SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 17 MARZO 1959

(9ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Provvedimenti per gli edifici ad uso di Archivio di Stato » **(265)** (*D'iniziativa del senatore Zoli*) **(Seguito della discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 96, 101
BUIZZA 97
CARON, *relatore* 96, 100
CROLLALANZA 98
RESTAGNO 99
ROMANO 98
SACCHETTI 100
SAVIO 99
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 97, 101
TARTUFOLI 97, 101

« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico » **(301)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 102, 111
CROLLALANZA 108, 111
DE LUCA 109
OTTOLENGHI . . . . . *Pag.* 109
RESTAGNO 109
SACCHETTI 109
TARTUFOLI, *relatore* 102, 109
TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 109, 111

« Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime » **(361)** **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 113, 114, 115
BUIZZA 114
CROLLALANZA 114
FOCACCIA 114
ROMANO, *relatore* 113

La seduta è aperta alle ore 18.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Caron, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Fiorentino,

Florena, Focaccia, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Domenico Romano, Sacchetti, Savio e Tartufoli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per la marina mercantile Turnaturi.

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

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Zoli: « Provvedimenti per gli edifici ad uso di Archivio di Stato » (265)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Zoli: « Provvedimenti per gli edifici ad uso di Archivio di Stato ».

Do nuovamente lettura del disegno di legge, la cui discussione fu iniziata nella seduta del 18 dicembre scorso:

Articolo unico.

Nella legge 3 agosto 1949, n. 589, è aggiunto il seguente articolo 6-*bis*:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad accordare alle Provincie un contributo costante per 35 anni del 4 per cento sulla spesa necessaria per la costruzione, la sistemazione e il restauro degli Archivi di Stato ».

CARON, *relatore*. Onorevoli colleghi, come è noto, fino al 1939 al Ministero dei lavori pubblici competeva l'esecuzione di opere edilizie concernenti gli Archivi di Stato, in virtù di quanto disposto dall'articolo 1 del regio decreto 18 maggio 1931, n. 544. Successivamente, con legge 22 dicembre 1939, n. 2006, fu deferita a carico delle Amministrazioni provinciali la spesa per la fornitura dei locali da destinare a questi Istituti in tutti i capoluoghi di provincia (articolo 42).

A circa venti anni di distanza dall'emanazione di quella legge, dobbiamo riconoscere che in molti capoluoghi di provincia non si è avuta l'istituzione degli Archivi. Si pensi che città come Bergamo, Varese, Pavia, Viterbo o Gorizia ne sono completamente sprovviste; è evidente che occorre ricercare i motivi di ciò, motivi che peraltro sono facilmente individuabili nella mancanza di fondi da parte delle Amministrazioni provinciali. Se si considera poi che in molte altre città, come Ancona, Cuneo, Forlì, Matera, Piacenza, Rieti e, mi piace dirlo, anche nella mia città, Treviso, non vi è assolutamente una organizzazione degna di questo nome, e quando soprattutto pensiamo che Archivi dell'importanza di quelli di Venezia, Genova, Torino, hanno bisogno di grandi spese per la manutenzione, e pensiamo che l'Archivio di Firenze è situato nel piano sottostante alla Galleria degli Uffizi, che raccoglie tesori conosciuti in tutto il mondo, in scaffalature di legno, con tutti i pericoli che ne derivano, ci si rende conto che urge provvedere.

Il proponente del disegno di legge, senatore Zoli, a mio giudizio ha scelto una via molto saggia per far fronte a questa esigenza, cioè quella di aggiungere alla legge 3 agosto 1949, n. 589 che, come certamente ammetterà il rappresentante del Governo, ha bene operato in tutti i settori, un articolo 6-*bis* col quale, a norma della stessa legge n. 589, con il medesimo meccanismo, sia possibile dare alle Amministrazioni provinciali, da parte dello Stato, un contributo costante, per 35 anni, del 4 per cento sulla spesa necessaria per la costruzione, la sistemazione e il restauro degli Archivi di Stato.

La 1ª Commissione non ci ha fatto pervenire il suo parere, ma è evidente che ciò è dovuto al fatto che non ha nulla da rilevare; la Commissione degli affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, infatti, non poteva non essere d'accordo. Per quanto riguarda la Commissione finanze e tesoro, essa afferma, nel suo parere, di non aver nulla da osservare per la parte di propria competenza, ma fa presente la necessità che del provvedimento non beneficino soltanto le provincie che hanno adempiuto al loro dovere, la necessità cioè che il provvedimento sia studiato, concepito ed attuato in relazione a criteri oggettivi. Mi sembra che l'osservazione della Commissione finanze e tesoro non

abbia grande rilievo. Chi conosce il meccanismo della legge n. 589 sa che, praticamente, spetta al Ministro dei lavori pubblici, nella sua piena discrezionalità, naturalmente previa istruttoria degli uffici tecnici, dare dove vi è bisogno; non è pensabile, quindi, apportare altre modifiche. Se non sbaglio, il relatore che mi ha preceduto, e che è ora assurto ai fastigi del Governo, il senatore Jervolino, per ragioni di coordinamento legislativo, proponeva che le norme di cui al provvedimento in esame fossero inserite nella legge istitutiva degli Archivi di Stato. Mi sembra, pur non essendo io un avvocato nè tanto meno un giurista, che l'idea di coordinare le leggi sia senza dubbio rilevante; ma, se vogliamo operare con rapidità, è senz'altro opportuno inserire questo provvedimento in uno strumento legislativo, ovvero nella legge n. 589, che ha già dato egregi risultati per il passato.

Ciò premesso, io raccomando il disegno di legge alla pronta approvazione di questa Commissione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Come ha detto il relatore, la legge 22 dicembre 1939, n. 2006, non ha avuto purtroppo applicazione per le difficoltà finanziarie in cui si trovavano le Amministrazioni provinciali, che non hanno potuto provvedere a fornire i locali per gli Archivi di Stato.

Parecchi capoluoghi di provincia, quindi, non hanno locali per gli Archivi di Stato, altri, pur avendo gli Archivi, si trovano nelle condizioni che ha indicato il relatore, ovvero in condizioni disastrose; basti citare il caso di Firenze. La situazione dunque è generale, salvo pochissime eccezioni. Pertanto il senatore Zoli ha presentato questo disegno di legge, col quale si mettono le provincie in condizione di ricevere un contributo da parte dello Stato.

Il Governo è pienamente favorevole al disegno di legge, e si rimette alle decisioni della Commissione.

B U I Z Z A . Esprimo parere del tutto contrario a quello espresso dal relatore e dal rappresentante del Governo, per il fatto che con questo disegno di legge si aggiunge un'altra destinazione ai fondi della legge numero 589 senza che sia previsto nemmeno un centesimo di aumento negli stanziamenti.

In tal modo gli stanziamenti diverranno ancor più insufficienti: si darà la precedenza ai lavori per gli Archivi di Stato, e si lasceranno indietro altre opere che aspettano da moltissimo tempo di essere eseguite. Dopo la legge n. 589, è venuta la legge Aldisio del 1953, che prevedeva la sistemazione di tutte le strade, mentre la legge Tupini contemplava solamente le strade per l'allacciamento dei nuclei abitati isolati alla rete stradale dello Stato. Con la legge Aldisio del 1953, come ripeto, si è aggiunta la sistemazione delle strade esistenti, la bitumatura, i lavori per le sedi municipali, si è aggiunta una quantità di opere per le quali si poteva attingere ai fondi previsti dalla legge n. 589, ma tali fondi non sono stati aumentati.

Per questi motivi non sono favorevole al disegno di legge in discussione. Domani, qualsiasi lavoro nuovo che si vorrà fare, si tenterà di inserirlo nella legge Tupini, quindi non vi sarà più bisogno del parere della Commissione finanze e tesoro. Il Ministro dei lavori pubblici si vedrà autorizzato a distribuire il danaro in una miriade di opere, ed i nuclei abitati che aspettano di essere allacciati alla rete stradale dello Stato resteranno ancora isolati.

T A R T U F O L I . Non posso non ammettere che le considerazioni del collega Buizza sono fondate, anche se non intendo arrivare ad associarmi alle sue conclusioni negative nei confronti del disegno di legge; ma è evidente che se noi allarghiamo il diritto di attingere a determinati fondi di bilancio senza aumentare gli stanziamenti, si potrà arrivare alla situazione che il collega Buizza ha prospettato.

Il nuovo provvedimento non nuocerebbe se da esso derivasse la opportunità di incrementare quei capitoli di bilancio che alimentano la legge n. 589: perciò si dovrebbe cercare una formula idonea a risolvere il problema. La soluzione potrebbe essere questa: si approvi il disegno di legge, approvando nello stesso tempo un ordine del giorno col quale

invitiamo tassativamente il Ministro dei lavori pubblici a cercare di ottenere, dal Ministro del tesoro e da quello del bilancio, lo stanziamento, con la prima nota di variazione, delle somme in misura tale da poter considerare il problema avviato a soluzione; e siano questi stanziamenti non di specifica destinazione, ma in relazione alle varie esigenze. Ciò allo scopo di non ritardare oltre il riconoscimento dell'esigenza di sistemare gli Archivi di Stato, e nello stesso tempo per dar modo, come ripeto, al Ministro dei lavori pubblici di farsi forte verso quelli del Bilancio e del Tesoro nell'esigere che, con le note di variazione o con i fondi di natura generale che fanno parte del bilancio generale dello Stato e che devono essere stanziati per le destinazioni che potranno eventualmente essere indicate da sopraggiunte esigenze, sia avviato a soluzione il problema. Non possiamo pretendere che in un solo esercizio possano stanziarsi tutti i miliardi necessari per soddisfare l'esigenza di cui al provvedimento in discussione.

Se i colleghi lo ritenessero utile, potrei formulare l'ordine del giorno nel senso suddetto.

ROMANO. Vorrei fare questa precisazione: chi conosce la procedura di applicazione della legge n. 589 non può nutrire le preoccupazioni prospettate dal collega Buizza. Come il rappresentante del Governo può confermare, infatti, la procedura è la seguente: il Comune presenta una semplice richiesta corredata da uno schizzo di massima dell'opera che intende eseguire, e richiede il contributo previsto dalla legge n. 589; il Ministero dei lavori pubblici assegna questo contributo, ma sotto forma di promessa, cioè assume un impegno di massima, non un impegno effettivo. Ora, chi dà uno sguardo al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, rileva l'esistenza di una quantità di residui inutilizzati. In sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici ho appunto fatto presente tutto ciò ai Ministri interessati, suggerendo di avvertire i Comuni e di fare in modo che, ai Comuni che non sono in grado di eseguire le opere prospettate, il contributo venga non già versato, bensì dilazionato, e nel frattempo il detto contributo venga assegnato ad un altro Comune, in grado di eseguire i lavori.

Vi sarebbe così una forte disponibilità di fondi con la quale si potrebbe far fronte a tutte le esigenze, senza lasciare quei residui inutilizzati che, negli anni scorsi, il Tesoro voleva incamerare e per conservare i quali abbiamo dovuto lottare.

CROLLALANZA. Non credo molto nell'efficacia degli ordini del giorno, perchè abbiamo precedenti molto eloquenti di ordini del giorno votati all'unanimità dalla Commissione, con i quali venivano prospettate determinate esigenze, che non hanno portato ad alcun risultato positivo.

Ma c'è qualcosa di più: proprio in rapporto alla legge Tupini, indipendentemente dagli ordini del giorno, vi sono degli impegni di legge che non sono stati mantenuti. C'è un articolo della legge di proroga per la Cassa del Mezzogiorno riguardante gli acquedotti e le fognature, che dà la possibilità alla Cassa del Mezzogiorno di sostituirsi ai piccoli Comuni nella esecuzione delle opere, ed anche di contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti; da cioè la possibilità di effettuare ciò che i Comuni non riescono a fare perchè mancano di attrezzatura tecnica e perchè il più delle volte non hanno la possibilità finanziaria di dare le garanzie sulle sovrimposte per la concessione dei mutui. La legge prevedeva uno stanziamento di 500 milioni in aggiunta a quelli previsti dalla legge n. 589, proprio per incrementare quel fondo, ai fini dei contributi che il Ministero dei lavori pubblici deve dare, in mancanza dei quali la Cassa del Mezzogiorno non può a sua volta sostituirsi ai Comuni nella costruzione di acquedotti e fognature. Che si tratti di una dimenticanza mi sembra enorme, ma può anche darsi che sia così; sta di fatto che il Ministero dei lavori pubblici non ha provveduto all'adempimento degli obblighi di quella legge, perchè manca proprio ciò che per la legge dovrebbe costituire uno stanziamento aggiuntivo agli stanziamenti ordinari di bilancio per la concessione dei contributi previsti dalla legge Tupini. Ed allora, se è così, io mi preoccupo fino a un certo punto delle obiezioni

sollevate dal collega Buizza che, a fil di logica, hanno bensì un fondamento, ma che nella sostanza, come ha rilevato il collega Romano, presentano un altro aspetto: è necessario pensare, infatti, che non tutti i contributi che il Ministero dei lavori pubblici si dichiara in condizioni di poter elargire trovano praticamente impiego, perchè i Comuni, per le ragioni che ho detto poc'anzi, non sono in condizioni di poter provvedere all'adempimento di alcune opere di loro competenza. E ciò porta sul bilancio dei Lavori pubblici una parte notevole di quei 300 miliardi di residui passivi che è costituita in prevalenza proprio da quegli impegni « congelati » diciamo così, che si riferiscono all'applicazione della legge Tupini; situazione, questa, che al Ministero dei lavori pubblici noi abbiamo già prospettato in alcuni interventi in sede di discussione del bilancio. È bene che, una buona volta, il Ministero, specie per quei Comuni che da pi ùanni non si decidono ad adoperare i contributi, fissi un termine entro il quale gli impegni stessi si rendano operanti, ai fini della concessione del contributo, dopodichè il Ministero potrà utilizzare più proficuamente i residui a disposizione.

Se quindi vogliamo approvare l'ordine del giorno proposto dal senatore Tartufoli, approviamolo pure, tanto per dare al Ministero un altro elemento per poter inquadrare meglio il proprio bilancio, e non soltanto ai fini della legge Tupini. Infatti tutti i bilanci dei Lavori pubblici, relativamente agli adempimenti ordinari e non a quelli che si riferiscono a incidenza annuali di leggi speciali, sono bilanci vistosi in apparenza, con cifre notevoli che si aggirano in media sui duecento miliardi, ma che sostanzialmente si riducono a poche decine di miliardi a disposizione per poter assolvere quelli che sono i compiti fondamentali del Ministero.

Mi sembra che, nell'ambito di questa impostazione del problema, si possano tacitare le preoccupazioni del collega Buizza e si possa anche votare l'ordine del giorno con l'unico scopo di richiamare l'attenzione del Governo sull'inconveniente che si determinerebbe se rimanessero sempre inutilizzati i fondi a disposizione per l'elargizione dei contributi previsti dalla legge Tupini, e non fossero sbloccati i notevoli residui che possono essere utilmente impiegati per l'applicazione della legge stessa.

R E S T A G N O . Volevo praticamente esporre le considerazioni che ha ora illustrato, con molta chiarezza, il collega Crollalanza. Aggiungo soltanto, come pensiero personale, che a mio avviso dobbiamo senz'altro approvare il disegno di legge in discussione, la cui utilità è evidente, e al quale anche il Governo è favorevole.

La preoccupazione del senatore Buizza è la preoccupazione di tutti noi, per il fatto che manca, per il provvedimento in esame, adeguata contropartita finanziaria.

Tale contropartita potrebbe ottenersi appunto invitando il Governo a stabilire un termine di scadenza per quelle concessioni di contributi che, in pratica, molte volte non vengono utilizzati. Sappiamo che le ragioni per cui non vengono utilizzati sono infinite, ma se, sopratutto per i Comuni modesti, che hanno scarsa attrezzatura, scarsa competenza e difficoltà di carattere burocratico, il Ministero stabilisse un termine di scadenza, opportunamente vagliato dagli uffici tecnici, a seconda del tipo di lavori, credo che potremmo ottenere lo sbloccamento di un'infinità di somme che non sono state impiegate e che possono essere, invece, utilizzate per scopi più adeguati.

Concludo quindi nel senso di approvare il disegno di legge nel testo presentato, e di approvare l'ordine del giorno proposto dal senatore Tartufoli per richiamare appunto la attenzione del Ministero sulla inadeguatezza dei fondi già stanziati per le numerose finalità della legge n. 589 del 1949, — dal momento che il disegno di legge pone un maggior onere a carico della legge stessa senza stabilire maggiori stanziamenti — e per invitare il Ministero a fissare un termine di scadenza per gli impegni che sono stati assunti dai Comuni.

S A V I O . A mio avviso, risolvere la questione della copertura di questo disegno di legge riportandoci alla legge 3 agosto 1949, n. 589, significa in definitiva togliere sostan-

za alla norma giuridica fondamentale che vuole che per ogni singola spesa si trovi la specifica impostazione di bilancio. Includere nella legge n. 589 la spesa relativa a questo nuovo disegno di legge significa praticamente arrivare a tale violazione, oppure significa che approviamo il provvedimento in discussione pur sapendo che non si potrà farvi fronte. Giustamente il senatore Tartufoli ha prospettato un ordine del giorno al fine di incrementare gli stanziamenti, il che è come riconoscere che il fondo stanziato per la legge n. 589 non è sufficiente, nonchè per le nuove, anche per le destinazioni già stabilite.

SACCHETTI. Noi siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge, però, a mio avviso, non sono fuori luogo le preoccupazioni del senatore Buizza, nè mi pare che esse possano essere fugate con la considerazione che i residui passivi che vi sono, e noi sappiamo bene di quale natura siano, possono coprire largamente i capitoli eventualmente aggiunti alla legge n. 589. Noi tutti sappiamo, e tutti deploriamo che, mentre vi sono dei residui passivi che tendono ad aumentare, direi, progressivamente, tutti gli anni pervengono al Ministero dei lavori pubblici migliaia di domande per dei lavori riguardanti le Amministrazioni comunali. Fondamentalmente è giusto il fatto che non si può negare un contributo anche per quanto concerne la sistemazione degli Archivi di Stato però dobbiamo far presente al Governo che, se non si aumentano i fondi destinati alla legge n. 589, la questione dei contributi diventa una specie di irrisione. Non è giusto, secondo me, far leva sul fatto che, approvando questo disegno di legge, si potrà effettuare una parte del finanziamento utilizzando i residui passivi.

Noi diamo voto favorevole al disegno di legge in discussione, ma insistiamo nel voler votare anche l'ordine del giorno proposto, affinchè sia ben chiaro che non è nostra intenzione orientarci nel senso di stornare una parte dei modesti ed insufficienti fondi che vi sono per le fognature, gli acquedotti ed altre opere; se il provvedimento deve essere approvato debbono essere aumentati i fondi, mentre quelli che vi sono, destinati ad opere che da tanto tempo sono attese e che alcune Amministrazioni comunali non sono in grado di compiere, devono essere destinati alle altre Amministrazioni che aspettano di essere finanziate per lavori importanti.

CARON, *relatore*. Mi pare che sulla fondamentale utilità del provvedimento in discussione non vi siano dubbi; siamo tutti d'accordo che è necessario rimettere in sesto gli Archivi di Stato, e che è necessario corrispondere alle esigenze prospettate dalla legge del 1939, che stabiliva che vi fosse l'Archivio di Stato in ogni Capoluogo di provincia. Ciò premesso, si trattava di vedere quale fosse il metodo migliore per risolvere il problema. Il senatore Zoli si è reso perfettamente conto che vi erano due vie da seguire: quella di fare una legge speciale che prevedesse un finanziamento speciale, e quindi un reperimento di fondi secondo l'articolo 81, oppure quella di inserire in una legge che, come ripeto, ha dimostrato di poter agire con una certa rapidità, la legge n. 589, un nuovo capitolo, in modo che non occorresse modificare il bilancio e non occorresse far ricorso all'articolo 81; nella fattispecie, infatti, per quest'anno il bilancio non si modifica.

Credo che sia mancata una considerazione in quanto è stato finora detto: la legge numero 589 non ha un finanziamento fisso annuale prescritto. Aggiungendo ad essa, con questo disegno di legge, un articolo 6-*bis*, diamo una nuova finalità, non prevista dalla legge originaria, il che dovrebbe logicamente far pensare che il Ministero dei lavori pubblici possiede in tal modo un'arma per chiedere al Ministero del tesoro altri fondi.

Dice il senatore Buizza: può succedere che anzichè fare strade (e convengo sull'importanza delle strade, non per niente mi sono sempre dilettato di economia dei trasporti) anzichè fare altre opere di generale utilità, si facciano gli Archivi. Rispondo che ciò non può accadere. Ho avuto l'onore di far parte per due anni del Ministero dei lavori pubblici e posso dire — e il Sottosegretario Spasari può confermarlo — che, nella formulazione del bilancio, ogni volta si è discusso col Ministro del tesoro in carica non solo per avere un finanziamento globale per la legge n. 589, ma per la suddivisione dei fondi; sud-

divisione che, essendo poi chiaramente impostata nel bilancio, fa sì che il Ministro dei lavori pubblici, attraverso la sua discrezionalità e il famoso gioco dei residui passivi, su cui due ex-Ministri dei lavori pubblici hanno parlato con tanta chiarezza, possa benissimo concedere i finanziamenti.

Facciamo pure, quindi, l'ordine del giorno, e io, come relatore, sono ben felice di poter dire che lo approvo; però, già coll'inserire nella legge n. 589 un altro capitolo, diamo al Ministro dei lavori pubblici un'arma per chiedere nuovi fondi.

Mi rivolgo ora ai colleghi dell'opposizione: siamo d'accordo nel riconoscere che molti stanziamenti sono insufficienti e che sarebbe meglio ce ne fossero di più. Quello che volevo dimostrare è la saggezza dei fini di questo disegno di legge ed il sistema acconcio scelto per perseguirli.

Noi approviamo un nuovo capitolo per la legge n. 589, approviamo l'ordine del giorno: spetta al Ministro del tesoro, come sempre del resto, l'ultima parola.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi sembra che le ragioni esposte dall'onorevole relatore e dal senatore Romano abbiano fugato le preoccupazioni sollevate dall'intervento del senatore Buizza.

Comunque desidero aggiungere questo: le domande di contributi per la costruzione delle sedi degli Archivi di Stato saranno esaminate con grande obbiettività. Non credo che avremo un'enorme richiesta di contributi da parte di tutte le Provincie; penso che le domande verranno gradualmente e sarà possibile concedere i benefici con obbiettività. D'altra parte debbo dire che il Ministro dei lavori pubblici ha vivamente insistito presso il collega del Tesoro e del Bilancio per aumentare gli stanziamenti a favore della legge n. 589, e se da parte di questa Commissione venisse un ordine del giorno non dispiacerebbe, perchè potrebbe rappresentare per il Ministro un'altra ragione per insistere maggiormente. Del resto credo che le argomentazioni svolte oggi in questa sede, più utilmente possano essere ripetute in sede di discussione del bilancio, appunto per poter dare al Ministro il modo, non soltanto di rispondere, ma anche di poter efficacemente adoperarsi presso il Ministro del tesoro e del bilancio.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Informo la Commissione che è stato presentato dal senatore Tartufoli il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione, nell'approvare il disegno di legge n. 265, afferma che, perchè esso, una volta divenuto legge, non costituisca una irrisione, si debbano ottenere proporzionali e graduali stanziamenti, che mettano in condizioni il Ministero dei lavori pubblici di adempiere agli impegni di sua competenza, senza incidere sulle altre destinazioni previste dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, ciò ottenendo con nota di variazione che, dal fondo globale o da dove si possa, trarrà i primi mezzi necessari al riguardo ed al cui impiego specifico dovrà considerarsi pregiudizialmente impegnato il Ministero competente ».

TARTUFOLI. Ho presentato l'ordine del giorno non soltanto perchè ritengo sia di utilità per quanto concerne il disegno di legge che stiamo per approvare, in seguito alle obiezioni sollevate dal collega Buizza, ma sopratutto perchè credo sia di aiuto al Ministro dei lavori pubblici. Ogni Ministro deve lottare per poter avere fondi maggiori, e più documenti, più notizie, più indicazioni ogni Ministro porta, più è facile che possa ottenere risultati soddisfacenti. Ecco perchè l'ordine del giorno ha un suo significato e una sua importanza. So perfettamente che non impegna nulla, ma è pur sempre uno strumento del quale un Ministro valido come l'onorevole Togni, coadiuvato da un Sottosegretario quale il senatore Spasari, di cui conosciamo esattamente le capacità e le possibilità, saprà indubbiamente servirsi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno, accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico » (301)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. Il disegno di legge n. 301 sull'« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi, di carattere locale, del medio e alto Adriatico » giunge a noi dopo che la Camera dei deputati lo ha approvato in data 28 novembre 1958.

Tale disegno di legge, nel suo testo originario, mirava a disciplinare la materia dei servizi postali e commerciali marittimi del medio e alto Adriatico, venendo a scadere il 31 dicembre 1958 le convenzioni fra lo Stato e un gruppo di compagnie di navigazione che avevano operato per oltre un ventennio; risale infatti al 10 luglio 1937 la convenzione con la Società « Fiumana » ora S.A.I.M. e all'8 aprile 1939 quella con la Società Istria-Trieste.

Bisogna dare atto che il Consiglio dei ministri aveva affrontato questo provvedimento fin dal 16 settembre 1958, ma le esigenze parlamentari hanno determinato tale un ritardo che solo nel gennaio 1959 la nostra Commissione è stata chiamata a legiferare in materia.

Il parere della 5ª Commissione del Senato, al quale dovrò successivamente riferirmi, porta la data del 22 gennaio 1959!

Nella speranza che il Parlamento avrebbe deciso tempestivamente in questa materia, il primitivo disegno di legge governativo del 16 settembre 1958, già ricordato, passava, all'articolo 1, la data del 1° gennaio 1959, quale decorrenza del nuovo assetto dei servizi medesimi, ma la Camera pur deliberando il 28 novembre 1958, riteneva opportuno prorogare la decorrenza delle nuove convenzioni al 1° luglio 1959 tenendo presente sia l'*iter* parlamentare che il disegno di legge avrebbe dovuto compiere, sia le complesse formalità previste per affidare all'armamento privato i servizi in parola.

A seguito di tale impostazione l'articolo 6 del disegno di legge primitivo, che prevedeva la copertura della maggiore spesa, relativa al primo semestre 1959, non si rendeva più necessario, in quanto il bilancio d'esercizio 1959-60 diveniva operante.

Sgombrato il terreno per la parte, diciamo così, finanziaria, per la quale anche la Commissione finanze e tesoro del Senato nulla ha trovato da osservare, occorre entrare nel merito del provvedimento e delle previste funzionalità dei servizi che esso intende disciplinare.

Debbo dire, in linea di premessa, che ho la impressione che la estrema semplicità del testo, per quanto riguarda le modalità esecutive dei previsti servizi e le relative convenzioni, dipenda dal fatto che questo disegno di legge sia stato formulato nella convinzione che nel frattempo il Parlamento avrebbe deliberato nella vasta materia della così detta legge del p.i.n. e cioè del regime di concessione e sovvenzioni delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

I colleghi della passata legislatura ricorderanno infatti che la legge del p.i.n. avrebbe dovuto scattare fin dal 1° gennaio 1958 e che un ripetuto regime di proroghe si è manifestato necessario non avendo, il Parlamento, deliberato. Il disegno di legge concernente i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, presentato nella precedente legislatura il 6 dicembre 1956, decadde con lo scioglimento delle Camere e deve essere ancora ripresentato nel suo testo definitivo, sul quale dovremo decidere e concludere.

Peraltro, possiamo anche intendere e ammettere che il disegno di legge in discussione dia per accettato il principio che i servizi marittimi vengano regolati fra Stato e Società di navigazione, siano esse di Stato o pri-

vate, secondo formule innovatrici che appunto prevedono il regime di sovvenzioni sulla base di una convenzione che escluda *a priori* l'integrazione di esercizio prevista dalle norme precedenti.

Questo non esclude che le proroghe alle precedenti convenzioni, a scadenza raggiunta, debbano prevedere la loro funzionalità sulla base degli schemi precedenti.

Vale la pena, a premessa, di sottolineare che i servizi del medio e alto Adriatico, rivestono un interesse essenzialmente politico, cioè vanno configurati non soltanto sotto il profilo delle esigenze del traffico di passeggeri e merci e posta che debbono essere regolate, ma anche sotto il profilo della rappresentatività della nostra bandiera in un traffico che tradizionalmente assicura le comunicazioni fra le due sponde nazionali e quelle posizioni della sponda oramai straniera che pur debbono essere tenute collegate con frequenza almeno settimanale al nostro Paese.

La vivace concorrenza della bandiera jugoslava, la quale esercita delle linee parallele a mezzo di unità moderne e veloci, ci pone nella esigenza nazionale di offrire servizi ad alto tenore di prestazioni. Col fissare itinerari e linee coi relativi orari preordinati, il disegno di legge impegna il Governo a realizzare convenzioni efficienti, che comportino gli ammodernamenti considerati attraverso quanto è stato asserito nella presentazione del disegno di legge e a quello che intenderà asserire sul provvedimento, durante la discussione, il Ministro della marina mercantile.

Avendo acquisito, come ovvio e necessario, le sufficienti informazioni a fonte ministeriale, non mancherà già questa relazione di fare il punto della situazione in atto e di indicare i propositi già definiti dell'azione dell'esecutivo in questo campo.

Certo bisogna risalire alla scarsa efficienza attuale, che può indicativamente emergere per valutazioni sommarie, dalle cifre che si riferiscono alle due ultime annate di traffico delle società più importanti:

Società « S.A.I.M. » (che sostituì la Fiumana nel 1937):

esercizio 1956-57: introiti del traffico lire 17.045.541;

esercizio 1957-58: introiti del traffico lire 21.448.997;

Società « Istria-Trieste »:

esercizio 1956-57: introiti del traffico lire 14.238.075;

esercizio 1957-58: introiti del traffico lire 13.529.703.

Come vedesi, nel primo caso, incrementi lievissimi che d'altra arte sono dovuti alla immissione in linea della motonave « Lorenzo Marcello » di 1.400 tonnellate di stazza lorda, in sostituzione di altra unità di 800 tonnellate, mentre nel secondo caso la contrazione, sia pur lieve, sta a testimoniare che in alcun modo l'aumento volume del traffico stesso è andato a beneficio della nostra bandiera.

Precisando ancor più dettagliatamente osservo che all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dell'Adriatico centro-settentrionale provvedono attualmente le seguenti Società:

— « S.A.I.M. » (ex « Fiumana ») per il settore del medio Adriatico e per le linee trasversali adriatiche;

— « Istria-Trieste » per il settore dell'Alto Adriatico (linee locali di Trieste e dell'Istria);

— « Libertas », per due linee locali da Trieste a Capodistria e da Trieste a Sistiana.

Analizzando la situazione per settore, secondo le indicazioni dell'articolo 2 del disegno di legge in esame, possiamo asserire:

Medio Adriatico (settore « E »).

La convenzione stipulata il 10 luglio 1937 con la società « Fiumana » (ora S.A.I.M.), scaduta il 31 dicembre 1956, come già detto, e prorogata di anno in anno in base all'articolo 4 della convenzione stessa, prevedeva lo esercizio di 14 linee (vedi allegato *A*).

In seguito alle penose vicende belliche e ai profondi mutamenti nella situazione politico-

geografica conseguente alla sconfitta e al costituirsi della Repubblica jugoslava, vengono attualmente esercitate le due linee seguenti:

— linea 134-135: Ancona-Lussino-Fiume-Pola-Trieste-Venezia e viceversa (settimanale - tutto l'anno);

— linea 137: Ancona-Rimini-Venezia-Trieste-Fiume-Trieste-Venezia, Ravenna-Rimini-Ancona (settimanale - da maggio a ottobre).

Per quanto riguarda la futura sistemazione del settore, il disegno di legge in discussione prevede, all'articolo 3, che i servizi sovvenzionati di carattere locale del medio adriatico (settore « E ») vengano esercitati come segue:

— Linea 1: Ancona-Lussino-Fiume-Pola-Trieste-Venezia-Ancona, (settimanale);

— Linea 2: Ancona-Rimini-Ravenna-Venezia-Trieste-Pola-Fiume-Lussino-Ancona (settimanale, da aprile ad ottobre);

— Linea 3: Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa (settimanale; dal 1° luglio al 30 settembre la linea ha inizio da Venezia).

Rispetto all'attuale assetto, la sistemazione presenta i seguenti miglioramenti:

— il prolungamento del periodo di esercizio della linea stagionale n. 2 (ora 137) che verrebbe assicurata da aprile a ottobre anzichè da maggio a ottobre;

— l'istituzione di un nuovo servizio settimanale Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa, con prolungamento a Venezia durante i mesi estivi.

Inoltre è previsto l'impiego, in luogo delle vecchie e inadeguate unità attualmente utilizzate dalla « S.A.I.M. » (che non ha navi proprie) in regime di noleggio, di due nuove e veloci motonavi della stazza lorda di 1.500 tonnellate ciascuna (il relativo obbligo sarà sancito nella convenzione da stipulare col nuovo concessionario, cosa per la quale certamente il Ministro vorrà dare utili precisazioni aggiuntive).

Alto Adriatico (settore « F »).

La convenzione stipulata l'8 aprile 1939 con la società « Istria-Trieste », scaduta anch'essa il 31 dicembre 1956 e anch'essa prorogata di anno in anno in base all'articolo 4 dell'atto di stipulazione, prevedeva l'esercizio di 6 linee (vedi allegato *B*).

In seguito alla guerra e alle vicende del Territorio libero di Trieste i servizi furono ridotti alle due seguenti linee:

— Linea 122 - Trieste-Grado (bigiornaliera per 6 giorni alla settimana; giornaliera la domenica. Si effettua da giugno a settembre);

— Linea 125 - Trieste-Capodistria-Pirano-Umago (quadrisettimanale, con scali settimanali ad Isola e a Cittanova).

Peraltro, oltre i servizi di cui sopra, nel settore di Trieste vennero a funzionare altre due linee:

— Trieste-Muggia-Capodistria (giornaliera);

— Trieste-Grignano-Sistiana (giornaliera, da luglio ad agosto), a cura della società « Libertas », che riceve una sovvenzione del Commissariato generale del Governo italiano in Trieste (quindi, indirettamente, tale società è sovvenzionata dallo Stato).

Per la futura sistemazione del settore, il disegno di legge in discussione prevede invece, sempre all'articolo 3, che i servizi sovvenzionati di carattere locale dell'alto Adriatico (settore « F ») vengano esercitati come segue:

— Linea 1 - Trieste-Grado, (bigiornaliera, da maggio a settembre);

— Linea 2: Trieste-Capodistria-Pirano-Umago; (pentasettimanale, con scali quadrisettimanali ad Isola e settimanali a Cittanova);

— Linea 3: Trieste-Capodistria-Pirano-Parenzo (*fac*)-Rovigno (*fac*)-Pola; (settimanale);

— Linea 4: Trieste-Muggia-Capodistria, (giornaliera);

— Linea 5: Trieste-Grignano-Sistiana, (bigiornaliera, da luglio ad agosto).

Rispetto all'attuale assetto, la sistemazione presenterà i seguenti vantaggi:

— il prolungamento del periodo di esercizio della linea stagionale n. 1 (ore 122), che verrebbe assicurata da maggio a settembre anzichè da giugno a settembre;

— l'aggiunta di una quinta corsa settimanale sulla linea n. 2 (ora 125) e l'effettuazione di 4 scali settimanali ad Isola anzichè di I);

— l'istituzione di un nuovo servizio settimanale Trieste-Capodistria-Pirano-Parenzo (*fac*)-Rovigno (*fac*)-Pola.

Inoltre è previsto l'impiego, in luogo delle vecchie e inadeguate unità attualmente utilizzate (di proprietà dei concessionari), di 3 nuove e veloci motonavi, di cui una della stazza lorda di 450 tonnellate e 2 della stazza lorda di 250 tonnellate ciascuna. (Il relativo obbligo sarà sancito nella convenzione da stipulare col nuovo concessionario).

In questo quadro di servizi che si reputa possano essere considerati sufficienti, con qualche adeguamento in futuro, viene quindi ad organizzarsi il nostro traffico marittimo nelle zone indicate e agli effetti locali. Efficienza e modernizzazione con intensificazioni orarie che, d'altra parte, non è certo escluso che, in caso di stabili esigenze successive, possano trovare il loro assestamento ulteriore, come certo il Ministro proponente avrà ad assicurare.

Circa gli aspetti finanziari dell'ordinamento, escluso quanto relativo alle esigenze emerse per i periodi di proroga della gestione in atto di cui abbiamo fatto parola nella promessa, è opportuno porre in evidenza quanto nell'ultimo esercizio fissato dalle primitive convenzioni, è stato pagato dallo Stato per i relativi servizi. Ecco le cifre riassuntive a carico del bilancio nel periodo luglio 1956-giugno 1957:

per il settore dell'alto Adriatico:

per le linee gestite dalla Società «Istria-Trieste» a titolo di sovvenzione .	L.	15.841.347
quale contributo straordinario di esercizio (legge 23 gennaio 1941, n. 52)	»	52.119.796
Totale . . .	L.	67.961.143
per le linee gestite dalla Società « Libertas » (tramite il Commissario al Governo di Trieste) . .	L.	10.000.000
Totale . .	L.	77.961.143

Per il settore del medio Adriatico:

linee gestite dalla Società « S.A.I.M. » a titolo di sovvenzione	L.	58.348.074
quale contributo straordinario di esercizio (legge 23 gennaio 1941, n. 52)	»	384.535.343
Totale . . .	L.	442.883.417
Totale complessivo . . .	»	520.844.560

Per un intero esercizio il maggiore onere è stato quindi di 320 milioni.

Tale cifra va intesa in aggiunta alle somme attualmente erogate dallo Stato per l'esercizio dei servizi, e pertanto l'onere totale del futuro assetto nei due settori sarà di circa milioni 520 più 320, uguale a 840 milioni annui.

Nella formula di conteggio adottata è chiaro che non si è voluta riportare la cifra complessiva per non fornire agli armatori, che parteciperanno alle gare per l'appalto dei servizi, indicazioni precise sulla sovvenzione che lo Stato è disposto ad erogare per la gestione delle linee. Ma, ritenendo che tali notizie non sfuggiranno alla sicura indagine degli interessati, il Ministro può farne argomento di eventuali precisazioni aggiuntive.

Circa la specifica destinazione della maggiore spesa annua di 320 milioni si chiarisce che essa verrà utilizzata in gran parte per il

settore dell'alto Adriatico. Infatti per la definitiva sistemazione dei servizi di tale settore è prevista l'immissione in servizio di 3 motonavi di nuova costruzione: una da 450 tonnellate e due da 250 tonnellate), le cui quote di ammortamento verranno a gravare sulla gestione dei servizi. La sostituzione delle navi di proprietà degli attuali concessionari, già completamente ammortizzate, comporta, quindi, tali oneri.

Per quanto attiene poi alla rete dei servizi è stato previsto, come già detto, un nuovo servizio settimanale Trieste-Istria-Pola (linea F-3) che comporta una percorrenza annua di 7.800 miglia in più di quelle attualmente coperte.

Nel settore del medio Adriatico, ove pure saranno immesse in servizio due nuove unità (da 1.500 tonnellate ciascuna), le maggiori spese per le quote di ammortamento delle nuove navi saranno compensate dalla cessazione delle spese di noleggio ora sostenute dalla S.A.I.M. per procurarsi le navi necessarie allo esercizio delle linee; mentre con una quota-parte del nuovo stanziamento di 520 milioni si farà fronte alle spese derivanti dalle maggiori percorrenze per l'attivazione della linea settimanale Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa con prolungamento a Venezia, dal luglio al settembre, che comporta un migliatico di miglia 33,510 all'anno.

L'onere complessivo di 840 milioni dianzi indicato è considerato al netto degli introiti per il traffico, i quali peraltro sono e continueranno ad essere di entità trascurabile (così asseriscono gli uffici), trattandosi di servizi di interesse eminentemente politico, che si rende necessario mantenere e riorganizzare per controbilanciare la presenza della bandiera jugoslava, che provvede negli stessi settori ad esercitare servizi similari con navi di alta qualità.

Su questo punto peraltro pensiamo che la trascurabilità vada valutata con cautela perchè la maggiore efficienza e modernità dei servizi dovrebbe anche comportare un incremento economico effettivo.

La misura dello svantaggio, che il nostro naviglio registra attualmente in confronto a quello jugoslavo, è fornita dall'osservazione dei seguenti dati:

— nel settore dell'alto Adriatico la bandiera italiana utilizza unità come il P.fo « Monfalcone » di 219 TSL., la M/n « Grado » di 177 TSL. ed il P.fo « Vettor Pisani », costruite nel 1914, le prime due, e nel 1909, la terza;

— alle linee del medio Adriatico sono ora adibite la M/n « Lorenzo Marcello » di 1403 TSL., e il P.fo « Valfiorita » di 2.259 TSL., costruite rispettivamente nel 1928 e nel 1915;

— negli stessi settori di traffico la bandiera jugoslava allinea, invece, le motonavi « Kosta Racin » ed « Ivan Cankar » ambedue di 424 TSL., costruite nell'anno 1954, nonchè motonavi come la « Jandran » di 2.600 TSL. costruita nel 1937, la « Jugoslavia » di 2.563 TSL. costruita nel 1956 e la « Jedinastvo » di 2.600 TSL., costruita nel 1957.

Per quanto riguarda le ultime tre motonavi elencate, tutte attrezzate secondo i criteri più moderni (aria condizionata, piccola piscina, spazio per autovetture, eccetera), va in particolare osservato che esse — oltre ad esercitare una concorrenza diretta nei confronti della linea 43 (Adriatico-Dalmazia-Candia) gestita dalla società « Adriatica » con la M/n « Barletta », di 1.966 TSL., costruita nel 1931 — comprendono nei propri itinerari anche tratte marittime percorse dal naviglio nazionale in servizio nel settore del medio Adriatico, e, pertanto, influiscono più o meno direttamente sull'andamento dei trasporti anche in detto settore, assorbendo traffico che altrimenti potrebbe essere acquisito dalle nostre linee. Ma il problema resta nella comparazione col traffico accennato del naviglio sotto bandiera jugoslava.

Regime di gestione dei servizi

L'articolo 4 del disegno di legge fa rinvio alle norme della legge 5 gennaio 1953, numero 34; i servizi verranno assicurati in perfetta analogia a quanto già attuato per i settori « A » (Arcipelago Toscano); « B » (Isole Partenopee e Pontine), « C » (Isole Eolie), « D » (Isole Egadi e Pelagie, Ustica e Pantelleria) e quindi verso corresponsione di una sovvenzione annua forfetaria senza

diritto ad altri contributi di sorta: cioè si precisa chiaramente, anche a prescindere da quel che sarà per la legge della navigazione di preminente interesse nazionale, quanto già lo Stato ha inteso realizzare, appunto con la legge numero 34 del 5 gennaio 1953 per analoghi servizi locali.

Vale la pena di ricordare che, in base a tali disposizioni, le convenzioni saranno soggette a revisione nei seguenti casi:

— in qualunque momento, quando il Ministero della marina mercantile ravvisi la necessità di miglioramento dei servizi per esigenze economiche e sociali (ultimo comma articolo 4 della legge 5 gennaio 1953, n. 34);

— quando, in caso di guerra o di ostilità fra l'Italia e un'altra potenza o fra potenze estere, vengano apportate modificazioni alle linee o alle condizioni di esercizio di esse (clausola di convenzione);

— ogni triennio, in dipendenza del verificarsi di variazioni nella misura degli introiti dei traffici, del prezzo del combustibile, delle paghe, stipendi, indennità o contributi per il personale dipendente, semprechè le variazioni stesse in aumento o in diminuzione, superino il 10 per cento del prezzo complessivo convenuto e limitatamente alla parte eccedente la predetta percentuale (quarto comma articolo 4 legge 5 gennaio 1953, n. 34).

La Commissione di finanza e tesoro, nel suo parere, ha fatto tre rilievi:

a) « Nell'articolo 1 si dà in appalto un servizio senza sapere quale sarà il canone nè quali saranno i limiti dell'appalto stesso ».

A me sembra che il rilievo sia infondato:

1) perchè non si tratta di percepire dei canoni, ma in base ad esperienze ventennali è chiaro che trattasi di servizi indispensabili che non hanno reddito sufficiente, bensì debbono ripetere dallo Stato le sufficienti integrazioni in varie forme di intervento;

2) perchè i limiti dell'appalto stesso sono largamente acquisiti nelle precedenti convenzioni e da quanto già regolato dalla legge n. 34 del 1953, che comunque sarà compito dell'esecutivo applicare con criteri di saggia amministrazione;

3) perchè nella legge n. 34 del 1953 sono previste clausole di revisione che dovranno far parte dellen uove convenzioni.

b) « Nell'articolo 5 si ordina ad assuntori privati di mantenere in servizio personale magari perdendo (si finirebbe per pagare non conoscendo l'onere che si infligge) ».

Anche per tale osservazione a me sembra:

1) che la nuova impostazione di convenzione basata su sovvenzioni all'infuori di « integrazioni » potrebbe portare le compagnie gerenti a fare lucro su riduzione e trattamento di personale, (che è doveroso invece tutelare dal punto di vista sociale);

2) che tale personale nell'attuale organico e nel suo servizio specializzato assicura la efficienza del servizio che si vuole realizzare.

c) « Non è chiarito con quale stato giuridico il personale passi alle dipendenze delle imprese private ».

A me sembra che anche questa osservazione sia superflua perchè siamo già in regime di imprese private e quindi il passaggio di forza da una impresa ad un'altra, si realizza sulla base delle condizioni sindacalmente previste dai relativi contratti di lavoro che operano su base nazionale.

Decorrenza del nuovo assetto dei servizi.

Nell'articolo 1 del disegno di legge in discussione è indicata la data del 1° gennaio 1959.

Al riguardo si ritiene opportuno fare osservare che per svolgere la necessaria procedura per l'affidamento ai futuri concessionari (pubbliche gare o licitazioni private) si rende necessaria l'urgente approvazione del provvedimento, il che raccomandasi ai colleghi (1).

---

(1) *Elenco delle linee affidate alla società* « FIUMANA » (*ora* « S A I.M. ») *con la convenzione 10 luglio 1937*:

1) Fiume-Abbazia-Pola-Brioni-Venezia – settimanale – nel periodo 16 giugno-15 settembre, trisettimanale;

2) Ancona-Pola-Fiume – bisettimanale – nel periodo 16 giugno-15 settembre, trisettimanale,

3) Ancona-Zara – giornaliera;

4) Fiume - Abbazia - Fianona - Portalbona - Cherso-

C R O L L A L A N Z A. Il disegno di legge in discussione è senz'altro meritevole di approvazione.

Tuttavia, faccio osservare che con il presente provvedimento ci si è preoccupati di regolare in effetti solo i servizi marittimi fra Trieste e l'Istria, fra i porti del medio Adriatico e quelli della Jugoslavia, tenendo conto della ripresa graduale dei rapporti commerciali fra le due sponde e di una esigenza di carattere fondamentale: di tenere in vita, cioè, dei servizi che, dopo tutto, mirano a contrastare la preponderanza che la marineria dell'altra sponda cerca di avere nell'Adriatico.

Non ci si è preoccupati, invece, e sarebbe stato opportuno, di provvedere ad inquadrare organicamente tutta la materia che riguarda i servizi interni dell'Adriatico, i quali sono stati affidati alle compagnie locali.

Se sussiste la necessità di regolare i servizi tra i porti del medio Adriatico e quelli della sponda opposta della Jugoslavia, e fra Trieste e l'Istria, non meno vitale è l'esigenza di regolare i servizi interni dell'Adriatico tra i porti del basso Adriatico e la parte meridionale della Jugoslava, la Grecia e l'Albania.

Ultimamente, per quanto riguarda l'Albania, in un itinerario della Società Adriatica di navigazione si è assicurato un servizio a triangolo fra Bari, Durazzo e Brindisi, modesta sostituzione di quelli che erano una volta i servizi fra i porti albanesi.

Vi è una posizione, politica evidentemente, che ci auguriamo non debba rappresentare motivo di ritardo per più intensi traffici tra le Puglie e l'Albania.

Però è incontestabile che nei porti meridionali della Jugoslavia, particolarmente a Ragusa, esistono vecchie tradizioni e possibilità di notevole ripresa con servizi marittimi collegati ai porti del basso Adriatico. Dirò di più: sono stati prospettati voti, da parte di grandi compagnie turistiche jugoslave, perchè fossero istituiti tali servizi marittimi e in modo particolare tra Ragusa e Bari.

È necessario osservare che attualmente i turisti della parte meridionale della Jugoslavia sono costretti a fare lunghissimi giri per poter venire in Italia, mentre se vi fosse questo traghetto (e una volta esisteva) tra le due sponde, potrebbero, nel giro di poche ore, dalla Jugoslavia accedere in Italia, nei suoi più importanti centri turistici.

Ma vi è qualcosa di più importante: la situazione con la Grecia. L'80 per cento dei traffici nell'Adriatico è regolato dalla marina greca!

Sarebbe stato quanto mai opportuno che in un provvedimento di legge inteso a regolare i servizi interni dell'Adriatico, si fosse regolato anche questo aspetto, non meno importante, dei servizi medesimi.

Per tutte le considerazioni suesposte, mentre sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione, mi auguro che non tardi a venire presentato un ulteriore provvedimento che miri a regolare anche i servizi marittimi interni del basso Adriatico,

---

Valmazzinchi-Pola-Rovigno-Parenzo-Trieste-Ravenna – settimanale;

5) Fiume-Abbazia-Laurana-Moschiena-Fianona-Portalbona-Cherso – settimanale;

5-*bis*) Cherso-Pola – settimanale;

6) Fiume-Volosca-Abbazia-Ica-Laurana – giornaliera – dal 1° aprile al 31 ottobre, pentagiornaliera;

7) Fiume-Isola del Carnaro – bisettimanale;

8) Fiume-Abbazia-Lussimpiccolo-Zara-Traù-Spalato-Comina-Lesina-Curzola-Lagosta – settimanale,

9) Fiume-Zara-Sebenico-Traù-Spalato-Lagosta – settimanale;

10) Zara-Obbrovazzo – bisettimanale;

11) Zara-Pago – settimanale;

12) Zara-Zaravecchia-Sebenico-Scardona – settimanale;

13) Zara-Oltre-Zaravecchia-Sebenico – settimanale.

Elenco delle linee affidate alla società «ISTRIA-TRIESTE» *con la convenzione 8 aprile 1939:*

1) Trieste-Grado – giornaliera, per 3 mesi nel periodo estivo;

2) Trieste-Isola-Pirano – giornaliera;

3) Trieste-Isola-Pirano-Portorose – giornaliera per 5 mesi nel periodo estivo;

4) Trieste-Isola-Pirano-Portorose-Salvore-Umago – giornaliera;

5) Trieste-Isola-Pirano-Salvore-Umago-Cittanova-Parenzo-Orsena-Rovigno-Brioni-Fasana-Pola – giornaliera;

6) Trieste-Pirano-Parenzo-Rovigno-Brioni-Pola-Lussimpiccolo-Zara – bisettimanale.

tra la costa meridionale balcanica e quella della nostra Nazione.

SACCHETTI. Siamo contrari al disegno di legge, pur approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Ci troviamo di fronte a servizi di carattere pubblico di notevole importanza nazionale.

Perchè si deve concedere all'industria privata la gestione di tali servizi marittimi e non all'industria controllata dallo Stato, in modo da garantire migliori servizi?

Perchè non si autorizzano, invece, con opportuni provvedimenti gli Enti pubblici o la industria di Stato, ad organizzare questi servizi, così da poterli controllare direttamente?

L'industria privata conta notevoli meriti nel campo della costruzione, ma non in quello dei servizi pubblici!

Pertanto, siamo del parere di prorogare le concessioni attuali e di provvedere ad affidare i servizi marittimi ad una industria controllata dallo Stato.

DE LUCA. Approfitto della presenza del rappresentante del Governo per rendere noto che molte Capitanerie di porto non sono affatto attrezzate e che pertanto è quasi impossibile per le medesime poter evitare che un vasto contrabbando si eserciti sulle proprie coste.

TARTUFOLI, *relatore*. Il senatore Crollalanza ha ragione per quanto riguarda il problema del basso Adriatico. Non più come relatore, ma come rappresentante di quelle zone, non posso non associarmi alla sua raccomandazione.

Per quanto riguarda le ragioni esposte dal collega Sacchetti, desidero far notare che gli Enti pubblici hanno già grossi problemi da risolvere e che non è quindi opportuno affidar loro altri compiti, tanto più che questi servizi marittimi dovrebbero in primo luogo essere riscattati dai proprietari attuali.

Preoccupiamoci di far bene quello che dobbiamo fare e lasciamo libera l'iniziativa privata di operare utilmente per lo sviluppo del Paese, della sua economia e del suo turismo!

RESTAGNO. Quanto ha dichiarato il collega Tartufoli risponde pienamente al quesito posto da Sacchetti, e cioè che affrontare i problemi nel loro complesso sarebbe desiderabile, ma all'atto pratico sappiamo che non è attuabile. Quando si vogliono affrontare tutti i grandi problemi non si riesce mai a risolverli completamente perchè impongono studi e spese ingenti!

Ritengo quindi che sia opportuno approvare il disegno di legge in discussione, tanto più che è già stato approvato dalla Camera dei deputati.

Mi permetto però di fare una osservazione al Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Questi provvedimenti hanno decorrenza dal 1° luglio, data che coincide con l'inizio dell'esercizio finanziario dello Stato, ma non con quello dell'attività delle società marittime, che hanno maggiore sviluppo nel periodo estivo.

Non propongo degli emendamenti al disegno di legge poichè si ritarderebbe la sua entrata in vigore, però prego l'onorevole Sottosegretario di voler tenere conto di tale situazione.

OTTOLENGHI. Condivido la preoccupazione del collega Restagno, e mi associo alla sua raccomandazione.

Per quanto riguarda il disegno di legge in discussione, annuncio l'astensione del mio Gruppo dalla votazione. Tale astensione vuole avere un solo significato: quello di ribadire il principio che tutti i servizi di carattere sociale devono essere esercitati dallo Stato.

Non votiamo contro il provvedimento in esame perchè riconosciamo che è necessario regolamentare il problema della navigazione del medio e dell'alto Adriatico.

Accettiamo quindi per necessità tale stato di cose e sostanzialmente aderiamo al presente disegno di legge, pur con le riserve che hanno determinato la decisione di astenerci dal votarlo.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per quanto

riguarda le osservazioni sollevate dal senatore Crollalanza, desidero assicurarlo che si trova già allo studio del Ministero della marina mercantile l'istituzione di un servizio di linea che collegherà Brindisi con Spalato. Attualmente, come lo stesso senatore Crollalanza saprà, funziona un collegamento di traghetto tra Brindisi e Corfù.

Il disegno di legge, sul quale gli onorevoli componenti di questa Commissione hanno portato oggi la loro attenzione si richiama alla legge n. 34, del 5 gennaio 1953, che si inquadra nel piano di riordinamento generale dei servizi marittimi curato dal Ministero.

Con il disegno di legge in discussione si sta ponendo mano all'ordinamento dei servizi dell'alto e medio Adriatico.

Riconosco che vi sono altri problemi urgenti da risolvere: assicuro che il Ministero ha in animo di risolverli al più presto e di sottoporre le relative proposte all'esame degli onorevoli senatori e deputati. Informo anche che, in merito all'istituzione delle nuove linee che sono attualmente allo studio del nostro Ministero ed alle quali ho accennato dianzi, attendiamo le decisioni del Ministero del tesoro per poter iniziare la realizzazione degli schemi istitutivi già predisposti.

In ordine alle osservazioni di fondo sollevate dal senatore Sacchetti, il relatore ha già fornito un indirizzo di risposta: non v'è dubbio che tutti i servizi che tendono a collegare le due sponde rispondano ad esigenze collettive. Si deve però compiere il massimo sforzo per soddisfare tali esigenze nel miglior modo possibile, senza peraltro irrigidirci su posizioni di principio, ma solo tenendo presente la necessità che il funzionamento dei servizi risponda a criteri di economicità e di efficienza.

L'esperienza ci fa avvertiti che se per questi collegamenti, che hanno un settore limitato, dovessimo ampliare le grandi linee di navigazione, si verrebbero a gravare i costi di gestione. Questo è un grosso problema di fondo; ed a questo proposito desidero assicurare il senatore Crollalanza che il disegno di legge che prevede il riordinamento di tutti i servizi di preminente interesse nazionale è stato già approvato dal Consiglio dei ministri, nell'ultima seduta e, quanto prima, passerà all'esame del Parlamento.

Per quanto riguarda il problema sollevato dal senatore De Luca, purtroppo devo riconoscere che il servizio di Capitaneria di numerosi porti nazionali è alquanto inadeguato. Stiamo facendo il massimo sforzo per attrezzare adeguatamente le varie Capitanerie; ma anche in questo caso è questione di mezzi finanziari. Assicuro comunque che è cura del Ministero della marina mercantile di non lasciare nemmeno una lira in conto residuo dei fondi stanziati in bilancio. Questi fondi saranno utilizzati nel modo migliore.

Sul problema del contrabbando, debbo far presente che esso non riguarda la competenza del mio Ministero: vi provvede la guardia di finanza, la quale ha, per fortuna, i mezzi idonei ed è convenientemente attrezzata per combatterlo.

Al senatore Restagno rispondo che la decorrenza dal 1° luglio 1959, fissata nel presente disegno di legge, all'articolo 1, corrisponde al desiderio di accelerare i tempi da parte del mio Ministero. Come il relatore ha già fatto presente, il disegno di legge stesso prevedeva originariamente la decorrenza dal 1° gennaio 1959 ed il rinvio di sei mesi di tale decorrenza è dovuto al prevedibili ritardo con cui il provvedimento entrerà in vigore.

Faccio presente agli onorevoli senatori di questa Commissione l'opportunità di approvare possibilmente oggi stesso il disegno di legge in discussione, in quanto il Ministero della marina mercantile deve indire le relative gare di appalto ed occorre un congruo periodo di tempo per predisporre i capitolati.

Il contenuto di questo provvedimento è di alto valore sociale, economico ed anche politico, perchè intende valorizzare il prestigio della bandiera italiana. Come ha molto opportunamente sottolineato il relatore, la bandiera jugoslava fa una concorrenza spietata alla nostra. I provvedimenti proposti da questo progetto, rispetto alla precedente sistemazione di questi servizi, co-

stituiscono un miglioramento: tra l'altro è previsto lo stanziamento di 160 milioni per consentire alle società private interessate di sostituire le proprie navi e di acquistarne delle nuove.

Per le suesposte ragioni, raccomando alla Commissione di votare favorevolmente il disegno di legge in discussione.

CROLLALANZA. Desidero prendere la parola per un chiarimento. Il Sottosegretario Turnaturi, nel riassumere la situazione riguardante i servizi per il basso Adriatico, ha voluto informarmi che è ora allo studio del Ministero della marina mercantile un provvedimento per la istituzione di una linea Spalato-Brindisi, annunziando altresì l'istituzione del traghetto Brindisi-Corfù. Ma questo ultimo servizio è già in funzione e la notizia era già scontata, mentre, per quanto si riferisce alla linea Spalato-Brindisi, devo far presente che linee quindicinali che toccano Spalato ed i porti pugliesi di Bari e Brindisi esistono già. Mi sembra, perciò, che debba essere sorto un equivoco. Non è questo il problema da me sollevato: il problema da risolvere è quello di assicurare un servizio rapido diretto tra i porti della Jugoslavia ed i porti meridionali dell'Italia per il traffico di carattere prevalentemente turistico: tanto più che è notorio che una compagnia di navigazione jugoslava si accingerebbe ad istituire questo servizio, qualora non si provvedesse, da parte dell'Italia, in un tempo relativamente breve. Si tratta di istituire un servizio rapido Ragusa-Bari, e non un servizio Spalato-Brindisi, ai fini di assicurare che il turismo jugoslavo venga in Italia. Perchè è assurdo pensare ad una linea Spalato-Brindisi per avviare il turismo jugoslavo in Italia, per farlo poi risalire verso Napoli e Roma ed altri centri turistici, quali Firenze, Siena, eccetera. Per istituire una linea più rapida e non quindicinale tra Spalato e la Puglia, si dovrebbe più a pensare ad una linea Spalato-Bari, che non ad una linea Spalato-Brindisi. Il problema, che riveste carattere di urgenza, è quindi l'istituzione di una linea rapidissima Ragusa-Bari, per consentire di far defluire in Italia un'importante corrente turistica. Tale linea è richiesta dalle stesse agenzie turistiche jugoslave.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero precisare al senatore Crollalanza che non si tratta di un malinteso: le notizie da me fornite sono esatte e si riferiscono ai provvedimenti curati ed allo studio del mio Ministero. È anche allo studio un programma per intensificare le linee di collegamento ai fini turistici cui lo stesso senatore Crollalanza ha fatto ora cenno. Assicuro che sottoporrò subito all'attenzione del Ministero le raccomandazioni fattemi in questa sede, e che trovano in me la massima comprensione.

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

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

Art. 1.

Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare all'industria privata, mediante pubblica gara o a licitazione privata, con decorrenza dal 1° luglio 1959, l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale di cui all'articolo 2.

(*È approvato*).

Art. 2.

I servizi marittimi sovvenzionati di cui all'articolo 1 comprendono i seguenti settori:

E) medio Adriatico;

F) alto Adriatico.

All'aggiudicazione di ciascuno dei predetti gruppi di servizi si procederà con gare separate.

(*È approvato*).

Art. 3.

Le linee dei settori di cui all'articolo 2 e la periodicità delle stesse dovranno essere le seguenti:

Settore « E » (Medio Adriatico):

Linea E-1 — Itinerario: Ancona, Lussino, Fiume, Pola, Trieste, Venezia, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea E-2 — Itinerario: Ancona, Rimini, Ravenna, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre.

Linea E-3 — Itinerario: Ancona, Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa e viceversa;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre. Dal 1° giugno al 30 settembre il servizio ha inizio da Venezia.

Settore « F » (Alto Adriatico):

Linea F-1 — Itinerario: Trieste, Grado e viceversa;

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 16 maggio al 30 settembre.

Linea F-2 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Umago e viceversa;

periodicità: pentasettimanale, con scali quadrisettimanali in andata e ritorno ad Isola e prolungamento settimanale a Cittanova;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-3 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Parenzo (facoltativo), Rovigno (facoltativo), Pola e viceversa;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-4 — Itinerario: Trieste, Muggia, Capodistria e viceversa;

periodicità: giornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-5 — Itinerario: Trieste, Grignano, Sistiana e viceversa;

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° luglio al 31 agosto.

(*È approvato*).

Art. 4.

Le convenzioni da stipularsi con gli assuntori dei servizi previsti dalla presente legge avranno una durata di venti anni e saranno regolate, per quanto non disposto dalla presente legge, dagli articoli 4, 5 e 6 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale dei settori *A*, *B*, *C*, e *D*.

(*È approvato*).

Art. 5.

Gli assuntori dei servizi di cui alla presente legge dovranno mantenere in servizio il personale amministrativo e di stato maggiore iscritto nei ruoli organici degli attuali concessionari, in conformità della ripartizione e delle modalità che verranno stabilite dal Ministro per la marina mercantile.

Il personale suddetto conserverà il grado e l'anzianità conseguiti durante il servizio prestato con i precedenti concessionari.

È escluso dal passaggio ai nuovi concessionari e dall'inquadramento nei ruoli organici di cui al comma precedente il personale che entro il 30 giugno 1959 abbia raggiunto

i limiti di età per essere collocato in quiescenza.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime » (361)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 5 gennaio 1953, n. 24, sul riordinamento dei servizi delle opere marittime ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico

All'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 24, è aggiunto, dopo il primo comma, il seguente:

« Le attribuzioni dell'Amministrazione dei lavori pubblici afferenti al demanio marittimo ed alle sue pertinenze indicate negli articoli 28 e 29 del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonchè a tutte le costruzioni comunque insistenti sul demanio o sulle pertinenze stesse, sono esercitate dalla Amministrazione centrale e dagli Uffici del genio civile per le opere marittime ».

ROMANO, *relatore*. Con la legge 5 gennaio 1953, n. 24, è stato dato un nuovo ordinamento al Servizio delle opere marittime, con circoscrizioni per lo più interregionali; e la competenza delle opere marittime è stata sottratta ai Provveditorati alle opere pubbliche affidandola direttamente all'Amministrazione centrale.

Nella prima esecuzione di tale ordinamento si sono manifestate delle perplessità circa la competenza alla esecuzione di alcune opere, che, pur non potendosi considerare in senso stretto come marittime ai sensi del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, insistono tuttavia sul demanio marittimo.

In particolare i dubbi e le perplessità sono sorti circa la competenza dell'Amministrazione centrale e degli uffici del Genio civile per le opere marittime in merito alla costruzione ed alla manutenzione degli edifici per le Capitanerie di porto, per le Dogane, per le casermette della guardia di finanza ed in genere di tutti i fabbricati, ove abbiano sede uffici, le cui funzioni non siano soltanto dirette all'organizzazione dei porti ed all'esercizio delle attività portuali, ma abbiano una portata più vasta, avendo per fine la realizzazione di un interesse generale dello Stato.

Da parte della Corte dei conti, infatti, sono state mosse osservazioni in tal senso, sia a provvedimenti emanati da qualche Provveditorato, sia a provvedimenti emanati dall'Amministrazione centrale.

In tale stato di incertezza, dal 1° luglio 1953 poco o nulla è stato operato dall'Amministrazione dei lavori pubblici in materia di edilizia portuale.

Perdurando tale stato di cose, che apporta notevoli danni, sia per quei servizi aventi per fine la realizzazione di un interesse generale dello Stato, sia per l'attività vera e propria dei porti, è emersa la necessità di eliminare ogni dubbio ed ogni perplessità in proposito ed è stato pertanto predisposto il disegno di legge in discussione.

Con tale disegno di legge viene disposto che, ad integrazione della legge 5 gennaio 1953, n. 24, le attribuzioni dei lavori pubblici afferenti il demanio marittimo e le sue pertinenze sono esercitate dall'Amministrazione centrale e dagli uffici del Genio civile per le opere marittime.

Il criterio informatore di tale disegno di legge, non soltanto territoriale, come ad un primo esame può apparire, ma sostanzialmente funzionale nei riguardi dell'uso pubblico del mare e delle aree ad esso riservate, corrisponde sia allo spirito della legge

5 gennaio 1953, n. 24, sia ad una maggiore aderenza alle norme del Codice di navigazione, ed assicura la massima funzionalità nel settore delle opere marittime e dell'attività portuale.

Per le suesposte ragioni raccomanderei all'onorevole Commissione l'approvazione del disegno di legge.

CROLLALANZA. È evidente che la presentazione del disegno di legge in discussione si è resa necessaria a causa delle varie interpretazioni cui si prestava la legge 5 gennaio 1953, n. 24.

Ritengo, tuttavia, che sia stato commesso un gravissimo errore istituendo gli otto uffici del Genio civile per le opere marittime e affidando la competenza delle medesime direttamente all'Amministrazione centrale.

D'altra parte la preoccupazione dell'allora Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dottor Greco, fu essenzialmente quella di creare una specializzazione tecnica del personale addetto alle opere a mare, per le quali occorrono particolari cognizioni ed esperienze. Criterio giustissimo, ma la specializzazione non si può ottenere attraverso la istituzione di uffici speciali!

Occorre principalmente che nei ruoli del Ministero dei lavori pubblici vi sia sufficienza di personale, ma purtroppo così non è, in quanto vi è carenza qualitativa e quantitativa.

Evidentemente il Presidente Greco, accentratore per temperamento e indiscutibilmente maestro nel suo settore, intendeva sorvegliare direttamente questi uffici. Attualmente questo funzionario non è più in carica; pertanto ritengo sia più opportuno tornare all'ordinamento precedente alla legge 1° luglio 1953.

L'istituzione dei nuovi uffici infatti, mentre non ha fatto sviluppare la costruzione di opere marittime e non ha creato allievi specializzati, ha tuttavia provocato una disarmonia nell'attività dei Provveditorati alle opere pubbliche, i quali si disinteressano completamente dell'attività di questo settore, che non è più di loro competenza.

Inoltre, gli uffici periferici marittimi non hanno l'autorità sufficiente a far prevalere di fronte al Ministero dei lavori pubblici la importanza di alcuni problemi che pertanto rimangono purtroppo insoluti.

BUIZZA. Tutto quanto ha detto il senatore Crollalanza ho avuto sostanzialmente l'occasione di dichiararlo anch'io, in sede di discussione dei disegno di legge che è poi diventato la legge 5 gennaio 1953, n. 24. Ora però non c'e più il professor Greco al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. È bene che quanto ha detto il senatore Crollalanza rimanga consacrato negli atti parlamentari, perchè esprime un desiderio della nostra Commissione.

CROLLALANZA. Io mi sono limitato ad esprimere un voto.

PRESIDENTE. C'è un grave inconveniente che ho rilevato per mia diretta esperienza negli uffici dei Lavori pubblici. Ora gli ingegneri esperti in opere marittime non si indirizzano più alla carriera statale: purtroppo ai concorsi non partecipa più personale idoneo, come ai tempi passati vi partecipava un professor Greco, un professor Luiggi, che erano famosi anche all'estero. Purtroppo la carriera burocratica è declassata, perchè le attività private, o i lavori pubblici d'iniziativa non statale attraggono i migliori elementi.

Questo è un grave inconveniente che si riscontra, d'altra parte, anche in altre carriere dell'Amministrazione statale.

FOCACCIA. Da noi tutti è particolarmente sentita l'esigenza di mettere in condizione gli uffici statali di funzionare: invece notiamo una grave carenza di tecnici in tutte le pubbliche Amministrazioni. Così avviene al Ministero dei lavori pubblici, ove i tecnici, e gli ingegneri non vogliono entrare per seguirne la carriera. Ad un recente concorso, del quale sono stato membro della Commissione esaminatrice, su 160

posti d'ingegnere messi a disposizione dal bando, si sono presentati soltanto 86 candidati; ne sono stati bocciati una ventina. Quindi con i promossi non s'è coperta nemmeno la metà dei posti messi a concorso. Questo perchè gli stipendi dei funzionari statali sono bassi: ed i giovani s'indirizzano altrove.

PRESIDENTE. È opportuno che di questo nostro richiamo su un problema così importante, rimanga traccia nel verbale.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 19,30.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari