ha riconosciuto il Consiglio di Stato con una sua recente sentenza, un vero e proprio diritto soggettivo: chi costruisce navi di quelle determinate caratteristiche ha diritto al contributo.

Devo ancora precisare che la maggior parte dei contributi — non dico tutti, ma una gran parte — andranno alla Fin-cantieri, cioe alle aziende di Stato per i cantieri navali. Quindi non facciamo — preoccupazione questa, costante dei nostri cari amici della sinistra — alcun regalo ai capitalisti ed ai « padroni del vapore ».

G A I A N I . Vorrei fare una domanda all'onorevole Ministro. Si è detto di 199 navi impostate nei cantieri, per una stazza di un milione e mezzo di tonnellate. Vorrei sapere quante di queste navi sono destinate all'armamento privato, e quante alle aziende di Stato della Finmare; vorrei cioè sapere, praticamente, in che maniera sono ripartiti all'incirca, i contributi in questione, con riferimento alla loro destinazione finale.

M A C R E L L I , *Ministro della marina mercantile.* Una risposta precisa, senatore Gaiani, non sono in grado di darla, in quan-

to non mi aspettavo questa domanda e sono preparato a rispondere soltanto in merito alle condizioni fissate dal disegno di legge. Mi riservo, tuttavia, di darle una risposta per iscritto, possibilmente oggi stesso, in modo che lei possa avere notizie ben precise.

Se gli onorevoli senatori non hanno altre osservazioni da fare, desidererei ora esprimere il pensiero del Ministero, pensiero che è, più che altro, un invito alla Commissione del Senato a voler approvare con la massima urgenza questo provvedimento legislativo, che viene a sanare una di quelle situazioni che, purtroppo, erano e sono ancora dolorose.

Mi associo a quanto ha detto il relatore, senatore Genco, e mi auguro che, dopo questa legislatura, i nostri successori abbiano la possibilità di aumentare gli stanziamenti da parte dello Stato. Non vi nascondo che ci saranno notevoli difficoltà, perchè io ho dovuto superare non pochi ostacoli per arrivare al traguardo dei 24 miliardi; comunque, siamo arrivati ad assicurare, almeno per un certo tempo, lavoro ai nostri cantieri.

Era questo un assillo continuo, non soltanto per fornire allo Stato e al Paese nuove navi, nuovi mezzi di comunicazione attraverso i mari e attraverso gli oceani, ma anche e soprattutto per dare lavoro ai nostri operai.

Si tratta, ripeto, di un provvedimento di assoluta urgenza e necessità: torno a pregare la 7ª Commissione di approvarlo, anche perchè esso deve ancora passare alla Camera dei deputati e, purtroppo, *ruit hora et motus in fine velocior;* perciò bisogna rapidamente agire.

G A I A N I . Se il Presidente me lo consente, vorrei a questo punto fare una dichiarazione di voto.

Ricordo che quando si discusse la legge n. 301 il dibattito fu molto serrato e ricordo, almeno in linea generale, quali furono le ragioni allora sostenute dal nostro Gruppo. Credo che noi, inizialmente, avversassimo quel disegno di legge, ma in questo momento non ricordo quale fu il nostro atteggiamento definitivo sulla questione. Ad ogni modo, non voglio intralciare il corso di questo provvedimento; poichè l'intenso ed affannoso lavoro di questa Commissione non ci ha consentito di esaminarlo e neppure di ricercarne i precedenti, dichiaro che ci asterremo dalla votazione. (*Commenti*).

Se i colleghi mi consentissero di dare uno sguardo al disegno di legge potrei, eventualmente, anche modificare la mia astensione in voto favorevole, qualora mi risultasse che fu dato da parte nostra voto favorevole alla legge fondamentale, quella che oggi modifichiamo finanziando l'articolo 9. Diversamente dichiaro di astenermi.

V A C C A R O . Pregherei il senatore Gaiani di votare favorevolmente; si tratta in definitiva, di aiutare della povera gente!

G A I A N I . Ma la mia astensione dal voto non ostacola affatto il disegno di legge! Siccome non ho potuto studiare questo provvedimento in relazione alla posizione da noi assunta nel dibattito per la legge n. 301, non vedo perchè, dichiarando io di astenermi, voi dobbiate considerare la mia astensione come un ostacolo.

Comunque, controllando gli atti, vedo ora che il nostro Gruppo si è astenuto anche l'altra volta; confermo, quindi, la mia astensione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

In aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, recante modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è autorizzata la spesa di 24 miliardi di lire da inscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per

gli esercizi finanziari dal 1962-63 al 1965-66 secondo la ripartizione seguente:

lire 6 miliardi per l'esercizio finanziario 1962-63;

lire 6 miliardi per l'esercizio finanziario 1963-64;

lire 6 miliardi per l'esercizio finanziario 1964-65;

lire 6 miliardi per l'esercizio finanziario 1965-66.

(*È approvato*).

Art. 2.

Nei limiti degli stanziamenti e di impegno di cui all'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, ed all'articolo 1 della presente legge il Ministro per la marina mercantile è autorizzato ad assumere nell'esercizio finanziario 1964-65 impegni per contributi previsti dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, relativi a navi i cui contratti di costruzione siano stati firmati entro il 30 giugno 1964 o a navi da costruirsi in proprio per le quali le domande di ammissione ai benefici della citata legge siano state presentate entro il termine suddetto.

Per i lavori diversi dalla costruzione, di cui agli articoli 5, 6 e 7 della menzionata legge, l'autorizzazione di cui al comma precedente è limitata ai lavori iniziati anteriormente al 1° luglio 1964.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere di 6 miliardi di lire derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1962-63, si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 febbraio 1958, n 119, per la parte riguardante l'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (2526) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 febbraio 1958, n. 119, per la parte riguardante l'Azienda di Stato per i servizi telefonici », già approvato dalla Camera dei deputati.

G E N C O , *relatore*. Desidero comunicare ai colleghi che la Commissione finanze e tesoro, dopo avermi annunciato ieri sera il suo parere favorevole, ha, questa mattina, riservato il suo giudizio; pertanto il Ministro delle poste, onorevole Russo, mi ha pregato poco fa, telefonicamente, di chiedere alla Commissione di rinviare la discussione a domani.

C R O L L A L A N Z A . Ma non possiamo tenere riunioni a getto continuo!

G E N C O , *relatore*. Poichè il disegno di legge oggi non si può discutere, io sono stato incaricato di pregare la Commissione di rinviarlo a domani, in attesa del parere della Commissione finanze e tesoro. Siccome il Sottosegretario di Stato per le poste, onorevole Mazza, è venuto qui proprio per questo provvedimento, ritengo opportuno chiarire la cosa, per lasciarlo eventualmente libero.

C R O L L A L A N Z A . Se mi si consente, vorrei fare alcune osservazioni in relazione a ciò che ha detto il senatore Genco, per far presente che noi abbiamo la sensazione che in questi giorni, sotto la pressione del prossimo scioglimento delle Camere, si spingano avanti a getto continuo tutti i progetti, con la consapevolezza che le Commissioni non avranno neanche il tempo di esaminarli e di controllare i vari riferimenti ad altre leggi o a situazioni analoghe, e quindi li approveranno a tamburo battente. Tutto ciò è

poco serio ed anche poco decoroso per la funzione che dobbiamo assolvere.

Sono, pertanto, assolutamente contrario a questo rinvio a breve scadenza; se ne parlerà semmai la settimana prossima!

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Vorrei solo chiarire che il disegno di legge di cui si parla non è un provvedimento presentato in quest'ultima ora, per così dire, del viale del tramonto delle due Camere; esso è stato presentato da oltre un anno ed è stato accuratamente esaminato e discusso presso l'altro ramo del Parlamento.

C R O L L A L A N Z A . Ma noi non abbiamo neppure visto lo stampato!

G E N C O , *relatore.* Fu presentato dal compianto ministro Spallino alla Presidenza della Camera dei deputati il 2 febbraio 1962 ed è rimasto presso l'altro ramo del Parlamento per tutto questo tempo. La Camera dei deputati lo ha approvato nella seduta del 25 gennaio 1963 ed è pervenuto alla Presidenza del Senato il 31 gennaio 1963. Non c'è, quindi, tutta la frettta della quale ha parlato il collega Crollalanza!

B U I Z Z A . Scusate, ma la Camera dei deputati se lo è trattenuto un anno e noi, in ventiquattr'ore, dovremmo approvare un disegno di legge di questo genere?

P R E S I D E N T E . La situazione, dal punto di vista procedurale, mi sembra molto chiara. Non abbiamo ancora avuto il previsto parere della Commissione finanze e tesoro, ed i termini regolamentari non sono ancora scaduti. Quando il parere ci sarà trasmesso, la Presidenza giudicherà se sarà il caso di iscrivere il disegno di legge in questione all'ordine del giorno della prossima seduta, che avrà luogo nel giorno più opportuno.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Grilli Antonio ed altri: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale » (2494) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Grilli Antonio, De Michieli Vitturi e Servello: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge.

Data l'assenza momentanea del relatore, senatore De Unterrichter, se non si fanno osservazioni, farò io stesso una breve relazione sul disegno di legge.

Il provvedimento in esame riguarda i veicoli a trazione animale che alla data del 1° luglio 1959 erano muniti di cerchioni nelle ruote aventi la larghezza prescritta dall'articolo 43 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e prevede che essi possano continuare a circolare fino al loro esaurimento.

A questo punto c'è da fare un primo rilievo. Qui si parla di veicoli a trazione animale che alla data del 1° luglio 1959 erano muniti di cerchioni alle ruote della larghezza di cui al citato articolo; ma quale era questa larghezza?

Mi sembra che si debba finire con questi continui richiami a leggi precedenti, senza mai specificarne il contenuto nel testo!

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si tratta di larghezza inferiore a cinque centimetri.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* Va bene, ma il cittadino che legge questa disposizione, senza controllare quel decreto, non può saperlo! È un sistema che non va, e la Commissione ha votato diversi ordine del giorno in proposito!

La stessa osservazione si deve fare per quanto concerne l'articolo 2.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Se il Presidente me lo consente, credo che il disegno di legge possa essere illustrato, in sintesi, con brevissime parole.

L'articolo 1 proroga la facoltà di circolazione di quei veicoli a trazione animale che alla data del 1 °luglio 1959 erano muniti di cerchioni di determinata larghezza.

V A C C A R O . Ma è facoltà di chi, del proprietario?

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Certo! L'articolo 2 abolisce l'obbligo del triangolo per i veicoli a trazione animale; questi, infatti, finora hanno l'obbligo, come le automobili, di segnalare la loro sosta in determinati circostanze, con il triangolo posto a 50 metri di distanza.

L'articolo 3 stabilisce che sia ripristinata la disposizione di apporre la targa con il nome del proprietario ai veicoli a braccia o con ausilio meccanico. Infatti, si sono verificate frequenti disgrazie a causa di veicoli a mano abbandonati lungo la strada, che non portavano l'indicazione del proprietario: questi, avendo provocato qualche danno, talvolta grave, si è guardato bene dal rivendicarne la proprietà, per cui non è stato possibile perseguire il responsabile.

Si applica, pertanto, l'articolo 39 del nuovo Codice anche nei confronti di questi veicoli.

L'ultimo articolo, l'articolo 4, è relativo ai veicoli di cui all'articolo 25 del Codice della strada, che superano le caratteristiche indicate nell'ultimo comma dello stesso articolo. Si tratta degli autocarri che hanno una sagoma superiore a quella prevista dal nuovo Codice. Di fatto, questi mezzi hanno sempre continuato a circolare, anche dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice, dando luogo talvolta, per l'eccesso di sagoma, a qualche contravvenzione.

Con questo articolo si consente ai suddetti veicoli di continuare a circolare fino alla data del 31 dicembre 1965; a tale data si pensa, infatti, che a causa dell'anzianità dei veicoli, essi saranno pressochè esauriti.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* Ma intanto il cittadino deve andare in giro con una biblioteca circolante, perchè in questo disegno di legge, così come è formulato, non si comprende nulla! (*Segni di consenso*).

C R O L L A L A N Z A . Sono favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, perchè, in effetti, esso corregge alcune incongruenze, o consente ulteriore tolleranza nei riguardi di alcune disposizioni del Codice della strada.

A proposito del Codice della strada, però, vorrei osservare, per la parte che si riferisce alla specifica competenza del Ministero dei trasporti, che praticamente, fino ad oggi, un solo tipo di disposizioni in esso previste suscita la diligenza in chi deve farlo osservare: le contravvenzioni.

All'infuori delle contravvenzioni, la maggior parte delle norme del Codice della strada non sono osservate, il che è molto grave e particolarmente increscioso. Mentre i vigili si accaniscono nella caccia ai contravventori ai divieti di sosta — poichè ciò aumenta la torta da dividere — per quanto si riferisce, viceversa, alla circolazione su strada dei grossi e pesanti automezzi, che dovrebbero osservare quel minimo di distanza prescritto dal Codice, tollerano gli abusi più gravi. E la maggior parte delle disgrazie avvengono proprio per inosservanza a quella norma che prescrive, per i grossi mezzi di trasporto, una distanza di cento metri e il divieto di sorpasso. Invece queste infrazioni sono continuamente all'ordine del giorno; incidenti del genere si continuano a verificare con un crescendo rossiniano, proprio per l'incuria dei vigili! I vigili non si curano di queste cose, bensì della caccia alle contravvenzioni, per divieti di sosta o inezie del genere!

Vorrei, pertanto, richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario sulla necessità che il Governo emani disposizioni inte-

se a richiamare l'attenzione dei Comuni su questa esosa caccia che è in atto!

Evidentemente non parlo per interesse personale, perchè pur avendo la patente da 35 anni non ho mai avuto una contravvenzione. Ma è un fatto che vi è addirittura la la caccia all'automobilista, mentre dovrebbe esserci l'educazione dell'automobilista!

I vigili dovrebbero richiamare gli automobilisti, dovrebbero impedire che sorpassino a destra in città (invece ciò avviene continuamente causando a volte gravi incidenti): ma i vigili lasciano correre.

Insomma, in attesa che il Codice sia emendato, è possibile da parte degli organi competenti del Governo richiamare chi deve far osservare il Codice, all'onestà, all'osservanza delle disposizioni?

Questa è la raccomandazione che desideravo fare, e sono certo che essa non rimarrà infruttuosa, perchè le mie osservazioni riflettono una lamentela generale.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Senatore Crollalanza, lei ha perfettamente ragione e condivido quanto da lei detto; non appena avrò il testo stenografico di questo suo intervento me ne servirò nei confronti dell'Amministrazione affinchè la sua raccomandazione sia tenuta presente.

O T T O L E N G H I . Con molto disappunto, in verità, perchè capisco che siamo alla scadenza del nostro mandato e quindi bisognerebbe affrettare il perfezionamento di alcuni provvedimenti legislativi, devo dichiarare, per debito di coscienza, che sono contrario a disposizioni di legge di questo genere, per una serie di motivi.

Innanzi tutto, condivido, in sostanza, quanto ha accennato il nostro Presidente dicendo argutamente che il cittadino dovrebbe circolare munito di una biblioteca.

Io non approvo questo sistema di continue e parziali modificazioni alle leggi; qualche volta sono una necessità, ma poichè è stata invocata da molte parti una riforma del Codice stradale, che non ha soddisfatto le esigenze e non è stato conforme alle previsioni, non vedo il motivo di fare ora delle concessioni per quanto riguarda i veicoli a trazione animale o a braccia.

Osservo, a proposito dell'articolo 2, che per questi veicoli in sosta sarebbe abolito l'obbligo del triangolo rosso.

Ora, si possono pure avere dei dubbi sulla efficacia di questo triangolo, e potrei dire che anche per quanto riguarda gli automezzi non so quanto possa essere efficace, posto a 50 metri di distanza; pur tuttavia è una disposizione di salvaguardia che esiste nel Codice e che sarebbe meglio rafforzare che eliminare.

Per quale ragione, dunque, togliere questo obbligo nei confronti dei veicoli a trazione animale o a braccia? Ci vuole una *ratio legis*, ci vuole un motivo serio!

Desidero fare un'osservazione che traggo dalla mia esperienza, dai miei ricordi personali, ormai antichi; mi riferisco al Codice stradale del 1933. Quel Codice stabiliva, ad esempio, per i veicoli a trazione animale, che dovessero essere, di notte, illuminati soltanto con un lume visibile nel senso di marcia del carro, e non posteriormente. Così sono avvenute molte e molte disgrazie per tamponamenti, per urti posteriori contro carri agricoli i quali, tuttavia, dalla Magistratura sono sempre stati ritenuti in regola. Ciò dimostra, comunque, che anche i carri agricoli possono dar luogo a serissimi inconvenienti e a gravi disgrazie, proprio perchè non possono essere avvistati tempestivamente.

Ora, quell'errore che esisteva nell'articolo 41 del Codice del 1933 verrebbe, praticamente, riportato qui, in questa disposizione; infatti, l'unico modo di un avvistamento più o meno tempestivo, più o meno efficace, ma comunque di carattere generale, verrebbe eliminato proprio per i carri agricoli che, per la loro sagoma, per la mole di ingombro, per la lentezza dei movimenti, per la mancanza di catarifrangenti e così via, rappresentano più facilmente un ostacolo alla circolazione.

Una seconda osservazione che mi permetto di fare, esprimendo con ciò un dissenso puramente tecnico, riguarda la disposizione

dell'articolo 3. Il primo comma dell'articolo 3 è così formulato: « I veicoli a braccia o con ausilio meccanico sono soggetti alle disposizioni previste all'articolo 39 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, nonchè alle relative norme di esecuzione, in quanto applicabili ».

È proprio questa discrezionalità espressa nelle parole « in quanto applicabili », che io non condivido. E ci si potrebbe riallacciare qui al discorso del senatore Crollalanza, il quale ha rilevato che la polizia si preoccupa solo di fare contravvenzioni e non si preoccupa, piuttosto, di consigliare, di aiutare l'automobilista. Forse in molti casi ciò risponde a verità, ma devo obiettivamente riconoscere che per quanto riguarda la polizia stradale essa veramente cerca di facilitare il traffico e di collaborare con l'automobilista. Probabilmente il senatore Crollalanza intendeva riferirsi particolarmente agli agenti comunali. Infatti, specie nei piccoli Comuni, assistiamo a questo zelo eccessivo da parte degli agenti; ma per la polizia stradale devo dire che si tratta veramente di un Corpo che oggi è orientato da una visione moderna, che cerca di facilitare gli automobilisti e far scorrere il traffico nel migliore dei modi.

Ora, se noi diamo in mano a quegli agenti eccessivamente zelanti una disposizione di questo genere, così discrezionale, ne verranno fuori un'infinità di inconvenienti.

Per questi motivi ritengo di dover esprimere il mio dissenso nei confronti di questo provvedimento. E poichè mi pare che non si tratti di disposizioni di legge di carattere urgente — che mirino a risolvere problemi di carattere generale, attinenti alla circolazione stradale, a determinate categorie di lavoratori, di utenti della strada e così via —, penso che sarebbe meglio riflettere bene e, eventualmente, lasciare una decisione alla prossima legislatura

Sarò comunque lieto di ascoltare in proposito il rappresentante del Governo.

G E N C O . Sono anch'io dell'opinione che il Codice della strada, dopo qualche anno di applicazione e con l'esperienza che se n'è fatta, possa essere riesaminato nel suo insieme. Tuttavia ritengo che queste disposizioni debbano essere approvate.

Voi dovete tener presente, onorevoli colleghi, che si tratta di veicoli a trazione animale e vi sono delle zone in cui questi veicoli rappresentano l'unico mezzo di cui la gente si può servire per raggiungere i posti di lavoro. Sono veicoli che appartengono tutti a povera gente, che non è in grado di affrontare spese per trasformazioni o sostituzioni previste dal Codice, come, ad esempio, per i cerchioni.

Per questo motivo, pur essendo, in linea generale, contrario a modifiche a singhiozzo, sono favorevole al presente disegno di legge.

G A I A N I . Condivido pienamente le osservazioni di carattere generale sollevate dal collega Ottolenghi; sappiamo che occorre una revisione d'insieme e non possiamo continuare ad andare avanti con modifiche parziali.

Però, pur con queste valide considerazioni di carattere generale, ritengo che alcune disposizioni contenute nel disegno di legge debbano essere approvate perchè — come ad esempio gli articoli 1 e 4 — vanno incontro alle esigenze di modestissimi utenti; penso, invece, che dovrebbero essere soppresse le disposizioni di cui all'articolo 2.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vorrei pregare la Commissione di non modificare questo testo, altrimenti il disegno di legge dovrà tornare all'altro ramo del Parlamento.

G A I A N I . Questa potrebbe essere, semmai, una ragione di opportunità; ma che effettivamente questi carri fermi sulla carreggiata senza alcuna segnalazione costituiscano un pericolo non si può disconoscere!

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Senatore Gaiani, ho studiato a fondo il problema ed ho interpellato sia gli interessati che i tecnici. Posso quindi osservare che, innanzi tutto, per questi carri non è necessario l'uso del triangolo in quanto circolano quasi sempre in prossimità dell'abitato; in secondo luogo, non si guastano

improvvisamente, come può invece avvenire per i veicoli a motore; infine, sono facilmente spostabili ed è quindi possibile metterli rapidamente fuori della corrente di traffico.

OTTOLENGHI. Però circolano anche di notte ed è proprio di notte che il triangolo è maggiormente visibile e quindi più utile!

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* L'istanza di togliere l'obbligo del triangolo ci è pervenuta da varie parti, e siccome gli organi tecnici competenti, in base anche ad una indagine statistica, ritengono che la disposizione possa essere eliminata nei confronti degli utenti di questi carri, mi pare che anche noi si possa essere d'accordo.

GAIANI. Per concludere, mi sembra che le argomentazioni dell'onorevole Sottosegretario siano valide; però è certo che, eliminando l'obbligo dell'esposizione del triangolo a tergo dei veicoli fermi, un certo margine di rischio resta.

È vero che questi carri sono facilmente spostabili — e forse le automobili lo sono ancora di più — ma è anche vero che nella notte vi sono carri che si fermano lungo la strada e contro i quali si può andare a sbattere, perchè non c'è possobilità di avvistarli tempestivamente.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* È proprio per dare un senso di responsabilità a questi utenti che abbiamo messo la disposizione di cui all'articolo 3...

GAIANI. ...che però complica le cose! Come si può dire, in una legge, che una disposizione deve essere rispettata « in quanto applicabile »?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma è una agevolazione!

GAIANI. Bisognerà vedere come viene interpretata!

Comunque, nonostante queste riserve per gli articoli 2 e 3, ritengo che il disegno di legge possa essere approvato, soprattutto perchè agli articoli 1 e 4 offre delle facilitazioni a modestissimi utenti, i quali potranno così essere favoriti nella loro attività giornaliera.

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Chiedo scusa per la mia assenza, ma sono stato trattenuto qui fuori dal signor Ministro.

Se il Presidente me lo consente, vorrei fare ora alcune osservazioni, come relatore, in merito a questo disegno di legge.

Devo dire, anzitutto, che è un provvedimento che lascia molto perplessi.

Posso comprendere che gli organi preposti alla tutela del traffico sulle strade abbiano ravvisato certe necessità; posso anche comprendere le argomentazioni del senatore Genco, specie per quanto attiene ai cerchioni (ma anche questo dovrebbe essere confortato da un parere degli organi competenti e da precise statistiche che ci dicano quanti sono i carri che circolano in queste condizioni); ma dove non mi sento, francamente, di essere d'accordo, è per quanto concerne l'articolo 2.

Si tratta di una norma che è determinante ai fini della sicurezza del traffico e investe un settore in cui, semmai, è maggiormente necessario l'uso del triangolo, perchè sono proprio i conducenti di questi carri che hanno una minore sensibilità del pericolo che possono rappresentare fermandosi in curva o di notte! L'automobilista questo senso del pericolo, questo senso di responsabilità lo ha; ma il conducente del carro molto meno! E di notte un carro fermo, non provvisto neanche di luci, può rappresentare veramente un serio pericolo! L'esposizione del triangolo è l'unica salvezza per questi veicoli che circolano senza illuminazione! In prima linea, per quanto riguarda le cause di incidenti, sono proprio i carri agricoli!

GENCO. Ma gli incidenti succedono non per colpa dei carri! Il carrettiere ha piena coscienza dei pericoli cui va incontro fermandosi, e quando è costretto ad una sosta si mette al di fuori della carreggiata! E la larghezza dei cerchioni quale danno può

portare alla circolazione stradale? Semmai danneggia la strada!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Una diversa larghezza del cerchione, in sè e per sè, non rappresenta un ostacolo alla circolazione; comunque un cerchione che non abbia la larghezza regolamentare può logorare quelle strade che sono state costruite secondo le nuove norme, con manti bituminosi. Ciò si verifica maggiormente in quelle zone dell'Italia dove l'azione del calore è più sensibile; e allora c'è da osservare che è proprio nell'Italia meridionale che il cerchione di misura non adeguata provoca degli effettivi danni!

Anzi, io ritengo che sarebbe economicamente conveniente, per lo Stato contribuire alle spese per il cambio dei cerchioni!

Comunque, non è questa la mia principale preoccupazione; l'articolo 1 può anche essere approvato. Ma per quanto concerne l'articolo 2, ripeto, personalmente non posso che suggerire di non approvarlo.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non mi sembra necessario mantenere l'obbligo del triangolo per un carretto trainato da un cavallo, che si può assai facilmente spostare dalla corrente di traffico.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Anche una vettura si può facilmente spostare, e la si spinge a mano molto più agevolmente e molto più rapidamente che non, ad esempio, un carretto carico di legna!

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

I veicoli a trazione animale che, alla data del 1° luglio 1959, erano muniti di cerchioni alle ruote aventi la larghezza prescritta dall'articolo 43 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, possono continuare a circolare sino al loro esaurimento.

I cerchioni sostituiti prima della data anzidetta devono avere le dimensioni prescritte dall'articolo 37 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e dall'articolo 172 del regolamento di esecuzione 30 giugno 1959, n. 420.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le disposizioni previste dall'articolo 117 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, non si applicano ai veicoli a trazione animale.

(*Dopo prova e controprova, è approvato*).

Art. 3.

I veicoli a braccia o con ausilio meccanico sono soggetti alle disposizioni previste all'articolo 39 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, nonchè alle relative norme di esecuzione, in quanto applicabili.

Le disposizioni di cui al precedente comma entreranno in vigore sei mesi dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

Art. 4.

Il quarto comma dell'articolo 146 del testo unico del Codice della strada è così modificato:

« I veicoli di cui all'articolo 25 che superano le caratteristiche indicate nell'ultimo comma dello stesso articolo, in circolazione alla data del 1° luglio 1959, possono continuare a circolare con la disciplina degli autocarri non oltre il 31 dicembre 1965; fino alla stessa data possono continuare a circolare anche i relativi rimorchi ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Amigoni ed altri: « Trasformazione dell'U.N.R.R.A.-Casas in " Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale (I.S.E.S.) " » (2067-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Amigoni, Angelilli, De Giovine, Lepore, Garlato, Moro, Conti, De Luca Angelo, Militerni, Merlin, Ottolenghi, Carelli, Piola, Criscuoli, Cornaggia Medici, Angelini Armando, Monni, Florena, Venudo, Granzotto Basso, Bergamasco, Zaccari e Bussi: « Trasformazione dell'U.N.R.R.A.-Casas in " Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale (I.S.E.S.) " », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli senatori, ritengo sia superfluo che io ripeta la mia relazione su questo provvedimento di cui si è ampiamente discusso in una precedente seduta prima che, da parte di alcuni membri della Commissione, ne fosse chiesta la rimessione in Aula.

Pertanto, dal momento che, a seguito di unanime richiesta da parte nostra, accolta dalla Presidenza del Senato, il disegno di legge d'iniziativa del senatore Amigoni ed altri è tornato all'esame della 7ª Commissione in sede deliberante, credo che si possa passare senz'altro alla sua approvazione essendo già stata esaurita ogni discussione nel merito.

G A I A N I . Desidero ricordare alla Commissione che, al termine della prima discussione svoltasi in Senato su questo disegno di legge, il mio Gruppo politico fu contrario all'approvazione del progetto per due ordini di motivi; primo, per il modo in cui il provvedimento era strutturato; secondo, perchè si voleva dar nuova vita ad un ente le cui competenze ritenevamo potessero essere assorbite dal Ministero dei lavori pubblici.

Tuttavia, in conseguenza delle profonde e numerose modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati al testo in esame, daremo ora il nostro voto favorevole all'approvazione del provvedimento, pur mantenendo la nostra riserva circa l'opportunità della costituzione del nuovo Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale.

B A R D E L L I N I . Desidero anch'io dichiarare, a nome dei senatori del mio Gruppo, che, in seguito alle modifiche introdotte dalla Camera a questo provvedimento, voteremo in suo favore, pur ricordando che la materia di cui trattasi dovrebbe essere di competenza delle Regioni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Questo provvedimento, già approvato dal Senato, è stato modificato in tutti i suoi articoli (escluso l'articolo 4, che ha assunto, peraltro, il numero 5) dalla Camera dei deputati.

Pertanto, se non vi sono osservazioni in contrario, passiamo senz'altro all'esame ed alla votazione degli articoli nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento:

Art. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Comitato U.N.R.R.A.-Casas — di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 maggio 1946 e successive modificazioni — è soppresso ed è istituito l'Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale (I.S.E.S.).

L'Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale, con sede in Roma, ha personalità giuridica pubblica ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le attività patrimoniali e le obbligazioni del Comitato U.N.R.R.A.-Casas sono trasferite, alla data dell'entrata in vigore della pre-

sente legge, all'Istituto per lo sviluppo della edilizia sociale, il quale assume altresì la titolarità attiva e passiva di tutti i rapporti processuali del predetto Comitato U.N.R.R.A.-Casas.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'Istituto esplica la sua attività nel campo dell'edilizia sociale.

L'Istituto opera anche a favore dello sviluppo organico delle comunità mediante propria attività di studio, sperimentazione e programmazione tecnico-sociale e può assumere la realizzazione dei relativi programmi edilizi, di iniziativa statale o di enti pubblici.

Gli Enti locali, nell'adempimento dei compiti ad essi demandati in materia di edilizia sociale e di opere pubbliche, possono avvalersi della organizzazione tecnica e assistenziale dell'Ente.

L'Istituto adempie inoltre i seguenti compiti:

1) completamento della ricostruzione edilizia a norma della legge 11 febbraio 1958, n. 83;

2) interventi a carattere assistenziale e ai fini della ricostruzione edilizia a seguito di pubbliche calamità.

(*È approvato*).

Art. 4

Sono organi dell'Istituto:

1) il presidente, che ne ha la legale rappresentanza;

2) il Consiglio di amministrazione, composto, oltre che dal presidente, da:

un esperto designato dal Ministro dell'interno;

un esperto designato dal Ministro della pubblica istruzione;

tre esperti designati dal Ministro dei lavori pubblici;

un esperto designato dal Ministro della sanità;

un esperto designato dall'Amministrazione per le attività assistenziali italiane ed internazionali;

un esperto designato dal presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno;

due rappresentanti eletti dal personale;

un rappresentante dell'Associazione nazionale sinistrati e danneggiati di guerra designato dalla medesima;

un esperto designato dal Comitato centrale per il programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori;

un esperto designato dall'Istituto nazionale di urbanistica;

un componente designato dall'Associazione nazionale dei Comuni italiani;

un componente designato dall'Unione delle Provincie d'Italia.

Il Consiglio di amministrazione può eleggere nel proprio seno un vice presidente ed una Giunta esecutiva composta, oltre che dal presidente dell'Istituto, da non più di quattro consiglieri;

3) il Collegio dei revisori, composto da un presidente e da due membri effettivi e due supplenti designati dal Ministro del tesoro.

Il presidente, il Consiglio di amministrazione ed il Collegio dei revisori sono nominati con decreto del Ministro dei lavori pubblici e durano in carica quattro anni.

Il direttore generale è nominato dal Ministro dei lavori pubblici, su proposta del Consiglio di amministrazione.

(*È approvato*).

Art. 5.

Si applicano all'Istituto le norme attualmente in vigore per l'U.N.R.R.A.-Casas, nonchè le facoltà e le esenzioni stabilite per legge a favore degli enti ed istituti che si occupano istituzionalmente di edilizia sociale e sovvenzionata.

Gli enti ed istituti di credito edilizio fondiario e simili, nonchè la Cassa depositi

e prestiti, il Consorzio di credito per le opere pubbliche e l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità sono autorizzati a concedere mutui ed a scontare annualità di contributi statali in relazione ai programmi edilizi demandati all'Istituto

L'Istituto si avvale del patrocinio legale dell'Avvocatura generale dello Stato.

(*È approvato*).

Art. 6.

Entro 5 anni dall'entrata in vigore della presente legge, le unità immobiliari passate in amministrazione dall'U.N.R.R.A. - Casas all'I.S.E.S., non richieste a riscatto dagli assegnatari a norma del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni, saranno trasferite in amministrazione agli I.A.C.P. competenti per territorio, se di proprietà dello Stato o di Enti pubblici, e agli Enti locali, se di proprietà dei medesimi.

(*È approvato*).

Art. 7.

È assegnato all'Istituto un fondo di dotazione di lire 2 miliardi.

Con leggi di bilancio o con leggi speciali potranno essere concessi contributi all'I. S. E. S. da parte delle Amministrazioni pubbliche o degli Enti pubblici che si avvalgano della sua attività.

L'Istituto è autorizzato inoltre ad utilizzare il fondo di rotazione di cui all'articolo 3 della legge 11 febbraio 1958, n. 83, per provvedere ai fini della predetta legge. Decorsi due anni dall'entrata in vigore della presente legge, l'Istituto potrà avvalersi, senza pregiudizio dei fini di cui alla citata legge 11 febbraio 1958, n. 83, del fondo di rotazione stesso per provvedere agli altri scopi di cui all'articolo 3 della presente legge.

La restituzione di detto fondo di rotazione avrà inizio a partire dall'esercizio finanziario 1978-79.

(*È approvato*).

Art. 8.

L'ordinamento del personale dell'Istituto sarà stabilito dal Consiglio di amministrazione entro 60 giorni dalla data di costituzione del Consiglio stesso.

Il personale del Comitato U.N.R.R.A.-Casas, in servizio al 16 gennaio 1963, viene trasferito alle dipendenze dell'Istituto e ad esso saranno attribuiti l'anzianità, il trattamento economico e la qualifica corrispondenti a quelli posseduti presso il Comitato U.N.R.R.A.-Casas.

L'Istituto dovrà provvedere, per il personale trasferito, alla ricongiunzione dei servizi resi presso il Comitato U.N.R.R.A.-Casas con quelli resi presso l'Istituto anche ai fini dell'assicurazione obbligatoria di invalidità e vecchiaia e superstiti. La ricongiunzione di tali servizi è effettuata anche ai fini delle indennità di anzianità da corrispondersi al personale trasferito all'Istituto all'atto della definitiva cessazione del rapporto di impiego. Tale indennità è per intero a carico dell'Istituto con diritto, per questo ultimo, al rimborso da parte dell'E.N.P.A.S. dell'indennità di buonuscita eventualmente maturata dagli interessati a carico di detto ente.

Al personale di cui all'articolo 9 della legge 12 agosto 1962, n. 1340, che non intenda essere trasferito nell'organico dello Istituto, secondo quanto stabilito dal secondo e terzo comma del presente articolo, è data facoltà di inoltrare domanda, entro 180 giorni dall'avvenuta approvazione dello ordinamento del personale da parte del Consiglio di amministrazione, per ottenere il trasferimento nei ruoli di altra Amministrazione dello Stato secondo le norme stabilite dal testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato.

L'Istituto, d'intesa con le Amministrazioni di appartenenza, può avvalersi di personale statale in posizione di comando e parimenti il personale dell'Istituto può essere comandato presso Amministrazioni statali.

(*È approvato*).

Art. 9.

Nella prima applicazione della legge l'Istituto si avvarra del personale dell'A.A.I. comunque in servizio alla data del 26 settembre 1962 presso l'U.N.R.R.A.-Casas, in posizione di comando, fino a non oltre 180 giorni dall'avvenuta approvazione dell'ordinamento del personale da parte del Consiglio di Amministrazione.

Allo scadere di tale periodo di comando e data facoltà al personale di cui sopra di essere trasferito alle dipendenze dell'Istituto con le stesse norme e alle stesse condizioni di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 8.

(*È approvato*).

Art. 10.

La somma di lire 2 miliardi di cui all'articolo 7 sarà corrisposta all'Istituto in ragione di 500 milioni sull'esercizio finanziario 1962-63 e di 1.500 milioni sull'esercizio finanziario 1963-64.

All'onere di 500 milioni derivante dalla applicazione della presente legge nell'esercizio 1962-63 si provvederà, per lire 100 milioni, con una corrispondente aliquota del gettito derivante dalle variazioni della scala delle aliquote dell'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo, di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 209; e, per 400 milioni, con i proventi netti finora non utilizzati derivanti dalla gestione di grano estero che affluiranno, fino all'importo di lire 400 milioni, ad apposito conto corrente di tesoreria dal quale saranno prelevati per essere versati allo stato di previsione della entrata, a parziale copertura degli oneri recati dalla presente legge.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

All'onere di 1.500 milioni derivante dalla applicazione della presente legge nell'esercizio 1963-64 si provvederà con l'iscrivere tale somma nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

(*È approvato*).

Art. 11.

Sono abrogate tutte le disposizioni incompatibili con la presente legge.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Gioia: « Modifiche alla legge 5 gennaio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo » (2453) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Gioia: « Modifiche alla legge 5 gennaio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Debbo comunicare ai colleghi che la Commissione finanze e tesoro aveva già predisposto il parere su questo disegno di legge. Tuttavia, a seguito delle ultime vicende parlamentari, ha ritenuto opportuno interpellare, prima di approvarlo definitivamente, il Ministro del tesoro. Ciò in quanto si tratta di un disegno di legge d'iniziativa parlamentare che comporta un sensibile onere finanziario, anche a carico di esercizi futuri.

Pertanto, in attesa che il Ministero del tesoro si pronunci, e che la 5ª Commissione ci trasmetta il suo parere, non possiamo far altro che rinviare la discussione del provvedimento in questione.

F L O R E N A , *relatore*. Con riferimento al ritardo che subirà l'approvazione di questo provvedimento, in conseguenza di quanto ci ha ora esposto l'onorevole Presidente, vorrei dire qualcosa a proposito del-

l'attuale situazione dell'aereoporto civile di Palermo-Punta Raisi.

È noto che i criteri seguiti per la costruzione di quest'opera si sono dimostrati, all'atto pratico, poco soddisfacenti, e pertanto si è ritenuto necessario completare l'aeroporto costruendo una pista trasversale rispetto a quella esistente, che permetta di sfruttare in modo più favorevole i venti.

È tuttavia evidente che per consentire all'aeroporto di Palerno di raggiungere una piena funzionalità, è opportuno completare l'esperienza dell'attuale situazione, al fine di non cadere in nuovi errori, provocati evidentemente da una incompleta sperimentazione, nella costruzione delle nuove opere.

C E C C H E R I N I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Anche se il provvedimento in esame riguarda un problema che richiede una urgente soluzione, ritengo che non si possa non tener conto della richiesta del Ministro del tesoro di esprimere il suo parere su ogni disegno di legge d'iniziativa parlamentare che comporti un nuovo onere finanziario.

P R E S I D E N T E . In attesa di conoscere il giudizio del Ministro del tesoro e di ottenere, quindi, il prescritto parere della 5ª Commissione, se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per la costruzione dei bacini di carenaggio di Livorno, La Spezia e Taranto e per la prosecuzione delle opere foranee del porto industriale di Ravenna » (2507)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per la costruzione dei bacini di carenaggio di Livorno, La Spezia e Taranto e per la prosecuzione delle opere foranee del porto industriale di Ravenna ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Onorevoli senatori, l'accresciuto traffico commerciale, che negli ultimi anni ha avuto un rapido e notevole incremento, nei porti di Livorno, La Spezia e Taranto, ha causato anche l'incremento dell'attività cantieristica dei porti stessi, sensibilizzando la necessità di dotarli di nuovi bacini di carenaggio adeguati alle attuali e future esigenze ed a navi di maggiore tonnellaggio.

Per il porto di Livorno il Comune, l'Amministrazione provinciale, le Camere di commercio e industria, le Casse di risparmio, il Monte dei Paschi di Siena e infine il Banco di Napoli, si sono riuniti in consorzio ed hanno chiesto il contributo dello Stato nella spesa occorrente.

Con il presente disegno di legge tale contributo è stato fissato nella somma di lire 8 miliardi, da erogarsi con le modalità che saranno fissate con proprio decreto dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro del tesoro.

Tale somma sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 305 milioni nel corrente esercizio 1962-63, di lire 450 milioni in ciascuno degli esercizi 1963-64 e 1964-65, ed in ragione di lire 755 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1965-66 al 1973-74.

Analoga iniziativa è stata presa per il porto di La Spezia; il Comune, l'Amministrazione provinciale e la Camera di commercio si sono costituiti in consorzio ed hanno chiesto il contributo dello Stato nella spesa occorrente per la costruzione di un bacino galleggiante.

Nel disegno di legge in esame tale contributo è stato fissato nella somma di lire 2 miliardi, da erogarsi con le modalità che saranno fissate con proprio decreto dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro del tesoro.

Tale somma sarà stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 200 milioni nel corrente esercizio

1962-63, e di lire 450 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1963-64 al 1966-67.

Per il porto di Taranto analoga iniziativa è stata presa, in attuazione dei programmi predisposti dalla Fin-cantieri, dalla societa officine di costruzioni e riparazioni navali di Taranto, che ha divisato di costruire il bacino galleggiante capace di ospitare navi fino a 70.000 tonnellate, necessario anche all'incremento del traffico derivante dall'ampliamento del porto di Taranto in connessione dell'attività del nuovo quarto centro siderurgico della Finsider, che prevede la costruzione di uno stabilimento siderurgico, di un cementificio e che ha già messo in funzione un nuovo tubificio.

Tutte le materie prime e tutti i prodotti finiti che, rispettivamente, serviranno e saranno prodotte da questo centro industriale, verranno instradate per via mare e pertanto risulta evidente l'importanza di dotare il porto di Taranto dei mezzi necessari alla manutenzione delle grandi navi.

Ritengo sia inutile che io sottolinei i benefici effetti che ha arrecato al mezzogiorno d'Italia l'iniziativa industriale della Finsider di Taranto la quale ha permesso di avviare verso un moderno sviluppo zone depresse, favorendo il sorgere di altre attività collaterali con conseguente miglioramento dell'economia generale della regione.

Per la costruzione del bacino galleggiante nel porto di Taranto la società officine di costruzione e riparazioni navali della stessa città ha chiesto il contributo dello Stato nella spesa occorrente, contributo che è stato determinato nella somma di lire 1 miliardo da erogarsi con le modalità da stabilire con decreto del Ministero dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro.

Detta somma sarà stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66.

A proposito di questo contributo dello Stato nella costruzione del bacino galleggiante del porto di Taranto, desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che, pur comportando questo bacino — come quello di La Spezia — la spesa di lire 6 miliardi, lo Stato interverrà nella sua realizzazione con un contributo di un solo miliardo a differenza dei due miliardi che invece darà al porto di La Spezia.

Pertanto, con il presente provvedimento lo Stato concederà un contributo dell'80 per cento della spesa per la costruzione del bacino di carenaggio di Livorno, un contributo del 35 per cento per quello di La Spezia ed un contributo del 15 per cento per la realizzazione della stessa opera a Taranto.

Pur essendo favorevole all'approvazione di questo provvedimento, devo avanzare qualche riserva circa i criteri che hanno ispirato questa diversità di trattamento nell'erogazione dei contributi statali ai tre porti suddetti e colgo l'occasione per ribadire che il Mezzogiorno d'Italia si aspetta dal Governo lo stesso trattamento usato per altre regioni del Paese.

Sarò grato all'onorevole Sottosegretario di Stato Ceccherini se vorrà rendersi interprete presso il Ministro dei lavori pubblici di questa mia osservazione e mi auguro che, in avvenire, non ci si debba più trovare di fronte a situazioni di questo genere. Aggiungo che sarebbe mio intendimento presentare qualche emendamento al testo in esame per ovviare all'inconveniente lamentato, ma non metterò in atto questo mio proposito per evitare che il provvedimento non incontri piu il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro, e che quindi debba ritardare il suo *iter* legislativo.

Per completare la mia relazione sul testo in esame, dirò ora brevemente che esso prevede anche l'autorizzazione di spesa per la concessione di contributi per la prosecuzione delle opere foranee del porto industriale di Ravenna delle quali, in verità, ci siamo già occupati un paio d'anni fa.

Per la prosecuzione — e mi auguro per l'ultimazione — di tali opere occorre provvedere al finanziamento della residua spesa di lire 4 miliardi; tale somma sarà stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 245 milioni nell'esercizio 1962-63, di lire 755 milioni nell'esercizio 1963-64 e di lire 500 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1964-65 al 1969-70.

Dopo quanto ho esposto, onorevoli senatori, non mi resta altro da dire e mi auguro che la Commissione voglia dare il suo voto favorevole a questo provvedimento che, pur se in minima parte, darà un aiuto anche al Mezzogiorno d'Italia.

C R O L L A L A N Z A . Mi associo pienamente ai rilievi fatti dal senatore Genco a proposito della diversa misura dei contributi statali prevista per le opere di cui trattasi, e desidero — a mia volta — fare qualche altra osservazione.

Bisogna lealmente riconoscere che presentando questo provvedimento il Ministero dei lavori pubblici ha finalmente dimostrato di rendersi conto della necessità di dare sistemazione ai bacini di carenaggio di alcune località marittime, dove questi assolvono all'importante funzione che lo sviluppo della marina mercantile richiede; detto questo, bisogna tuttavia tener presente che, malgrado le assicurazioni forniteci dal ministro Sullo, sia in Commissione che in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici in Assemblea, non è stato ancora adottato a favore dei porti italiani alcun provvedimento non dico organico, ma neanche atto a fronteggiare le più urgenti necessita di molti complessi portuali, nei quali le opere e le attrezzature si rivelano sempre piu inidonee al fabbisogno del traffico marittimo.

L'unico porto che, per mezzo del presente disegno di legge, potrà proseguire nella costruzione delle sue opere portuali è quello di Ravenna per il quale sono stati già stanziati, quando era Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Zaccagnini, 7 miliardi di lire ai quali ora vanno aggiunti gli altri 4 miliardi di questo provvedimento; essi, tuttavia, non basteranno per portare a termine l'opera, perchè il porto è situato su un terreno di sabbia sottile e pertanto richiede notevoli spese per essere definitivamente sistemato.

Tuttavia, pur riconoscendo l'importanza industriale del porto di Ravenna, non si comprende perchè si adottino per esso provvedimenti finanziari di una certa larghezza ai quali l'E.N.I., che vi è direttamente interessato, non contribuisce. Infatti, i 4 miliardi previsti per Ravenna dal provvedimento in esame saranno a totale carico dello Stato, anche se questo porto è prevalentemente sfruttato da un'industria di Stato che potrebbe provvedere da sè ai suoi bisogni. Il fatto è che i miliardi vengono lesinati proprio per quei porti la cui attività è determinata solo dallo sviluppo della marina mercantile. A questo proposito, desidero ricordare il caso del porto di Bari per il quale, grazie all'esistenza di una opportuna disposizione, si è potuto avere dalla Cassa per il Mezzogiorno un miliardo per fronteggiare le più urgenti necessità di attrezzature.

Per le opere portuali, tuttavia, non si è ancora potuti intervenire così che queste rimangono incomplete, con grave danno per lo svolgimento del traffico nel porto; in esso malgrado tutte le deficienze, sono annualmente imbarcate e sbarcate oltre quattro miliardi di tonnellate di merce.

Non ho citato il caso di Bari per far presente un problema della mia città, ma per far rilevare come questo porto — che vive della sua attività commerciale — non è ancora stato aiutato, similmente ad altri, con contributi statali dell'entità di quelli concessi a Ravenna.

Concludendo, mi dichiaro favorevole all'approvazione di questo provvedimento perchè mi rendo conto che bisogna, in qualche modo, provvedere alla sistemazione dei bacini di carenaggio di Livorno, La Spezia e Taranto ed anche alla prosecuzione delle opere foranee del porto di Ravenna; ma mi auguro che il Governo che uscirà dalla prossima consultazione elettorale senta il dovere di provvedere anche in questo importante settore dei lavori pubblici, rendendosi conto dei danni gravissimi che si arrecano al traffico marittimo lasciando incomplete molte opere portuali per le quali lo Stato, se tarderà ad intervenire, dovrà spendere cifre superiori a quelle ora necessarie.

Il settore dei porti italiani è l'unico che il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora preso in seria considerazione e ritengo

che sia giunto il momento di avviare anche questo problema a soluzione stanziando adeguati fondi (sarebbero necessari oltre 400 miliardi) per il completamento delle opere.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Con vera soddisfazione prendo atto che tutti i senatori intervenuti, appartenenti a diversi Gruppi politici, si sono sostanzialmente dichiarati favorevoli all'approvazione di questo provvedimento e desidero ora, a mia volta, fornire alla Commissione alcuni schiarimenti circa le apparenti disparità dei contributi statali per le singole opere portuali di Livorno, La Spezia, Taranto e Ravenna.

Desidero infatti precisare che l'intervento dello Stato nella costruzione dei bacini di carenaggio nei primi tre porti non è assolutamente sperequato a danno del porto di Taranto. Infatti per Livorno e La Spezia, a differenza che per Taranto, gli enti locali, il Comune, l'Amministrazione provinciale si sono sobbarcati ad un contributo per la realizzazione dell'opera. Per Taranto una parte dell'onere sarà invece sostenuto da aziende interessate a partecipazione statale.

Si tratta, in un certo qual modo, di una partita di giro nell'ambito delle spese dello Stato in quanto che sono le partecipazioni statali che completano lo sforzo compiuto dall'Amministrazione dei lavori pubblici e, pertanto, credo non sia il caso — mi rivolgo in modo particolare ai senatori Genco e Crollalanza — di sostenere la tesi di una disparità di trattamento nel contributo dato dallo Stato ai primi tre porti di cui al presente provvedimento.

Per quanto riguarda il porto di Ravenna, desidero precisare che le sue opere portuali non vengono realizzate per soddisfare le esigenze di un'azienda di Stato quale l'E.N.I., ma per dar modo alla zona industriale che sta sorgendo tra Ravenna e Porto Corsini di svilupparsi sempre di più. Bisogna infatti ricordare che le raffinerie dell'E.N.I. nel porto di Ravenna sono alimentate da petroliere che attraccano ad un pontile che si spinge nel mare fino a raggiungere il fondale necessario alle grandi navi.

Quando il senatore Crollalanza lamenta la carenza dell'intervento del Ministero dei lavori pubblici nel settore dei porti italiani ha perfettamente ragione, e sarà senz'altro noto a tutti che l'ultimo bilancio di questo dicastero che è stato approvato prevede l'irrisoria somma di un miliardo a favore di tutti i porti. Per tale ragione, si è costretti ad emanare provvedimenti particolari a favore di uno o dell'altro dei nostri porti, provocando scontenti ed inevitabili confronti, del tipo di quello fatto dal senatore Crollalanza per Bari. Bisogna effettivamente riconoscere che, al di fuori di ogni spirito di campanile che può portare ad ingigantire i problemi della città che sta a cuore, moltissimi porti italiani hanno urgente bisogno di una razionale sistemazione, cominciando da quello di Genova, che è il primo per importanza, per finire a quello di Milazzo la cui banchina, che ha un ottimo fondale di 7 metri, sta crollando per mancanza dei mezzi finanziari necessari al suo ripristino.

Desidero tuttavia assicurare la Commissione che tutte le osservazioni che sono state fatte in merito a questo problema saranno riportate in sede competente e il Governo, dopo aver affrontato il problema delle strade e delle autostrade, quello degli acquedotti, degli ospedali e delle ferrovie avvierà a soluzione anche la questione dei porti che è fondamentale per l'economia del nostro Paese.

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

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

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio livornese per il bacino di carenaggio il contributo di lire 8.000.000.000 per la costruzione di un bacino di carenaggio fisso nel porto di Livorno.

La somma di lire 8.000.000.000 sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 305 milioni nel-

l'esercizio 1962-63, di lire 450 milioni in ciascuno degli esercizi 1963-64 e 1964-65, di lire 755 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1965-66 al 1973-74.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio per il bacino di carenaggio di La Spezia il contributo di lire 2 miliardi per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio in La Spezia.

La somma di lire 2 miliardi sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 200 milioni nell'esercizio 1962-63 e lire 450 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1963-64 al 1966-67.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società officine costruzioni e riparazioni navali di Taranto un contributo di 1 miliardo per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio.

Tale contributo sarà liquidato dopo che la Società di cui al comma precedente avrà ottenuto dal Ministero della marina mercantile la concessione per l'occupazione dello specchio acqueo e delle aree occorrenti per l'esecuzione dell'impianto.

La somma di lire 1 miliardo sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66.

(*È approvato*).

Art. 4.

Art. 5.

Per la prosecuzione delle opere foranee del nuovo porto industriale di Ravenna è autorizzata la spesa di lire 4 miliardi da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 245 milioni nell'esercizio 1962-63, di lire 755 milioni nell'esercizio 1963-64 e di lire 500 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1964-65 al 1969-70.

Il Ministro per i lavori pubblici può assumere, per le esigenze ed i programmi, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio purchè tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.

(*È approvato*).

Art. 6.

Alla copertura dell'onere complessivo di lire 1 miliardo derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1962-63 si provvede mediante la riduzione di pari importo del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo per oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).