

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BENNANI**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime. (1886)	469
PRESIDENTE	469, 472
CESSI	469
CACCIATORE	470
INVERNIZZI GABRIELE	471, 472
CAIATI	472
GUARIENTO, <i>Relatore</i>	472

La seduta comincia alle 10.

BONTADE MARGHERITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime. (1886).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Riorganizzazione dei servizi relativi alle opere marittime.

Voi tutti comprendete l'importanza di questa legge, che deve regolare una grande mole di opere marittime ed è quindi logica la richiesta pervenutami dal Mi-

nistro, il quale, in data 20 giugno, mi ha scritto, pregandomi di informarlo degli eventuali emendamenti che sarebbero stati presentati al disegno di legge. Ho quindi appositamente convocato la Commissione oggi, appunto per conoscere la vostra opinione e gli emendamenti che saranno presentati.

CESSI. Presento i tre emendamenti ai quali ho accennato nell'ultima seduta e su cui — in specie sul secondo — siamo tutti sostanzialmente d'accordo:

« *All'articolo 1, secondo comma, sopprimere la parola: « Venezia » e aggiungere: « Nulla è innovato per quanto concerne la sezione autonoma del genio civile di Venezia ».*

« *All'articolo 2. aggiungere: « Fatta eccezione che per il compartimento di Venezia, le cui funzioni sono deferite alla competenza del Magistrato alle acque istituito con legge 5 maggio 1907, a norma delle vigenti disposizioni ».*

« *Modificare la Tabella delle circoscrizioni ai n. 5 e 6 nel modo seguente:*

« 5. — Ancona — Litorale dal confine fra le provincie di Foggia e Campobasso alla linea di attuale competenza del Magistrato alle acque.

« 6. — Venezia — Litorale dalla linea di attuale competenza del Magistrato alle acque al confine dello Stato libero di Trieste ».

CACCIATORE. Riconosco, anzitutto, la importanza della legge che stiamo esaminando; anzi, sarebbe necessario che su di essa ci fermassimo con matura riflessione. A mio avviso, il nostro esame dovrebbe riguardare due aspetti fondamentali di essa.

Il primo aspetto, di carattere generale, riguarda le opere marittime in se stesse. La relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge lamenta giustamente come tale materia non sia attualmente affidata a tecnici specializzati: difatti, dal 1933, i servizi relativi alle opere marittime sono affidati agli Uffici del genio civile, sia per quanto riguarda lo studio sia per quanto riguarda l'esecuzione delle opere. Non v'è dubbio che gli ingegneri del genio civile sono ingegneri generici, i quali sono costretti ad affrontare problemi di natura tecnica molto diversi e difficilmente riescono ad acquistare una specializzazione nel campo delle opere marittime, le quali hanno una caratteristica tutta propria. Però è altrettanto vero che le opere marittime sono collegate strettamente a problemi di natura varia, quali, ad esempio, alla natura del retroterra dei singoli porti, alla rete stradale e ferroviaria, al volume ed all'importanza dei traffici del retroterra, allo stato di industrializzazione del porto, alle attrezzature meccaniche dei porti moderni che si vanno ogni giorno evolvendo, e così via.

E allora, se la specializzazione tecnica è necessaria per quanto riguarda la progettazione e l'esecuzione dei lavori propriamente marittimi, cioè dei lavori che riguardano porti e moli, è evidente che l'ingegnere che si isolasse nella visione particolare delle opere marittime, senza tener conto delle condizioni dei luoghi dove tali lavori debbono essere compiuti, correrebbe il rischio di cadere in una specializzazione schematica. Ragion per cui, creare degli uffici particolarmente adibiti allo studio delle opere marittime non dovrebbe significare l'isolamento di questi uffici dal complesso delle attività degli uffici dei lavori pubblici. Invece, la legge in esame contiene proprio un pericolo del genere. Che, cioè, creando delle sezioni speciali per le opere marittime, si perdano i legami tra i problemi di natura strettamente marittima, di tecnica costruttiva, con i problemi di carattere economico generale, che pure sono strettamente legati a questi medesimi problemi. Attraverso questa legge non si trova il modo di evitare l'isolamento degli uffici specializzati. V'è un tentativo da fare, ed è quello di affidare agli uffici centrali del Ministero dei lavori

pubblici il controllo delle opere marittime: questi uffici dovrebbero avere sempre la visione completa della situazione dei diversi porti.

Malgrado le precedenti osservazioni, riconosco che un provvedimento del genere dovrebbe essere utile. Fino al 1933, infatti, si avevano di questi uffici staccati, uffici specializzati, attraverso i quali i tecnici e gli ingegneri del Genio civile, per le continue esperienze, riuscivano a specializzarsi (ed in proposito abbiamo dei tecnici di grande valore). So che è proprio uno dei più grandi tecnici italiani, l'ingegner Greco, Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che sostiene questo progetto.

Però, e qui veniamo al secondo aspetto da esaminare, alla base di tutto ciò esiste un problema di fondo. Non basta modificare organizzativamente: si tratta di conoscere secondo quali indirizzi tecnici ed economici si vogliono affrontare i problemi marittimi. L'affermazione della relazione governativa, secondo la quale la « riforma » non comporterà alcun aumento di spese, mi lascia molto perplesso. Difatti, se s'intende fare un semplice spostamento di personale e di uffici, non vedo quali vantaggi concreti noi potremo ricavare da questa riforma. Perché al fondo vi è sempre un'esigenza di spese per opere nuove, per un programma di carattere generale della situazione del nostro paese; ma se ci limitiamo ad una riforma di superficie, puramente organizzativa, mi sembra che la legge debba perdere molta della sua importanza.

A titolo di esempio, mi soffermerò sul problema della escavazione. Uno degli aspetti particolari di questa legge è proprio quello che affida a questi uffici specializzati ed al controllo centrale del Ministero i lavori di escavazione dei porti. In Italia abbiamo molti porti che hanno bisogno di essere escavati, perché soggetti ad insabbiamenti. E questi fenomeni non sono dovuti soltanto alle correnti che li investono, ma anche alla errata impostazione originaria della loro costruzione, che avvenne senza tener conto appunto delle correnti insabbiatrici e di tutti gli altri elementi della situazione locale. Ragion per cui, abbiamo bisogno di escavatori i quali debbono far fronte alle difficoltà che derivano dalle insabbiature. Ora, quanti escavatori abbiamo in Italia? Io ritengo che ne abbiamo una sessantina a disposizione. Quindi, il problema non è di sapere a chi affidiamo la direzione di questi escavatori: essa è già affidata al Ministero dei lavori pubblici, il

quale li sposta da un porto all'altro, a seconda delle esigenze. Il fatto grave è che le attrezzature sono insufficienti! Senza dire che vi è un problema di escavazione anche per i fiumi.

Vi sono, dunque, come ben vedete, delle esigenze a cui non si può far fronte facilmente. Perciò, se dobbiamo affrontare una legge di questo genere, ebbene, affrontiamola nella sostanza, non fermiamoci alla superficie. Cominciamo dalla base: come migliorare le attrezzature nel campo dell'escavazione; come migliorare la specializzazione tecnica degli ingegneri.

Io penso che la specializzazione potrebbe cominciare a realizzarsi nella scuola. Oggi sono tali e tante le esigenze della tecnica moderna, che la specializzazione non può più realizzarsi soltanto attraverso la pratica, ma deve necessariamente iniziare nella scuola: come accade del resto per gli altri rami dell'ingegneria: edile, elettromeccanica, mineraria, elettrochimica, ecc. Così dovremmo anche avere una specializzazione per le opere marittime. Ecco perché a me pare che questa legge, che apparentemente sembra di grande importanza, tanto che nella relazione è addirittura chiamata « riforma », non potrà avere in pratica una grande efficacia se non la si inquadra nella generalità dei problemi ai quali ho accennato. Quale sarà la conseguenza positiva del distacco degli uffici per la creazione di uffici specializzati? Quali ingegneri vi assegneremo se non esistono ingegneri specializzati? Dovremo scegliere quegli ingegneri che oggi lavorano presso il Genio civile, cioè ingegneri generici ai quali daremo l'incarico di specializzarsi col tempo, ma non potremo fare di più. Comunque, tengo a precisare che io non mi oppongo per principio; segnalo il fatto che questa legge non può acquistare l'importanza di una riforma se non dal punto di vista puramente organizzativo e formale, mentre la parte più importante, e per la quale attendo una risposta del Governo, è quella che riguarda il contenuto finanziario della legge. E cioè: ha il Governo l'intenzione di limitarsi alla riforma senza impegnarsi in un programma di lavori che, inserito nell'azione economica di tutto il paese, dia la possibilità di creare veramente una vasta attività nel campo delle opere marittime? Vuole, in sostanza, il Governo che questa legge rimanga isolata, senza prospettive di sviluppi ulteriori? E allora possiamo anche votarla, perché essa non aggiunge e non toglie nulla alla situazione: si limita a fare uno spostamento di personale e un accentra-

mento di funzioni negli organi centrali del Ministero; probabilmente, potrebbe far raggiungere un miglior concerto fra i Ministeri dell'agricoltura, dei lavori pubblici e dell'industria, però non produrrà mai una conseguenza positiva dal punto di vista dell'economia del Paese, del miglioramento tecnico dei porti e del servizio marittimo.

Queste sono le osservazioni di carattere generale che intendevo sottoporre alla vostra attenzione; mi riservo di riprendere la parola dopo le dichiarazioni del Governo e in sede di discussione degli articoli.

INVERNIZZI GABRIELE. I problemi da esaminare son due; la stessa relazione ce ne dimostra l'esistenza.

Il primo problema riguarda le opere marittime vere e proprie. Noi non abbiamo nulla in contrario alla costituzione di queste sezioni, perché riteniamo opportuno anche un orientamento verso la specializzazione. E poiché i tecnici fanno rilevare che in Italia manca un centro di studi indirizzato verso questo ramo, riteniamo che sarebbe molto opportuno che questa legge di riorganizzazione prevedesse anche la costituzione di un centro studi concernente le opere marittime.

C'è, poi, il problema dell'escavazione dei porti che, a nostro avviso e per molteplici ragioni, ha una caratteristica tutta diversa dalle opere marittime vere e proprie. La situazione attuale dell'attrezzatura riguardante l'escavazione dei porti non è tale che possa consentire ad ogni sezione di avere, nell'ambito della propria competenza territoriale, tutti i mezzi necessari, e quindi si dovrebbe ricorrere, come oggi, a continui spostamenti che potrebbero anche far sorgere antagonismi fra sezione e sezione; e dato che il lavoro svolto a tutt'oggi, come la stessa relazione ministeriale ammette, è abbastanza soddisfacente, noi riteniamo che, pur costituendo le sezioni per le opere marittime, sia necessario separare nettamente il lavoro dell'escavazione dei porti, magari costituendo un'azienda autonoma per tale attività, stralciando dalla legge la parte riguardante tale settore di lavoro. Il Ministro stesso potrebbe predisporre un provvedimento per la costituzione di una Azienda sul tipo dell'Azienda della Strada o delle Ferrovie dello Stato.

Perciò, noi siamo ben disposti verso la creazione delle sezioni marittime, ma nei limiti indicati. Sugeriamo, però, la sostituzione della sezione di Genova con quella di Livorno, per lo stesso motivo per il quale, tempo addietro, Genova non fu designata a sede di Ufficio del Genio civile marittimo, e cioè per

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 GIUGNO 1951

la esistenza in quella città di un Consorzio del Porto, che vi gestiva e vi gestisce tutto il lavoro esistente.

Infine, vorremmo sapere se il Ministro non ritenga opportuno di inserire nella legge l'obbligo della creazione di un centro di studi a carattere marittimo.

CAIATI. Ho l'impressione che nei colleghi che mi hanno preceduto esista una confusione fra la competenza della sezione escavazione e la competenza relativa all'approvazione dei progetti riguardanti le opere marittime.

La sezione escavazione ha dei compiti ben definiti, che non hanno niente a che vedere con le opere marittime vere e proprie. Ora, se il Ministero dei lavori pubblici ci propone una modifica ai fini di una migliore funzionalità e soprattutto di una specifica competenza, è evidente che questa esigenza è maturata attraverso anni ed anni di esperienze. Comprendo le preoccupazioni dei colleghi per quanto riguarda la competenza che dovrebbero avere gli ingegneri; ma, se andiamo bene ad analizzarle, io posso limitarmi a far loro rilevare che, anche quando fu istituita la Cassa del Mezzogiorno, emersero le medesime preoccupazioni, mentre oggi possiamo già vantare una folta schiera di competenti. Esiste il sistema delle borse di studio che consente la specializzazione.

Ora, senza arrivare alla creazione di un centro di studi ed a quella di un'azienda autonoma — che poi sarebbero in contraddizione con le vostre preoccupazioni di indole finanziaria —, io ritengo che si possa arrivare allo stesso scopo anche attraverso questa legge. È sufficiente che gli ingegneri, i quali oggi si dedicano anche ad altri lavori, si dedichino esclusivamente al settore delle opere marittime; mentre, per quanto riguarda l'escavazione dei porti, non vedo tutte quelle difficoltà, se considero che quelle sezioni rientrano sempre nella competenza degli organi centrali, i quali esercitano il loro controllo.

Per queste ragioni, ritengo che le perplessità manifestate dai colleghi che mi hanno preceduto e gli eventuali suggerimenti di carattere impegnativo ai fini finanziari, non dovrebbero lasciarci dubbiosi, e che è invece opportuno approvare la legge su per giù come essa ci è stata presentata.

INVERNIZZI GABRIELE. Non sono preoccupato di aumentare le spese del Ministero dei lavori pubblici, quando le spese comportano dei vantaggi come la creazione

di un Centro studi il quale non avrebbe solo il compito di creare degli specializzati, ma anche quello di studiare ciò che può essere utile al miglioramento delle opere marittime. Questo è lo scopo della richiesta; del resto un Centro studi del genere manca soltanto in Italia.

La preoccupazione per ciò che riguarda l'escavazione dei porti deriva dall'attuale carenza dell'attrezzatura. Una parte del lavoro adesso vien dato in appalto a ditte private. Quando domani l'escavazione dei porti sarà sotto la diretta responsabilità di un ingegnere capo di quelle sezioni, che cosa avverrà in questa branca di lavoro? Che ognuno cercherà di monopolizzare tutto quel che potrà, con conseguente irrazionale distribuzione dei mezzi per compiere i lavori. E così correremo il pericolo di avere, in quasi tutte le sezioni, la necessità di dare in appalto i lavori a ditte private, tenendo immobilizzate le attrezzature in determinate sezioni.

Perciò, tenuto conto delle esperienze fatte prima della guerra e di quelle dell'immediato dopo guerra, i sindacati, d'accordo con la direzione dell'escavazione porti di Livorno, avevano presentato al Ministero dei lavori pubblici uno statuto per la regolamentazione di questa specie di azienda autonoma: donde la nostra richiesta di oggi. Come vedete, dunque, la nostra richiesta non nasce oggi, ma è il frutto di un'esperienza anch'essa maturata da anni.

Per questa ragione, riteniamo che sia più proficuo continuare sulla stessa strada, migliorandola, anzi, con la creazione di una azienda autonoma.

GUARIENTO, *Relatore*. Evidentemente il collega Invernizzi dimentica che l'ultimo capoverso dell'articolo 1 prevede che rimangono immutate la competenza e l'organizzazione del servizio per l'escavazione dei porti marittimi, di cui al regio decreto 5 luglio 1934, e ai regi decreti-legge 17 gennaio 1935, n. 105 e 28 giugno 1937, n. 943. Quindi niente viene sottratto alla vigilanza del Ministero dei lavori pubblici, anche se il lavoro, da quattro sezioni, viene trasferito in otto.

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

L'esame degli articoli è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10,50.