

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

37° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Modifiche al decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia, nonchè interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329 » (1101) (D'iniziativa dei deputati Boldrin ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 581, 582
ARNONE, relatore alla Commissione	581
MINGOZZI	582
SAMMARTINO	582

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Costruzione da parte degli Istituti autonomi per le case popolari di alloggi da assegnare in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza » (1175) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, relatore alla Commissione	571, 572 573 e <i>passim</i>
ARNONE	576
MADERCHI	572, 573, 577 e <i>passim</i>
MINGOZZI	574, 580

SAMONA	Pag. 572, 573, 575 e <i>passim</i>
SANTALCO	574, 580
SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	577, 578, 579

Discussione congiunta:

« Norme in materia di appalti di opere pubbliche » (1269) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche » (711) (D'iniziativa del senatore Ricci);

« Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche » (734) (D'iniziativa dei senatori Della Porta ed altri);

« Proroga di taluni benefici previsti dalla legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche » (802) (D'iniziativa del senatore Murmura);

approvazione del disegno di legge n. 1269, con assorbimento dei disegni di legge numeri 711 e 734 e ritiro del disegno di legge n. 802:

PRESIDENTE	584, 586
ARNONE	586
MINGOZZI	586

8^a COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

SAMMARTINO, <i>relatore alla Commissione</i>	Pag. 584
SAMONÀ	586
SANTALCO	586
SCARLATO, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	586

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1283) (D'iniziativa del deputato Marzotto Caotorta) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	564, 565, 566 e <i>passim</i>
ARNONE	566, 569
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	567, 569
MADERCHI	565, 566, 567 e <i>passim</i>
SAMONÀ	568
SANTALCO, <i>relatore alla Commissione</i>	564, 566, 569

Discussione e approvazione:

« Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico » (1314) (D'iniziativa del senatore Segnana):

PRESIDENTE	570, 571
CEBRELLI	570
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	570
SAMONÀ	570
SANTALCO	570
ZACCARI, <i>relatore alla Commissione</i>	570

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

CEBRELLI, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:**

« Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presi-

dente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1283), d'iniziativa del deputato Marzotto Caotorta (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393 », d'iniziativa del deputato Marzotto Caotorta, già approvato dalla Camera dei deputati.

Sul provvedimento, assegnatoci il 6 novembre, era previsto che dovessero esprimere pareri la 1^a e la 10^a Commissione. Tali pareri non sono pervenuti. Poichè con il 21 novembre sono trascorsi i termini regolamentari, ai sensi dell'articolo 39, comma secondo, del Regolamento, possiamo procedere ugualmente alla discussione del disegno di legge.

Prego il senatore Santalco di riferire alla Commissione.

SANTALCO, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di iniziativa del deputato Marzotto Caotorta, approvato dalla Camera dei deputati il 4 ottobre scorso, pone alla nostra attenzione la necessità di modificare le norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. Le modifiche contemplate dal provvedimento riguardano solamente i veicoli adibiti al trasporto collettivo di persone. Si tratta di adeguare la normativa vigente a quella degli altri Paesi della CEE e di conferire ai mezzi di trasporto maggior comodità con minor costo di esercizio, rispondendo alle esigenze degli utenti e delle aziende di trasporto, soprattutto delle aziende municipalizzate. Le modifiche proposte, inoltre, consentirebbero il superamento di talune difficoltà costrutti-

8ª COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

ve alla realizzazione di autobus e filobus idonei, rispondenti a esercizi sicuri e confortevoli.

Le norme vigenti stabiliscono per gli autobus una lunghezza massima di metri 11, una larghezza massima di metri 2,50 e una altezza massima di metri 4.

Il disegno di legge al nostro esame consente, con l'articolo 1, per i soli autobus destinati a servizi pubblici urbani e suburbani: 1) che l'altezza dal piano stradale possa raggiungere i metri 4,30; 2) che la lunghezza possa raggiungere i metri 12.

Con l'articolo 2 si consente che il peso complessivo degli autobus destinati a servizi pubblici di linea urbani possa raggiungere, a pieno carico, 190 quintali, mentre per gli autobus e filobus destinati ad altri usi è consentito un peso non superiore a 170 quintali se a 2 assi, a 190 se a 3 o più assi.

Infine, l'ultimo comma dell'articolo 2 prevede la modifica del sesto comma dell'articolo 33 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel senso che, qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani, è consentito che il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato raggiunga i 120 quintali.

Queste sono le modificazioni che il provvedimento del deputato Marzotto Caotorta apporta alle norme vigenti sulle dimensioni e pesi degli autobus e dei filobus. Come ho detto, il disegno di legge ha ottenuto l'approvazione della Camera dei deputati ed io non posso che esprimere a mia volta parere favorevole alla sua approvazione, invitando i colleghi del Senato a volerlo confortare del loro voto.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M A D E R C H I . Ritengo che l'esame di questo disegno di legge cada in una situazione estremamente difficile e non ancora del tutto definita per quel che concerne i servizi di pubblico trasporto. Non nego che, probabilmente, chi ha avanzato questa proposta aveva di mira anche l'obiettivo di as-

sicurare alle aziende pubbliche di trasporto una maggiore possibilità di movimento; ma non c'è dubbio, a mio avviso, che, in una situazione economica come l'attuale, di fronte, cioè, ai provvedimenti restrittivi conseguenti alla crisi energetica e alle necessità di rivedere tutta una serie di impostazioni — peraltro da noi costantemente posta all'attenzione del Governo ma sempre disattesa — come quella di modificare la scelta di fondo della economia italiana imperniata sul trasporto automobilistico come soluzione individuale, per dirottarla, invece, sul trasporto pubblico, emergano una serie di problemi che non sono considerati dal disegno di legge in discussione.

Esiste oggi la necessità di intervenire sul tessuto dei centri urbani per assicurare, anche attraverso modificazioni delle norme sulla circolazione, la prevalenza del mezzo di trasporto pubblico, la sua maggior scorrevolezza e, quindi, la possibilità di garantire quelle relazioni che fino ad oggi in gran parte, forse per più del 60 per cento, erano e sono assicurate dalle automobili private, che sono sempre mezzi molto limitati e molto costosi specie se si tratta di veicoli di grossa cilindrata, notevole peso e ingombro.

Non mi rendo, quindi, conto come, in questa situazione che indubbiamente Governo, Enti locali, Aziende pubbliche dovranno affrontare nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, avendo per traguardo nuove scelte in materia di traffico, possano situarsi norme quali quelle contemplate dal presente disegno di legge, che tendono ad aumentare volumi e superfici d'ingombro dei mezzi pubblici di trasporto urbano e suburbano, rendendo perciò il traffico meno scorrevole. Norme che, tra l'altro, contemplano l'aumento dei carichi assiali, ossia tendono a mettere in pericolo la pavimentazione stradale che in genere, nel nostro Paese, è fatta alla buona, senza sottofondi sicuri, che a malapena ha retto fino ad oggi al traffico delle piccole autovetture private e che con tutta sicurezza non reggerà di fronte ad un traffico molto più pesante e molto più intenso.

A parte queste considerazioni mi sembra che il provvedimento del deputato Marzot-

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

to Caotorta che oggi riguarda soltanto i trasporti collettivi per passeggeri, rappresenti — al di là probabilmente delle intenzioni — in effetti un vero e proprio cavallo di Troia, attraverso il quale, una volta divenuto legge, le società costruttrici — e ne abbiamo udita un'eco nelle stesse parole del relatore — riterranno di poter far passare analoghe norme anche per altri tipi di trasporto, come, ad esempio, il trasporto merci.

Il problema, allora, diventerebbe ancora più grave, perchè la nostra rete stradale è quella che conosciamo, perchè già oggi le dimensioni d'ingombro degli automezzi rispetto alle sedi stradali sono eccessive, perchè tutti questi elementi rappresentano una delle cause, e non certo l'ultima, dei gravi e numerosi incidenti che siamo costretti a sopportare quotidianamente sulle nostre strade.

Quali garanzie il Governo è in grado di fornirci rispetto al pericolo di un'estensione ad altri tipi di trasporto delle norme del disegno di legge in esame? Quali norme — che a mio avviso dovevano essere avanzate contemporaneamente alla proposta del deputato Marzotto Caotorta — intende il Governo emanare per assicurare snellezza al traffico urbano reso meno agevole dalle nuove disposizioni sulle dimensioni di autobus e filobus? Non so quali potranno essere le risposte dell'onorevole Sottosegretario, il quale ha seguito l'intero *iter* del provvedimento. Ma se, come ritengo, assicurazioni per quanto riguarda gli altri tipi di trasporto non potranno essere fornite, se, come penso, norme per la modifica della circolazione stradale non sono già pronte, è evidente che non potrà mai essere espresso, da parte del mio Gruppo, l'assenso al disegno di legge in esame.

A R N O N E . L'intervento del senatore Maderchi solleva problemi certamente notevoli. Leggo, tuttavia, nella relazione che accompagna il disegno di legge un concetto che ha, evidentemente, ispirato il proponente: si pone in evidenza, infatti, che il provvedimento mira a realizzare autobus e filobus idonei, rispondenti a esercizi sicuri e

confortevoli, svolti in condizione di sufficiente economia. Le argomentazioni del senatore Maderchi mi trovano pienamente d'accordo; peraltro, egli ha dimenticato che proprio in questo periodo di crisi energetica costruire mezzi di trasporto in grado di garantire anche una economia di gestione rappresenta un argomento che depone a favore di chi voglia, come me, dare il suo assenso all'approvazione del disegno di legge.

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

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Non ho bisogno di parlare molto, perchè al collega Maderchi risponde il deputato Korach, dello stesso partito del senatore Maderchi, il quale, intervenendo nella discussione sul presente disegno di legge alla Camera dei deputati, lo ha condiviso pienamente e lo ha giustificato abbondantemente.

M A D E R C H I . Non accetto questa impostazione della polemica, in quanto, semmai, la considerazione del collega Santalco dimostra che io ragiono con la mia testa, cosa che evidentemente non si riteneva.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Anzi, ne sono stato sempre persuaso.

P R E S I D E N T E . Nessuno di noi ha mai avuto dubbi in proposito.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Comunque, tralasciando il diverso comportamento dei rappresentanti del Partito comunista alla Camera dei deputati e al Senato su uno stesso problema, obietterò che non mi sembra possa avere fondamento la preoccupazione del collega Maderchi. Egli infatti cosa teme? Che le nuove disposizioni possano essere estese ad altri tipi di mezzi di trasporto.

Vorrei dire che noi stiamo esaminando un provvedimento che autorizza solo modifiche per determinati tipi di trasporto, cioè solo per gli autobus e filobus in servizio urbano

e suburbano. Quindi, ove si volesse estenderlo ad altri, sarebbe necessario un altro provvedimento legislativo di modifica. Questo è chiaro; il presente disegno di legge può essere di richiamo, ma un eventuale altro provvedimento dovrà venire all'esame del Parlamento. Però non mi pare, dalla relazione del presentatore che questa sia l'intenzione, assolutamente, tanto che egli precisa abbondantemente nella sua relazione i fini che si prefigge. A proposito poi del traffico urbano che diventerebbe più difficile e più caotico, vorrei dire che, a mio modesto avviso, si dovrebbe verificare il contrario nel senso che dovrebbe diminuire il numero degli automezzi in circolazione se noi consentiamo che questi automezzi abbiano una lunghezza di 12 anziché di 11 metri, siano più comodi, eccetera. Non potranno percorrere le vie più piccole, ma questo è un altro fatto. Quindi io vorrei dire che non mi sento di condividere le preoccupazioni del collega Maderchi, anzi vorrei rassicurarlo, per quanto di mia competenza, che queste preoccupazioni — a mio modesto avviso — non dovrebbero sussistere; il problema è semplicemente di natura tecnica. Ringrazio anche il collega Arnone il quale ha messo in evidenza come sia importante anche l'economia della gestione, soprattutto così come è stato detto alla Camera per quanto riguarda le gestioni delle aziende municipalizzate.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Riplicherò brevemente perchè il collega Santalco ha anticipato quanto intendevo dire rispondendo alle obiezioni del collega Maderchi. In fondo questo disegno di legge vuole dare la possibilità di avere degli autobus che possano portare più passeggeri. In un momento di crisi del trasporto pubblico, registrato che il fenomeno dei piccoli autobus non risolve il problema del traffico cittadino, noi decisamente dobbiamo puntare al grosso mezzo di trasporto di più persone anche se — mi rendo conto — occorrerà provvedere a che le nostre strade siano adeguatamente e sufficientemente messe in condizione di poter sopportare i maggio-

ri pesi. La preoccupazione nostra è questa: di poter dare anche alla nostra industria le possibilità di operare in termini europei.

Praticamente il disegno di legge adegua le misure a quelle in vigore in altri paesi. Per quanto riguarda poi le iniziative del Ministero a favore del mezzo di trasporto pubblico, credo anche ieri di aver ribadito il concetto di una nostra iniziativa tendente a tale scopo e che da parte di molti di voi credo sia stata sollecitata alle autorità locali: il divieto di transito per quanto concerne i centri storici.

M A D E R C H I . Se si vuole salvaguardare il centro storico, si deve andare con i mezzi piccoli, e non con i grandi.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non tutte le città italiane sono come Roma. Abbiamo città che consentono il passaggio di autobus di grandi dimensioni, permettendo un maggiore afflusso dei passeggeri.

Intendo proporre un emendamento aggiuntivo al testo del disegno di legge quale ci proviene dalla Camera, dato che la fascia di ingombro prevista dalle norme vigenti non consentirebbe praticamente di circolare agli autobus contemplati nel provvedimento stesso. Pertanto si rende necessario aggiungere un articolo del seguente tenore:

All'articolo 221, punto 6), del Regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, viene apportata la seguente aggiunta:

« Per gli autobus ed i filobus l'inscrivibilità va verificata in una fascia di ingombro il cui raggio minore sia di metri 5,30, larga metri 6,70 ».

Queste misure sono le fasce di ingombro registrate in altri Paesi, per cui le nostre norme vanno modificate ed è per questo che propongo questo emendamento, rivolgendo un invito ai colleghi dell'8^a Commissione perchè vogliano approvare, così ampliato, il disegno di legge al nostro esame.

8^a COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

M A D E R C H I . Vorrei conoscere le vecchie e le nuove misure.

P R E S I D E N T E . Possiamo pregare l'onorevole Sottosegretario di far fare fotocopie di questo piuttosto complicato conteggio, in modo che ciascuno possa prenderne visione.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1283, di cui do lettura:

Art. 1.

All'articolo 32 del testo unico relativo alle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

a) al termine del primo comma, dopo le parole « dal piano stradale », sono aggiunte le parole: « Per gli autobus e filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani è consentito che tale altezza raggiunga metri 4,30 »;

b) al secondo comma, le parole « Per gli autobus a due assi è consentita la lunghezza di 11 metri », sono sostituite dalle seguenti: « Per gli autobus e filobus a due o più assi è consentita la lunghezza di 12 metri ».

(È approvato).

Art. 2.

All'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

a) al quarto comma, le parole « Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 150 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre assi », sono sostituite dalle seguenti: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due o più assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani, il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 190 quintali; qua-

lora si tratti di autobus o filobus destinati ad altri usi, esso può raggiungere 170 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre o più assi »;

b) al sesto comma, dopo le parole « 145 quintali complessivamente », sono aggiunte le seguenti: « Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani è consentito che il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato raggiunga 120 quintali ».

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto dal Governo, che è di questo tenore:

« All'art. 221, punto 6), del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, viene apportata la seguente aggiunta: « per gli autobus e i filobus l'inscrivibilità va verificata in una fascia d'ingombro il cui raggio minore sia di metri 5,30 e larga metri 6,70 ».

S A M O N A . Quindi bisognerebbe fare la selezione di strade di un certo tipo nelle quali sia possibile la circolazione di mezzi aventi tale fascia d'ingombro. Roma centro è una città nella quale questo problema si pone e quindi nel centro di Roma non si potrà andare, mentre in Svezia, in Polonia, che hanno centri storici con analoghi problemi, i filobus sono piccolissimi. Io volevo fare una domanda: si tratta di organizzare i mezzi a seconda delle strade. L'unica cosa che non capisco è una frase che ho sentito. Si è detto che la possibilità di costruire mezzi di grandi dimensioni favorisce la FIAT o in qualche modo l'industria automobilistica, ma per questa industria dovrebbe essere indifferente il fatto di costruire filobus enormi o piccoli. Io non capisco perchè ad un autobus grande non si possano sostituire due piccoli. Era una domanda che avevo posta, se cioè non ci fosse una implicazione particolare per non fare almeno le due cose. In Inghilterra hanno fatto i piccoli ed i grandi autobus. Perchè noi dobbiamo fare solo i

8^a COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

grandi? In sostanza, generalmente, si adoperano i due mezzi. Noi abbiamo mezzi grossi e poi questi mezzi grossissimi. Se si adottassero le due misure si darebbe una soluzione ai problemi del traffico nel centro di Roma. Come tecnico di urbanistica mi rendo conto che la circolazione non si può risolvere con mezzi grossi nei centri storici: si può risolverla in città dove vi sono delle vere e proprie distinzioni. Roma si può cambiare e si dovevano prendere certe precauzioni per poter dare la possibilità di passare avanti a tutti gli altri con un proprio circuito preferenziale. Tutto questo però non si è fatto, mentre si è fatto in altri Paesi.

Quindi, in fin dei conti, anche in questo progetto vi era l'orientamento verso autobus e filobus di ridotte, non di enormi dimensioni.

A R N O N E . Evidentemente non è possibile non essere d'accordo col collega Samonà. Ritengo, peraltro, che il suo intervento non abbia influenza sul problema che stiamo discutendo, perchè non è che con le nuove disposizioni sia impedita la costruzione di autobus e filobus di ridotte dimensioni. È evidente che, là dove esistono condizioni stradali che lo consentono, saranno utilizzati mezzi grandi, mentre là dove ciò non è possibile si ricorrerà a quelli più piccoli: ma si tratta di una scelta che spetta alle Aziende le quali gestiscono i servizi pubblici. È chiaro che in via dei Cappuccini a Barcellona Pozzo di Gotto e nelle vie adiacenti al Senato, tanto per rimanere nel campo degli esempi portati, saranno fatti circolare mezzi di limitate dimensioni, mentre i grossi saranno destinati ai viali larghi: non credo sia interesse di alcuno intasare le vie strette con mezzi che non hanno sufficiente campo di manovra.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Una soluzione radicale ci sarebbe: varare moderni piani regolatori e attuarli, demolendo i vecchi edifici accatastati in vie strette. Comunque, per restare al disegno di legge in esame, confermo il parere favorevole alla sua approvazione.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il senatore Arnone ha già dato una esauriente risposta al senatore Samonà: è evidente che gli agglomerati urbani, grossi o piccoli, si orienteranno verso una circolazione di mezzi pubblici adeguati alle strutture stradali esistenti. È un concetto che non posso che condividere e che non viene affatto alterato dal disegno di legge in esame, il quale mira a concedere la possibilità, non l'obbligo, di costruire e servirsi di autobus e filobus di maggiori dimensioni delle attuali, come peraltro avviene negli altri Paesi della CEE. Ed è questa l'unica ragione che sta alla base dell'autorizzazione che viene estesa alla nostra industria. Ritengo, quindi, che sotto questo aspetto il collega Samonà possa stare assolutamente tranquillo.

Per quanto riguarda le industrie, anche se in questo caso si è portati a fare sempre riferimento alla FIAT, faccio presente che esistono anche aziende a partecipazione statale, per esempio in quel di Pistoia, le quali tutte hanno richiesto la possibilità di applicare anche in Italia le norme in vigore nella CEE. Si tratta, cioè, di una necessità non limitata all'industria privata, ma a tutte le industrie del settore, ivi comprese, e soprattutto, quelle a partecipazione statale.

P R E S I D E N T E . Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal Governo, del seguente tenore:

« All'art. 221, punto 6), del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, viene apportata la seguente aggiunta: « Per gli autobus e i filobus l'inservibilità va verificata in una fascia d'ingombro il cui raggio minore sia di metri 5,30 e larga metri 6,70 ».

(È approvato).

M A D E R C H I . Comunico l'astensione dal voto del Gruppo comunista perchè i chiarimenti che avevamo chiesto non ci sono

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

stati forniti. Non solo, ma le risposte che abbiamo avuto da alcuni colleghi e soprattutto dall'onorevole Sottosegretario confermano le nostre preoccupazioni. In tale situazione, non ci sentiamo di approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico » (1314), d'iniziativa del senatore Segnana

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico », d'iniziativa del senatore Segnana, per il quale abbiamo avuto il parere favorevole della Iª Commissione.

Prego il senatore Zaccari di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

Z A C C A R I , *relatore alla Commissione*. Il senatore Segnana si è fatto promotore del presente disegno di legge, limitato nella sostanza, ma importante per il suo valore umano. S'inquadra, infatti, nella politica di aiuto, di sostegno che necessariamente la società deve dare ai privi della vista. Generalmente, i ciechi sono accompagnati da parenti o amici e solo un piccolo numero di essi si serve dei cani guida addestrati dalla benemerita Scuola cani guida per i ciechi, di Firenze. Tali cani, sempre che fungano da accompagnatori dei ciechi, viaggiano gratuitamente sui convogli delle ferrovie dello Stato e su molti mezzi pubblici urbani ed extraurbani. Vi sono però numerose società di trasporti che richiedono il pagamento del biglietto per il viaggio dei cani che accompagnano i ciechi oppure non consentono che

il cane prenda posto sui mezzi assieme ai ciechi.

Da questo stato di cose è scaturita la necessità, avvertita dal senatore Segnana, di presentare al Parlamento il provvedimento in esame, composto di un articolo unico il quale recita: « Il privo di vista ha diritto di farsi accompagnare dal proprio cane guida nei suoi viaggi su ogni mezzo di trasporto pubblico senza dover pagare per l'animale alcun biglietto o soprattassa ». Ripeto: su ogni mezzo di trasporto pubblico.

Mi permetto di sottoporre il disegno di legge alla benevola attenzione della Commissione, sicuro che tutti saranno d'accordo nel concedere un diritto che mi sembra risponda ad un'esigenza di umanità e di comprensione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M O N A . Sono pienamente d'accordo: si tratta di un provvedimento giustissimo.

S A N T A L C O . Esprimo parere favorevole a nome del Gruppo della democrazia cristiana.

C E B R E L L I . Anch'io sono di parere favorevole.

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

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il parere del Governo non può che essere favorevole, tenuto conto che si tratta di un provvedimento tendente ad alleviare le sofferenze di una categoria tanto provata dalla sorte. Come il relatore ha sottolineato, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha da tempo adottato tale disposizione: si tratta di estenderla a tutti i mezzi di trasporto pubblico. A tale estensione il Governo è assolutamente favorevole.

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico

Il privo di vista ha diritto di farsi accompagnare dal proprio cane guida nei suoi viaggi su ogni mezzo di trasporto pubblico senza dover pagare per l'animale alcun biglietto o sovrattassa.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

(È approvato).

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Costruzione da parte degli Istituti autonomi per le case popolari di alloggi da assegnare in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza** » (1175) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione da parte degli Istituti autonomi per le case popolari di alloggi da assegnare in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza », già approvato dalla Camera dei deputati, sul quale io stesso svolgerò la relazione, dato che credo di conoscere la materia essendo stato Ministro delle finanze.

Su questo disegno di legge sono stati chiesti i pareri della 5ª e della 6ª Commissione. Il parere della 5ª ci è pervenuto: è favorevole, sia pure con osservazioni. Il parere della 6ª, invece, non ci è stato trasmesso. Peraltro, poichè sono trascorsi fin dal 10 ottobre i termini regolamentari, ai sensi dell'articolo 39, comma secondo, del Regolamento possiamo procedere alla discussione del disegno di legge, sul quale mi auguro di ottenere il consenso del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, dato che si tratta di un provvedimento governativo.

L'oggetto del provvedimento è molto semplice. Mentre per taluni servitori dello Stato, soprattutto nel campo della tutela dell'ordine pubblico, il legislatore si è preoccupato del problema degli alloggi, mettendone a loro disposizione, e mi riferisco in modo particolare agli appartenenti al Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e all'Arma dei carabinieri, a tutt'oggi nessuna analoga provvidenza è stata adottata a favore dei militari di truppa della Guardia di finanza.

Sottolineo questo particolare delle provvidenze a favore dei militari di truppa, per aggiungere che il criterio di mobilità del personale della Guardia di finanza è un criterio che deve essere tenuto particolarmente presente in considerazione del disagio di taluni servizi.

Si pensi ai servizi di confine contro il contrabbando, che molte volte si svolgono oltre i mille metri e in taluni casi oltre i 2.000 metri, ed in tutte le stagioni. Non solo, ma si consideri anche l'opportunità di seguire questi militari di 20, 22, 25 anni che vivono nei centri abitati familiarizzando, per molte necessità della vita, con la popolazione. Fra i problemi che incontrano questi militari di truppa soggetti a frequenti spostamenti, quello più grave è l'alloggio, perchè non sempre le caserme si trovano nei posti dove essi prestano servizio. Noi abbiamo un problema di costruzione di caserme veramente impellente, e si rende necessario così come per la Polizia e per i Carabinieri, predisporre un certo numero di alloggi per militari di truppa della Guardia di finanza. Il fatto che finora ad essi non si sia provveduto, mentre i primi provvedimenti per la Pubblica Sicurezza sono del 1953, e per i Carabinieri del 1959, è un fatto non so se attribuibile a noncuranza del Parlamento o a noncuranza della Guardia di finanza. Ecco lo scopo di questo disegno di legge che è stato presentato dal ministro Valsecchi, il quale, originario della Valtellina, conosce la condizione delle caserme e la condizione di vita dei militari di truppa della Guardia di finanza (il disegno di legge, data l'epoca in cui è stato redatto, considera ancora operante l'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato che nel frattempo ha con-

cluso la sua esistenza nella legislazione italiana). E debbo dire che la Camera dei deputati diligentemente ha provveduto a migliorare e a rettificare il testo del disegno di legge del quale succintamente do il contenuto, articolo per articolo.

L'articolo 1 dispone un limite di impegno di 132 milioni per la concessione in favore degli Istituti autonomi per le case popolari competenti per territorio di un contributo per i mutui che gli Istituti medesimi contrarranno con la Cassa depositi e prestiti (mutui trentacinquennali); 132 milioni posono voler dire press'a poco da 3 miliardi a 3 miliardi e mezzo di investimenti edilizi. Si tratta di un primo intervento. L'articolo 2 stabilisce che le norme per l'assegnazione degli alloggi saranno fissate con decreto del Ministro delle finanze, di concerto col Ministro dei lavori pubblici, quale responsabile della politica edilizia. L'articolo 3 richiama il decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035, circa la determinazione dei canoni di affitto e stabilisce che essendo locali di servizio, saranno a disposizione dei militari di truppa della Guardia di finanza esclusivamente per il periodo di appartenenza al corpo. L'articolo 4, secondo il suggerimento avanzato dalla 5ª Commissione, dovrà subire una modifica in relazione all'intervenuta presentazione del bilancio dello Stato per il 1974. Detto questo, pur riconoscendo che non è una legislazione parziale il modo migliore di dare a coloro che servono lo Stato ed in linea generale a tutti i cittadini bisognosi la possibilità di disporre di un alloggio civile (e che, dunque, questo sopravvenire, di quando in quando, di leggi particolari non risponde ai criteri che sarebbero desiderabili in uno Stato a politica sociale più ordinata), pur convenendo in questo, chiedo alla Commissione di voler dare il proprio assenso al provvedimento che ho presentato molto succintamente.

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M O N A . Per quanto imperfetta possa essere il disegno di legge, queste cose possono anche, data l'urgenza, essere un discorso in contropiede che dobbiamo accettare. Quello che non si può accettare però è il 2º

comma dell'articolo 1 che prevede l'approvazione del programma con decreto del Ministro delle finanze. Il che esclude l'inserimento nel piano comunale di questi edifici, nonché una organizzazione di carattere generale di tutto ciò che rappresentano cose di questo genere all'interno di un quadro più vasto. Occorrerebbe almeno un inserimento di queste case nei piani comunali soprattutto nelle zone più delicate d'Italia. Il tentare di trovare un modo per inserire i Comuni in questa dialettica mi pare necessario.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Lei ha un emendamento da suggerire?

S A M O N A . Non l'ho formulato, ma vi è qui il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici che queste cose le capisce benissimo. Mi sembra che possiamo essere tutti d'accordo che questa è una cosa abbastanza semplice. Trovo che è estremamente esigua la somma stanziata. Comunque, per quanto sia, deve essere inserito, un emendamento nel senso da me detto, ed è preferibile che sia ben indicato se si dà ai Comuni la possibilità di inquadrare questi edifici in una visione più vasta di costruzioni di case.

Mi rendo conto delle condizioni disagiate in cui si trovano questi militari e soprattutto le loro famiglie, costrette spesso a convivere nelle caserme, comprese quelle dei sottufficiali. È giusto, perciò, provvedere alla costruzione di alloggi *ad hoc*, peraltro inquadrando tale programma nei piani comunali.

M A D E R C H I . Siamo favorevoli al provvedimento in sè, poichè va incontro alle esigenze di parte del personale di truppa che viene utilizzato dalla Repubblica italiana per la salvaguardia dei nostri confini. Ritengo, però, sia necessario fare alcune osservazioni e, anche, proporre alcune modificazioni al testo in esame. L'osservazione di fondo riguarda il fatto che il provvedimento, al quale il Ministero dei lavori pubblici ha dato il proprio assenso, persegue un fine particolare, tende cioè a promuovere la costruzione di alloggi a favore di una determinata

categoria, benemerita senz'altro, in una delicata situazione abitativa del nostro Paese. In tale modo va considerata infatti la situazione degli alloggi caratterizzata dal fatto che un gran numero di cittadini, che pagano i contributi per ottenere alloggi a condizioni tollerabili attraverso l'opera del Ministero dei lavori pubblici, non riescono mai a veder soddisfatta tale loro giusta e legittima aspirazione. Tutto ciò perchè il meccanismo della legge 22 ottobre 1971, n. 865, è fermo, perchè la legge 18 aprile 1962, n. 167, non viene applicata, perchè gli espropri previsti dalla legge 865 non vengono effettuati, perchè ci si preoccupa di prorogare la GESCAL, l'ISES e gli altri organismi che, invece, dovrebbero essere sciolti, mentre i fondi avanzati dal Parlamento non vengono spesi e non si fa alcuno sforzo per impegnare tutti nel rispetto delle leggi della Repubblica italiana.

In conseguenza di questo mancato impegno, e degli effetti disastrosi, i lavoratori soffrono ed in conseguenza di queste carenze si propone di affrontare alcuni problemi con provvedimenti particolari, al di fuori della logica del problema della casa, a favore di questa o quella categoria che riesce a trovare in questo o quel Ministero persone attente e comprensive.

Un'altra osservazione sulla quale va posto l'accento è quella sollevata dal collega Samonà: come si fa, in pieno 1973, a sostenere la tesi che il problema di localizzazione degli alloggi, sia pure per le Guardie di finanza, sarà stabilita dal Ministero delle finanze di concerto con quello dei lavori pubblici, ignorando che le disposizioni esistenti, che il decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, affidano in materia urbanistica alle Regioni e ai Comuni competenza primaria nella scelta delle localizzazioni? Ne consegue che i programmi di costruzione di alloggi, sia pure approvati con decreti, visto che i Ministri ci tengono tanto a firmare questi decreti, devono essere studiati d'intesa con le Regioni e soprattutto con i Comuni interessati.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Difatti nell'emendamento da me

predisposto si dice: « d'intesa con i Comuni dove gli alloggi dovranno essere costruiti ».

MADERCHI. Molto bene, ma vorrei suggerirle di aggiungere anche le Regioni.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Volevo rispettare l'autonomia dei Comuni.

MADERCHI. D'accordo, però i Comuni devono a loro volta agire in un quadro regionale.

SAMONÀ. Ha ragione il collega Maderchi perchè la Regione ha competenza nel localizzare, in certo modo, anche la morfologia dell'ambiente e, quindi, deve avere necessariamente voce in capitolo in materia di costruzione di alloggi, sia pure nel rispetto dei piani regolatori comunali.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Occorre però tener presenti le esigenze locali della Guardia di finanza.

MADERCHI. Senza dubbio: rispettando le esigenze del servizio, ma tenendo conto anche delle possibilità che offre la topografia della zona prescelta e le linee del piano regolatore del singolo Comune.

Ultima osservazione che volevo fare riguarda il concetto restrittivo che sempre viene richiamato quando si tratta di assegnazioni di alloggi a particolari categorie e cioè che l'assegnazione dovrà essere revocata quando il personale sia trasferito ad altra sede o cessi dal servizio. Cessare dal servizio significa andare in pensione e trovarsi, quindi, di fronte a grossi problemi. Ebbene, proprio nel momento in cui il personale necessiterebbe di una maggior assistenza, ecco che lo si priva dell'alloggio. È una norma — a nostro avviso — non giusta, che dovrebbe essere sostituita da una la quale stabilisca che il militare ha diritto alla conservazione dell'alloggio di servizio, in caso di collocamento in pensione, fino a quando il Ministero dei lavori pubblici non gli abbia messo a

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

disposizione un altro alloggio di edilizia popolare.

SANTALCO. Il Gruppo della democrazia cristiana è favorevole al disegno di legge, presentato dal Governo e approvato dalla Camera dei deputati. Non avrei preso la parola se non avessi ascoltato l'intervento del collega Samonà, il quale ha posto alcuni problemi in ordine al secondo comma dell'articolo 1, il quale stabilisce che il programma di localizzazione degli alloggi sia approvato con decreto del Ministro delle finanze di concerto con il Ministro dei lavori pubblici. Non ritengo si possano sollevare eccezioni a tale norma, per una ragione semplicissima da lei stessa, onorevole Presidente, accennata sia pure *per incidens*: le esigenze della Guardia di finanza sono conosciute dal Ministero delle finanze, il quale solo può dire dove esista la necessità della presenza di una sede delle Guardie di finanza, in quali Comuni, se della Valle d'Aosta o della Sicilia o del Trentino, e concordare col Ministero dei lavori pubblici la costruzione di un certo numero di alloggi.

Quindi, collega Samonà, non solleverei l'osservazione al secondo comma che parla di programma di localizzazione degli alloggi, perchè la localizzazione è di esclusiva competenza del Ministero delle finanze; nè ci può essere decentramento in questa materia.

Si può semplicemente discutere su un'altra cosa, allorché il Ministero delle finanze, di concerto col Ministero dei lavori pubblici, avrà stabilito in quali città ed in quali frazioni dovranno essere costruiti gli alloggi. Qui si intende dare ai predetti Ministeri il potere di stabilire in quale comune, in quale centro si dovrà costruire. Vogliamo andare a trovare il pelo nell'uovo? L'osservazione la potrei condividere nel caso in cui si volesse dire che nell'ambito dei Comuni in cui saranno realizzati tali alloggi bisognerà tenere conto dei piani regolatori. Ma se io vado a rileggere l'intervento del collega Samonà, questo non è il suo pensiero, perchè diversamente egli non avrebbe proposto la modifica del secondo comma. Il secondo comma deve restare com'è e cioè

che « la competenza è esclusivamente » eccetera. Si può aggiungere un comma in cui si dica che, stabilita la localizzazione, vanno rispettati gli strumenti urbanistici. Questo si può dire *ad abundantiam*. Basterebbe anche un ordine del giorno, giacchè è previsto che la realizzazione delle case avviene attraverso l'Istituto autonomo case popolari, il quale non può non applicare la legislazione vigente. Ed allora, onorevole Presidente, possiamo di comune accordo formulare un ordine del giorno, ma il disegno di legge — a mio modestissimo parere — credo vada bene così com'è concepito. E per noi garanzia che sarà rispettata la legislazione, e quindi anche gli strumenti urbanistici, il fatto che la legge demandi la realizzazione degli alloggi agli Istituti autonomi case popolari. Quindi non è possibile costruire al di fuori dei piani regolatori. Al momento in cui è stabilita la localizzazione, l'Istituto autonomo case popolari, al quale vengono trasmessi programmi e finanziamenti, deve prendere contatto con i Comuni, scegliere le aree d'accordo con gli stessi, eccetera. Credo pertanto che sia già troppo un ordine del giorno.

MINGOZZI. Onorevole Presidente, vorrei sottolineare che il provvedimento si giustifica solo se gli alloggi sono costruiti in zone particolari del Paese dove vi è esigenza in rapporto a situazioni anche di carenza di alloggi esistenti. Non sarebbe giusto se venissero costruiti in modo indiscriminato in qualsiasi località del nostro Paese, quindi anche nelle grandi città, perchè, per quanto riguarda le grandi città mi pare che la Guardia di finanza dovrebbe seguire le sorti di tutti i cittadini.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Sorti che non seguono nè i Carabinieri, nè la Polizia.

MINGOZZI. Quelli che non abitano in caserma hanno diritto ad un punteggio maggiore. Io vorrei chiedere un impegno al Governo, magari se necessario precisato in un ordine del giorno, di localizzare gli al-

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

loggi solo in particolari zone del Paese, zone di confine o altre zone di questo tipo dove siano esigenze particolari. Nel rispetto, ovviamente, una volta individuata la sede, delle norme urbanistiche tuttora vigenti per quanto riguarda la localizzazione dell'area sulla quale costruire l'edificio.

P R E S I D E N T E, *relatore alla Commissione*. In questo momento i colleghi Arnone e Santalco hanno presentato un ordine del giorno che dice:

La 8ª Commissione permanente del Senato della Repubblica,

con riferimento al secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge numero 1175, impegna il Governo ad intendere, per « localizzazione degli alloggi », solo la sede comunale in cui saranno realizzati gli alloggi stessi.

S A M O N À. Io mi riferivo al secondo comma per sollevare una questione. A mio modo di vedere, infatti, non ho voluto formulare l'emendamento perchè è una cosa difficile, in quanto molti non si intendono di urbanistica. Quando gli Istituti autonomi case popolari avranno questa direttiva, andranno al Comune e domanderanno determinate aree. Io ho alcune prove. In questo momento ci sono Comuni che costruiscono case popolari con autorizzazioni precise del Ministero delle finanze, che hanno imposto al Comune determinate aree. E vi posso portare alcuni esempi. Non c'è un piano regolatore; ci sono programmi di costruzione. Dobbiamo renderci conto che tutte queste zone non sono solo soggette a piani regolatori ma a piani di fabbricazione. È questo un discorso che i Comuni devono recepire con la Regione per vedere le zone dove queste case vanno fatte. Molte di queste zone non avranno piani regolatori già approvati, ed allora guardiamo di farli bene. Ma fare le cose in questa maniera blanda non è un discorso sufficiente.

P R E S I D E N T E, *relatore alla Commissione*. I senatori Maderchi, Mingozi,

Cebrelli e Samonà hanno presentato adesso il seguente emendamento, sostitutivo del secondo comma dell'articolo 1:

« Il programma di costruzione degli alloggi di cui al precedente comma sarà approvato con decreto del Ministro delle finanze di concerto col Ministro dei lavori pubblici.

Le localizzazioni saranno effettuate a norma della legge n. 865 del 22 ottobre 1971 ».

Da parte degli stessi senatori è stato presentato anche un altro emendamento del seguente tenore:

« Al secondo comma dell'articolo 3, abolire le parole: « o cessi dal servizio ».

In parole povere il secondo comma dell'articolo 3 risulterebbe così modificato:

« L'assegnazione potrà essere disposta soltanto limitatamente al periodo in cui il personale presta servizio nella sede nella quale sono situati gli alloggi e dovrà, in ogni caso, essere revocata qualora il personale medesimo sia trasferito ad altra sede ».

Intorno ai due emendamenti, come relatore, mi riservo di esprimere il parere in sede di replica.

Ringrazio coloro che sono intervenuti, dando così rilievo all'importanza, minore sotto l'aspetto finanziario, ma non trascurabile sotto l'aspetto sociale, che ha il provvedimento, il quale consentirà la costruzione di una ventina di fabbricati. Debbo dire che l'esigenza di tenere le Guardie di finanza in fabbricati destinati in modo specifico ad esse — parlo dei militari di truppa — deriva dal fatto che altrimenti i militari non potrebbero essere mobilitati secondo le straordinarie esigenze che si presentano lungo la giornata. Chi, come me, vive in una provincia dove ha sede la VI Legione della Guardia di finanza, e dove il contrabbando è disgraziatamente una realtà ancor oggi viva, sa che facilmente di notte — soprattutto oggi che con il servizio di elicotteri e di radar sono identificabili anche colonne che si muovano al buio e senza luci — tutte le Guardie di finanza che si trovano ad abitare in un certo comune possono essere

chiamate improvvisamente a presentarsi in servizio. È un servizio molto pesante che, ad esempio, in questo periodo, viene svolto particolarmente proprio nei giorni festivi, quando cioè i contrabbandieri intensificano la loro attività, fidando in una minore vigilanza. E c'è da considerare che vi sono un'infinità di luoghi la cui conformazione topografica dà abbastanza facilmente la possibilità di nascondersi; ricordo come, durante il periodo della Repubblica sociale, si facessero fuggire attraverso quei luoghi numerose persone che altrimenti avrebbero rischiato anche la vita.

Esistono, quindi, particolarissime esigenze, la cui valutazione dev'essere lasciata alla scelta del Ministero delle finanze il quale, naturalmente, deve concordare la sua azione con altri enti per la parte di loro competenza.

Quanto ai rapporti con la citata legge numero 865, non vorrei che l'*iter* di questo provvedimento ne venisse ritardato; soprattutto perché, affermandosi da taluno che detta legge non funziona, non vorrei che ne varassimo ora un'altra ugualmente non funzionante. Per quanto riguarda il comma aggiuntivo che in sostanza verrebbe introdotto dall'emendamento dei senatori Maderchi ed altri, mi rimetto al parere dell'onorevole Sottosegretario. Per l'altro punto, l'eliminazione dall'articolo 3 delle parole: « o cessi dal servizio », mi sorgono talune perplessità. Se quest'emendamento fosse accettato, un militare, poco prima della sua cessazione dal servizio — che avviene abbastanza presto, intorno ai 38-40 anni — potrebbe essere semplicemente trasferito in un'altra sede e, poichè l'assegnazione dell'alloggio non è prevista se non per motivi di servizio, si farebbe in modo di non dovergli assegnare un nuovo alloggio.

Non solo, ma qualora le Guardie di finanza potessero rimanere nell'alloggio anche dopo la cessazione dal servizio, in breve tempo la maggior parte degli alloggi non assolverebbe più alle finalità per cui vengono costruiti, a meno che non vogliamo allargare, e di molto, la portata e lo stanziamento del disegno di legge.

C'è da considerare poi che molti militari della Guardia di finanza, sposati, se non riescono a diventare sottufficiali e rimangono appuntati, preferiscono cessare dal servizio, e anche costoro dovrebbero rimanere negli alloggi.

Per tutte queste ragioni, per l'assolvimento dei compiti che il servizio richiede, pur comprendendo ed apprezzando l'esigenza sociale che ha spinto i colleghi proponenti a presentare quest'emendamento, non posso essere ad esso favorevole.

A R N O N E . Vorrei aggiungere un'altra argomentazione alle ragioni che ci spingono a non accettare il secondo emendamento del collega Maderchi e non certo perchè non apprezziamo i fini sociali nobilissimi che lo hanno animato. Il fatto è che questi fabbricati saranno localizzati in posti di frontiera. Se consentissimo a chi cessa dal servizio di poter rimanere negli alloggi, avremmo degli estranei proprio nei posti di controllo. Da questo punto di vista la funzionalità e l'efficienza del servizio ci pare che ne verrebbe ad essere diminuita. Ecco perchè, a parte i fini sociali nobilissimi a cui accennavamo, dobbiamo essere contrari alla proposta, proprio per esigenze di efficienza e funzionalità dei posti di frontiera. Per queste considerazioni respingo l'emendamento Maderchi, associandomi nel contempo alle argomentazioni svolte dal relatore.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione.* Comunico che è stato presentato il seguente ordine del giorno a firma dei colleghi Mingozzi, Maderchi e Cebrelli:

« La 8ª Commissione del Senato,

considerato il disposto di cui al secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge 1175, riferentesi al programma di localizzazione degli alloggi da assegnare in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza, impegna il Governo a localizzare detti alloggi nelle zone periferiche del Paese ed in modo particolare in quelle di confine, dove l'alloggio è collegato anche ad esigenze di migliore funzionalità del servizio.

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

Si tratta senza dubbio di un auspicio opportuno; tuttavia è da chiarire se l'espressione « nelle zone periferiche del Paese » comprende anche le frontiere marittime.

M A D E R C H I . Senz'altro.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Allora va bene, perchè anche in tali zone la presenza della Guardia di finanza è particolarmente opportuna e necessaria.

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

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che dovremmo riportare il problema proposto dal disegno di legge in esame nei suoi esatti limiti. Con questo provvedimento abbiamo voluto colmare una situazione di estremo svantaggio per i militari della Guardia di finanza e parificare il loro trattamento a quello dei militari delle altre Armi; muovendoci lungo questa linea intendiamo perseguire uno scopo ben preciso: realizzare gli insediamenti abitativi al servizio delle esigenze della Guardia di finanza. Non vi è, quindi, l'intendimento di favorire singolarmente determinati destinatari. La finalità prevalente, anche se non esclusiva, è di fare in modo che soprattutto nelle zone di confine, là dove diventano sempre più pericolose certe situazioni di frode che si sono determinate, siano realizzati degli insediamenti abitativi per i militari che in quei luoghi prestano servizio.

Perchè ho parlato di finalità prevalente ma non esclusiva? Perchè è diventato di grande attualità il problema delle raffinerie a causa della carenza di risorse energetiche, per cui diventerà sempre più importante e urgente l'esigenza di presidiare con un servizio di vigilanza continuo e adeguato anche i posti in cui avviene la raffinazione del petrolio greggio, esigenza destinata a crescere a mano a mano che si svilupperà la concentrazione dell'intervento dello Stato in questo delicatissimo settore da cui dipende in gran parte la sopravvivenza del modello di sviluppo, a prescindere dalla necessità di modificare tale modello.

Ciò premesso, ritengo che le proposte di emendamento presentate non s'inquadrino nell'obiettivo che intendiamo realizzare, in quanto dobbiamo sempre tener presenti le disposizioni della più volte richiamata legge n. 865, in base alle quali gli Istituti autonomi per le case popolari sono diventati la strumentazione primaria.

M A D E R C H I . Non è affatto vero che siano diventati gli strumenti primari a cui tutti tendevamo, perchè, per esempio, non sono stati ancora costituiti i Consorzi regionali, non sono stati rinnovati i Consigli di amministrazione.

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In ordine alla legge n. 865 esistono tre livelli di responsabilità e quando, tra poco, dovremo occuparci delle modifiche da apportare a tale legge, constateremo che non vi sono nè vi possono essere in proposito posizioni dogmatiche, perchè — se sarò io a rappresentare in quell'occasione il Governo — mi sforzerò di dimostrare che oltre alle responsabilità di livello governativo, che non sono eludibili nè minimamente mimetizzabili, ne esistono anche, per esempio, delle Regioni.

M A D E R C H I . Nei confronti delle quali il Governo ha diritto di intervenire.

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. No, perchè dalla legge suddetta il Governo non ha avuto poteri sostitutivi.

Esistono, dunque, delle responsabilità, per inadempienze basilari, anche da parte delle Regioni, responsabilità precise e non meno gravi di quelle governative. Così come esiste un terzo livello di responsabilità, di inadempienze, da parte di alcuni Comuni i quali, pur potendo fruire delle provvidenze canalizzate, non si sono tempestivamente adeguati, attrezzati in tema di strumentazione urbanistica.

M A D E R C H I . Come il comune di Roma.

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sì, anche il comune di Roma, ma non è il solo. Quindi, per il mancato o inadeguato funzionamento della legge n. 865, esistono responsabilità a vari livelli. Resta il dato di fatto che gli Istituti autonomi delle case popolari rappresentano, per così dire, il braccio secolare principale per quel che concerne l'intervento dello Stato nel campo dell'edilizia pubblica.

Se così stanno le cose, qual è la preoccupazione che dovrebbe essere eliminata attraverso l'emendamento del senatore Maderchi? Di fare in modo che le localizzazioni non avvengano in contrasto con gli orientamenti degli Istituti autonomi per le case popolari, delle Regioni? Non mi pare che si consegua tale fine. Perché? Perché i casi sono due: o i Comuni dove dovranno sorgere le caserme dispongono degli strumenti urbanistici opportuni come il piano regolatore, e allora necessariamente gli Istituti autonomi per le case popolari debbono uniformarsi; o non li possiedono e allora scatta il meccanismo previsto dal disegno di legge in esame.

A mio avviso, dunque, la proposta di emendamento non è fondata.

S A M O N A . Ma l'ottanta per cento dei Comuni è senza un piano regolatore, e si avrà l'impossibilità di localizzare gli alloggi, se non d'intesa con i Comuni stessi. L'intesa con i Comuni è necessaria e basilare a tal fine.

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non trovo alcuna difficoltà perchè si voti un ordine del giorno che renda esplicito e vincolante per il Governo quest'orientamento. Ritengo, invece, che se noi modifichiamo il disegno di legge inserendo un aggancio con la legge n. 865, proprio in una situazione di estremo travaglio di questa legge, blocchiamo per un arco temporale non prevedibile anche la realizzazione di questi modestissimi insediamenti abitativi.

Per quanto riguarda l'altro emendamento proposto dal senatore Maderchi, che riguar-

da l'abolizione delle parole: « o cessi dal servizio », anche qui noi dobbiamo rientrare nella logica di un provvedimento che vuole soltanto dotare le Guardie di finanza che prestano servizio in una certa zona, di adeguati alloggiamenti. Secondo l'emendamento, invece, al limite, potremmo trovarci con gli edifici abitati da persone che hanno cessato completamente il servizio, lasciando invece i militari in servizio senza le adeguate infrastrutture civili. Questo mi sembra ampiamente contraddittorio rispetto all'obiettivo che si intende realizzare.

Infine sono favorevole all'ordine del giorno presentato dai senatori Arnone e Santalco ed all'ordine del giorno presentato dal senatore Mingozi. Mi permetterei di dare un solo piccolo suggerimento, e cioè che l'impegno del Governo a localizzare preferenzialmente detti alloggi nelle zone periferiche, sia da considerarsi come criterio prioritario, ma non assoluto. Ad esempio la tragica morte del finanziere a Fiumicino ha tra l'altro messo in risalto la necessità che a Fiumicino vi siano alloggi per i finanzieri, e cioè, in linea generale, che a fianco degli aeroporti vi possano essere anche dei complessi di case per i finanzieri. Il « preferenzialmente » nell'ordine del giorno lascia l'opportunità che a fianco delle raffinerie, ad esempio, od anche degli aeroporti, si possano realizzare questi insediamenti.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno dei senatori Mingozi, Maderchi e Cebrelli, del quale ho già dato lettura, dispone in merito alla località e nel testo presentato « impegna il Governo a localizzare gli alloggi nelle zone periferiche del Paese ed in modo particolare in quelle di confine ». Con la modifica del Sottosegretario, che come relatore faccio mia, il testo recita: « impegna il Governo a localizzare gli alloggi preferenzialmente nelle zone periferiche e di confine del Paese ».

In questa redazione è accettato dal relatore e dal Governo. Poichè nessuno fa osservazioni, lo metto ai voti.

(È approvato).

8ª COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

Do nuovamente lettura dell'ordine del giorno dei colleghi Arnone e Santalco, accettato dal relatore e dal Governo: « La 8ª Commissione permanente del Senato della Repubblica, con riferimento al secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge numero 1175, impegna il Governo ad intendere per « localizzazione degli alloggi », solo la sede comunale in cui saranno realizzati gli alloggi stessi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Comunico alla Commissione che il senatore Samonà ha presentato un ordine del giorno del seguente tenore:

La 8ª Commissione del Senato,

nel discutere il disegno di legge 1175, impegna il Governo a che la scelta delle aree per la costruzione delle case, anche in determinati Comuni di confine, sia seguita dal loro inserimento nel quadro edilizio del Comune stesso, d'intesa con l'Amministrazione comunale.

Per quanto riguarda tale ordine del giorno, mi rimetto al parere del rappresentante del Governo.

S A M O N À . Nelle zone di confine questi piani non ci sono. È necessario che ci sia questo strumento, e questa raccomandazione « d'intesa con il Comune ». Dopo che si è localizzata la zona, l'inserimento all'interno del Comune deve essere fatto d'intesa.

S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato ai lavori pubblici*. Si può dire « Impegna il Governo a che la localizzazione delle case in determinati Comuni di confine sia seguita dal loro inserimento nel quadro edilizio del Comune stesso ». In ogni caso, mi rimetto alla Commissione.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Pongo in votazione l'ordine del giorno del senatore Samonà, per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione; il relatore si è rimesso al Governo.

(È approvato).

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

Art. 1.

È autorizzato il limite di impegno di lire 132.000.000 per la concessione in favore degli Istituti autonomi per le case popolari competenti per territorio del contributo previsto dall'articolo 1 della legge 2 luglio 1949, numero 408, per i mutui che gli istituti medesimi contrarranno con la Cassa depositi e prestiti o direttamente con altri enti per la costruzione di alloggi popolari da assegnarsi in locazione ai militari di truppa della Guardia di finanza in servizio continuativo.

Il programma di localizzazione degli alloggi di cui al precedente comma sarà approvato con decreto del Ministro delle finanze di concerto col Ministro dei lavori pubblici.

Le somme occorrenti per il pagamento del contributo anzidetto sono iscritte sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a decorrere dall'anno finanziario 1973 e fino all'anno 2007 in ragione di annue lire 132 milioni.

A tale articolo è stato presentato dai senatori Maderchi ed altri un emendamento sostitutivo del secondo comma, con i seguenti due commi:

« Il programma di costruzione degli alloggi di cui al precedente comma, sarà approvato con decreto del Ministro delle finanze, di concerto col Ministro dei lavori pubblici.

Le localizzazioni saranno effettuate a norma della legge 22 ottobre 1971, n. 865 ».

Il relatore ha dichiarato di aderire al parere contrario dell'onorevole Sottosegretario.

M A D E R C H I . Mi pare sia estremamente grave che l'onorevole Sottosegretario, a nome del Governo, non possa accettare un emendamento come quello che noi abbiamo presentato, che intende richiamare l'applicazione delle norme di legge già esistenti per quanto riguarda la costruzione di case e, in particolare, intende garantire, attraverso il

8^a COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

richiamo della legge n. 865, la particolare funzione degli Istituti delle case popolari che qui sono chiamati a realizzare il programma nel rispetto delle norme di esproprio, dell'acquisizione delle aree e della scelta delle aree che sono elementi fondamentali per determinare poi il costo della casa. È estremamente grave che il Sottosegretario riconosca che questa legge diventa di ostacolo alla programmazione.

SANTALCO. Dichiaro il voto contrario all'emendamento, perchè considero che l'Istituto autonomo case popolari non può fare a meno di applicare la legge; per quanto riguarda l'espropriazione non ritengo applicabile la suddetta legge n. 865.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Pongo in votazione l'emendamento, non accolto nè dal Governo nè dal relatore.

(Non è approvato).

Non essendoci altri emendamenti, pongo in votazione l'articolo 1 nel testo pervenuti dalla Camera.

(È approvato).

Art. 2.

Le norme per l'assegnazione e la gestione degli alloggi costruiti a norma dell'articolo 1 della presente legge saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze di concerto col Ministro dei lavori pubblici.

(È approvato).

Art. 3.

I canoni di affitto sono determinati con le modalità di cui all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1035.

L'assegnazione potrà essere disposta soltanto limitatamente al periodo in cui il personale presta servizio nella sede nella quale

sono situati gli alloggi e dovrà, in ogni caso, essere revocata qualora il personale medesimo sia trasferito ad altra sede o cessi dal servizio.

A tale articolo è stato presentato dai senatori Maderchi ed altri un emendamento al secondo comma, di cui ho già dato lettura.

MADERCHI. Le precedenti argomentazioni del Presidente relatore ci hanno convinti dell'opportunità di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto allora ai voti l'articolo 3.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni, metto ai voti l'articolo 4 nel nuovo testo suggerito dalla 5^a Commissione:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 132.000.000 annui, si farà fronte, per gli anni finanziari 1973 e 1974, mediante riduzione del capitolo 5381 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni medesimi.

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

(È approvato).

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

MINGOZZI. Dichiariamo la nostra astensione in rapporto al fatto che non è stato accettato il nostro emendamento all'articolo 1 richiamante la normativa della legge n. 865.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche al decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia, nonchè interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329** » (1101), **d'iniziativa dei deputati Boldrin ed altri** (*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 al decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia, nonchè interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329 », d'iniziativa dei deputati Boldrin, Ballarin, Federici, Degani, Moro Dino, Pellicani Giovanni e Zanini, già approvato dalla Camera dei deputati.

Data l'impossibilità del senatore Grossi, relatore designato di partecipare ai nostri lavori, se non vi sono osservazioni, conferisco l'incarico di riferire al senatore Arnone. Prego il senatore Arnone di illustrare alla Commissione il disegno di legge.

A R N O N E , *relatore alla Commissione.* La proposta di legge in esame era già stata presentata e approvata dalla Camera dei deputati la scorsa legislatura ma rimase bloccata al Senato per lo scioglimento anticipato delle Camere.

Fu ripresentata dai deputati Boldrin ed altri ai termini dell'articolo 107 del regolamento della Camera dei deputati, stante la urgenza di adeguare il più presto possibile l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia alle nuove necessità.

Provvedimenti con gli stessi fini sono già stati presi in questi ultimi anni anche per altri enti portuali d'Italia. L'adeguamento proposto dal disegno di legge consiste nella migliore definizione della natura giuridica dell'Ente, in una modifica parziale della composizione degli organi collegiali ed in

una precisazione interpretativa relativa alla composizione degli stessi.

Per quel che riguarda la natura giuridica del Provveditorato al porto di Venezia, è da ricordare che già con l'articolo 1 della legge del 12 agosto 1957, n. 797, si modificò il dispositivo dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503 (decreto istitutivo dell'Ente), dichiarando il Provveditorato « persona giuridica di diritto pubblico ». Ad esso è affidato « l'esercizio commerciale del porto » comprendente tra l'altro la gestione delle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e trasporto delle merci eseguito con mezzi propri e proprio personale; la gestione dei depositi franchi, dei punti franchi, dei magazzini generali; il concorso alla gestione dei mezzi di trasporto ferroviari. Inoltre con la legge 5 maggio 1956, n. 524, è stato affidato al Provveditorato al porto anche l'esercizio dell'aeroporto internazionale di Venezia.

È per questi aspetti di attività prevalentemente economica e commerciale rispetto ad altri (come l'attività relativa alla gestione dei suoli e degli spazi acquei eccetera) che non lo sono, che il Provveditorato ha assunto anche la figura di impresa. Da ciò l'opportunità di perfezionare la qualificazione giuridica del Provveditorato definendolo formalmente « Ente pubblico economico », come è previsto dall'articolo 1 del disegno di legge in esame.

Tale qualificazione comporta l'assoggettamento della disciplina del personale dipendente all'approvazione del Ministero vigilante e cioè del Ministero della marina mercantile. Per questo il provvedimento propone all'articolo 2 la sostituzione dell'articolo 16 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, convertito in legge 28 luglio 1929, n. 1342, che non ne prevedeva l'approvazione. Così pure la sostituzione del terzo comma dell'articolo unico della legge 25 maggio 1939, n. 918, (istitutiva della carica di direttore generale) proposta dall'articolo 3 del disegno di legge in esame prevede che il direttore generale venga nominato dal Ministro della marina mercantile su indicazione del consiglio di amministrazione, e che venga sottoposto altresì all'approvazione di detto Ministro il

rapporto di impiego ed il trattamento economico dello stesso.

La parziale modifica degli organi collegiali riguarda il Comitato esecutivo. Questo organismo, a norma del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 dicembre 1947 (che modificava il decreto-legge istitutivo) è composto da sette membri fra i quali « il segretario della Camera confederale del lavoro della provincia di Venezia o un suo delegato ». Per adeguare la rappresentanza dei sindacati dei lavoratori alla realtà odierna si propone con l'articolo 4 che i sindacati dei lavoratori abbiano nell'esecutivo due rappresentanti delle organizzazioni sindacali più rappresentative.

Per ragioni di equilibrio tra le categorie del lavoro e della produzione tale modifica ha determinato anche quella (pure prevista con l'articolo 4) della presenza nell'esecutivo di un rappresentante degli utenti del porto, nella persona del Presidente dell'Associazione fra le case di spedizione, spedizionieri e agenti marittimi della provincia di Venezia.

Infine si propone, con l'articolo 5, l'interpretazione autentica del disposto del secondo comma dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329, che dice: « Le organizzazioni sindacali dei dipendenti del Provveditorato al porto e quelle intercategoriale dei lavoratori avranno in seno al consiglio di amministrazione due rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative ». Per evitare l'interpretazione restrittiva che concede ai sindacati due soli rappresentanti nel Consiglio di amministrazione, l'articolo 5, conformemente a quanto di fatto si è verificato per più di quindici anni presso il Provveditorato, stabilisce che sia le organizzazioni dei dipendenti del Provveditorato, sia quelle intercategoriale, avranno due rappresentanti ciascuno.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il collega Arnone e dichiaro aperta la discussione generale.

S A M M A R T I N O . A nome del Gruppo della Democrazia cristiana mi dichiaro favorevole all'approvazione del prov-

vedimento, che riteniamo sia urgente ed inderogabile.

M I N G O Z Z I . Anche il Gruppo comunista è favorevole.

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

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

Art. 1.

L'articolo 2 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito nella legge 8 luglio 1929, n. 1342, già modificato dall'articolo 1 della legge 12 agosto 1957, n. 797, è sostituito dal seguente:

« L'esercizio commerciale del porto di Venezia è affidato al Provveditorato al porto.

Il Provveditorato è Ente pubblico economico sottoposto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile e ad esso sono devolute le seguenti attribuzioni:

a) gestione delle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e trasporto delle merci e disciplina delle prestazioni della manodopera che vi è adibita, con tutti i compiti assegnati agli uffici del lavoro portuali, ai comandanti di porto e ai direttori marittimi, con l'osservanza delle norme contenute nel codice della navigazione e del relativo regolamento;

b) gestione dei depositi franchi, dei punti franchi, dei magazzini generali, dei depositi che esistono o sorgessero in seguito, in zone demaniali marittime, sotto l'osservanza delle leggi doganali;

c) concorso alla gestione dei mezzi di trasporto ferroviari secondo gli accordi conclusi con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

d) gestione dei suoli, degli spazi acquei e degli edifici di pertinenza del demanio marittimo, di concerto con la capitaneria di porto e sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nel codice della navigazione e del regolamento per la sua esecuzione in materia di concessioni;

8^a COMMISSIONE

37° RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

e) manutenzione delle opere e degli impianti di arredamento portuale e costruzione di nuove opere e impianti di arredamento;

f) studi e provvedimenti per favorire lo sviluppo dei traffici del porto;

g) coordinamento dei vari servizi attinenti al funzionamento del porto.

Possono essere affidati al Provveditorato anche la costruzione e la gestione di aeroporti che sorgessero nel territorio della provincia di Venezia ».

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 16 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito nella legge 8 luglio 1929, n. 1342, è sostituito dal seguente:

« Con apposito regolamento, da emanarsi entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge e da sottoporsi all'approvazione del Ministero della marina mercantile, saranno stabiliti la consistenza numerica, lo stato giuridico e il trattamento economico del personale dell'Ente ».

(È approvato).

Art. 3.

Il terzo comma dell'articolo unico della legge 25 maggio 1939, n. 918, è sostituito dal seguente:

« Il direttore generale è nominato dal Ministro della marina mercantile su proposta del consiglio di amministrazione del Provveditorato al porto. Il rapporto di impiego ed il trattamento economico sono stabiliti mediante deliberazione del consiglio di amministrazione, da sottoporre all'approvazione del Ministero della marina mercantile ».

(È approvato).

Art. 4.

I numeri 5) e 6) dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato

3 dicembre 1947, n. 1664, sono sostituiti dai seguenti:

« 5) il presidente della camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Venezia o un suo delegato, e il presidente dell'associazione tra le case di spedizione, spedizionieri e agenti marittimi della provincia di Venezia o un suo delegato;

6) i due rappresentanti delle organizzazioni sindacali intercategoriale dei lavoratori, che fanno parte del consiglio di amministrazione ».

(È approvato).

Art. 5.

L'articolo 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1329, è da intendersi nel senso che sia le organizzazioni sindacali dei dipendenti del Provveditorato al porto sia quelle intercategoriale dei lavoratori avranno in seno al consiglio di amministrazione due rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione congiunta dei disegni di legge:

« **Norme in materia di appalti di opere pubbliche** » (1269) (Approvato dalla Camera dei deputati)

« **Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche** » (711), d'iniziativa del senatore Ricci;

« **Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche** » (734), d'iniziativa dei senatori Della Porta ed altri;

« **Proroga di taluni benefici previsti dalla legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere**

8ª COMMISSIONE

37º RESOCONTO STEN. (20 dicembre 1973)

pubbliche » (802), d'iniziativa del senatore Murmura;

approvazione del disegno di legge n. 1269, con assorbimento dei disegni di legge nn. 711 e 734 e ritiro del disegno di legge n. 802

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Norme in materia di appalti di opere pubbliche », già approvato dalla Camera dei deputati; « Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1º giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche », d'iniziativa del senatore Ricci; « Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche », d'iniziativa dei senatori Della Porta, Costa e Ferrari; « Proroga di taluni benefici previsti dalla legge 1º giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche », d'iniziativa del senatore Murmura.

Per il disegno di legge n. 1269 il parere della 6ª Commissione non è stato trasmesso ed il termine è scaduto il 15 novembre; per il disegno di legge n. 711, la 5ª Commissione ha espresso parere favorevole con osservazioni, mentre la 6ª Commissione non ha fatto pervenire il proprio parere ed il termine è scaduto il 15 ottobre; per il disegno di legge n. 734 vi è egualmente parere favorevole con osservazioni della 5ª Commissione, mentre non è stato espresso quello della 6ª, il cui termine di presentazione è peraltro scaduto il 10 di ottobre; per il disegno di legge n. 802 vi sono i pareri, ambedue favorevoli con osservazioni, della 1ª e della 5ª Commissione, mentre non è pervenuto il parere della 6ª Commissione, tuttavia il relativo termine è scaduto il 10 di ottobre.

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la varietà dei problemi connessi con l'esecuzione delle opere pubbliche comporta una molteplicità di esigenze, tra le quali preminente rilievo assumono quelle che mirano

ad agevolare le unità produttive di minori dimensioni e quelle che tendono a snellire le procedure.

Il disegno di legge n. 1269 si inserisce, appunto, in questa politica dei lavori pubblici.

Ed infatti l'articolo 1 ha per obiettivo di rendere meno pesante la situazione delle piccole imprese per ciò che riguarda le ritenute di garanzia.

Com'è noto, allorchè le amministrazioni appaltanti effettuano i pagamenti in acconto, nel corso dell'esecuzione dei lavori trattengono sulle somme liquidate una ritenuta a scopo di garanzia. Questa ritenuta è del 10 per cento sui primi 72 milioni e del 5 per cento sulla restante somma. È chiaro che i lavori di piccolo importo vengono a trovarsi in una situazione di minor favore, rispetto ai lavori di maggiori dimensioni. È del pari evidente che le unità produttive di minori dimensioni, che eseguono normalmente tali lavori, non godono, nella stessa misura delle altre imprese, dei vantaggi dell'acconto, che sono quelli di evitare troppo lunghe anticipazioni finanziarie.

L'articolo 1 del disegno di legge mira appunto a riequilibrare questa situazione. Esso infatti stabilisce in un'unica misura l'ammontare delle ritenute di garanzia.

Naturalmente, non si è mancato di valutare se ciò non possa pregiudicare la situazione delle pubbliche amministrazioni appaltanti. Il pericolo, però, non ha ragion d'essere, perchè le amministrazioni appaltanti si debbono ritenere già sufficientemente cautelate, sia per il potere di autotutela di cui, in generale, godono anche in rapporti di natura privatistica, come appunto l'appalto di opere pubbliche, sia perchè dispongono della ben più consistente garanzia, rappresentata dalla cauzione definitiva.

Quanto, poi, al fatto che la normativa contenuta nel disegno di legge trovi applicazione anche per i contratti in corso di esecuzione, esso è stato dettato dalla necessità di limitare, almeno in parte, gli inconvenienti che aveva prodotto il decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 422. Con tale provvedimento si elevarono di 240 volte gli originari limiti di somma indicati nella legislazione sulla contabilità di Stato. Pur es-

sendo gli scopi della norma commendevoli, perchè mirava a snellire le procedure relativamente ad atti di minori dimensioni finanziarie, avvenne che l'ammontare dei pagamenti in conto, sui quali applicare la ritenuta del 10 per cento, fosse elevata da 18 a 72 milioni. Data la natura cogente della norma, essa ha trovato applicazione anche nei confronti di lavori in corso di esecuzione, con l'effetto di privare le imprese di una parte della liquidità sulla quale avevano, in sede di gara, fatto affidamento.

Il secondo comma dell'articolo 1 intende, poi, consentire alle imprese interessate di vedersi corrispondere, dietro prestazioni di fideiussione, anche la somma trattenuta dall'amministrazione sui singoli pagamenti in acconto. La norma, che mira a favorire la liquidità delle aziende, non priva, comunque, le amministrazioni delle loro garanzie. Infatti, siccome le ritenute di garanzia hanno la medesima funzione e la stessa natura giuridica della cauzione definitiva, non si vede per quale motivo non si debbano assimilare i due istituti anche per ciò che concerne il modo di costituzione della garanzia, che, nel caso della cauzione definitiva, è costituito dal versamento del numerario o della prestazione di fideiussione.

L'articolo 2 del disegno di legge vuole contribuire a ridurre i tempi tecnici del procedimento necessario per l'esecuzione di opere pubbliche.

È un tema questo degli snellimenti procedurali ben più vasto e che richiederebbe norma di portata ben più ampia di quella contenuta nell'articolo 2. Tuttavia, per evitare che, in attesa di riforme globali, la situazione dei pubblici appalti si deteriori ulteriormente, è cosa utile adottare tali disposizioni.

La norma contenuta nell'articolo 2 ha, appunto, la finalità di prorogare l'articolo 5 della legge 1º giugno 1971, n. 291. Si tratta di disposizione che ha arrecato non marginali snellimenti nelle procedure.

Infatti, gli uffici del Genio civile e i Provveditorati alle opere pubbliche potranno autorizzare i comuni e le province ad espletare le gare d'appalto e a consegnare i lavori per le opere assistite da contributo dello Stato

sulla base del semplice affidamento alla concessione del mutuo o, in determinati casi, anche prima di tale affidamento.

A sua volta la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui ai comuni e alle province, nel caso che lo Stato concorra nella spesa con proprio contributo finanziario, sulla base della semplice domanda dell'ente mutuatario.

Inoltre si stabilisce, con l'articolo 2, secondo comma, che per tutti i lavori finanziati con contributi dello Stato, le rate di mutuo sono erogate sulla base degli stati di avanzamento, vistati dall'Ufficio tecnico o, quando questo manchi, dal direttore dei lavori. In tal modo si evita un « passaggio », costituito dal visto del Genio civile.

Quanto agli altri tre disegni di legge all'esame della Commissione (nn. 711, 734 e 802), per i quali è stata richiesta la discussione congiunta con il disegno di legge numero 1269, essi debbono ritenersi assorbiti o dall'articolo 2 dello stesso disegno di legge n. 1269 o dal disegno di legge che converte il decreto-legge 5 novembre 1973, n. 659, recante interventi per il porto di Palermo.

Recita così l'articolo 2, approvato dalla Camera e dal Senato, del disegno di legge di conversione: « Le disposizioni del titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, modificato dalle leggi 7 febbraio 1968, n. 26, e 18 marzo 1968, n. 403, prorogate dalla legge 12 dicembre 1970, n. 979, sono ulteriormente prorogate al 31 dicembre 1982 ».

Ed infatti il disegno di legge n. 711, d'iniziativa del collega Ricci, proroga l'intero articolo 5 della legge 291. Senonchè, dei due gruppi di norme contenute in tale articolo, il primo concerne talune disposizioni del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431, ed ha quindi già formato oggetto di disciplina, grazie al disegno di legge di conversione del decreto sul porto di Palermo, che ho già ricordato.

Quanto al disegno di legge n. 734, d'iniziativa dei colleghi Della Porta, Costa e Ferrari, per l'articolo 1 valgono le osservazioni che ho testè svolte in ordine al provvedimento di iniziativa del collega Ricci.

Infine, per ciò che concerne il disegno di legge n. 802 del collega Murmura, mi permetto rilevare quanto segue: l'articolo 1 riproduce le norme stabilite dal terzo comma dell'articolo 12 del cosiddetto superdecreto del 1965, ossia del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, e le norme contenute nell'articolo 5 della legge 1º giugno 1971, n. 291, con la sola differenza che tutti i limiti di valore previsti nelle citate norme sono elevati da 300 a 500 milioni.

Si tratta indubbiamente di norme che potrebbero senz'altro produrre effetti positivi in ordine allo snellimento delle procedure; ragione per cui — mentre gli altri due provvedimenti d'iniziativa parlamentare devono ritenersi assorbiti dal disegno di legge governativo — quello del collega Murmura merita particolare menzione. Ma, se addivenissimo al criterio da lui proposto, dovremmo modificare il provvedimento, col conseguente rinvio all'altro ramo del Parlamento. Ho avvertito, pertanto, il dovere di interpellare il collega Murmura, il quale mi ha autorizzato a comunicare che, ove fosse potuto essere presente questa mattina, avrebbe preannunciato il ritiro del suo provvedimento unicamente per la complicazione che ne risulterebbe. Lo stesso collega Murmura ha aggiunto che, qualora dovessero essere presentati altri emendamenti al disegno di legge governativo, egli insisterebbe per la presa in considerazione anche del suo.

Non ho altro da aggiungere, se non far voti perchè la Commissione approvi il disegno di legge n. 1269 nel testo che la Camera dei deputati ha approvato il 26 settembre scorso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MINGOZZI. Noi non ci troviamo in disaccordo con il contenuto del disegno di legge n. 1269 testè illustrato dal collega Sammartino, in quanto le agevolazioni previste dall'articolo 1 a favore delle imprese che eseguono lavori pubblici sono anche comprensive di garanzie a salvaguardia degli interessi

delle pubbliche Amministrazioni. D'altra parte siamo anche favorevoli alla norma dell'articolo 2, la quale snellisce le procedure.

Per quanto concerne gli altri disegni di legge, in particolare quello del senatore Murmura, la nostra parte politica concorda appieno con le argomentazioni del relatore.

ARNONE. Concordo con la relazione del collega Sammartino e mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

SANTALCO. Anche noi plaudiamo alla relazione più che brillante del collega Sammartino e concordiamo con le conclusioni alle quali è pervenuto, dichiarando che voteremo a favore del provvedimento.

SAMONA. Sono d'accordo anch'io.

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

SCARLATO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che la relazione molto impegnata del collega Sammartino abbia assorbito ogni argomentazione, comprese quelle che potevano costituire motivo di intervento da parte del Governo.

PRESIDENTE. Faccio presente che, in accoglimento della proposta del relatore, procederemo all'esame e alla votazione degli articoli del disegno di legge n. 1269, con l'intesa che i disegni di legge n. 711, di iniziativa del senatore Ricci, e n. 734, d'iniziativa dei senatori Della Porta, Costa e Ferrari, vengono in esso assorbiti, mentre rimane agli atti — conformemente all'asserzione del relatore, a ciò incaricato dal presentatore, senatore Murmura — che il disegno di legge n. 802 verrà ritirato.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1269, di cui do lettura:

Art. 1.

In deroga al primo comma dell'articolo 48 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e successive modificazioni, nei contratti per l'esecuzione dei lavori pubblici, ivi compresi quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente legge, fino al 31 dicembre 1975, i pagamenti in conto, da disporsi per somme dovute e giustificate dai prescritti documenti, sono pari ai diciannove ventesimi dell'importo contrattuale.

All'atto del pagamento in conto, è corrisposto, dietro richiesta dell'esecutore dei lavori, anche il residuo ventesimo, subordinatamente alla prestazione, per un importo equivalente, di fidejussione bancaria o di polizza fidejussoria assicurativa, rilasciata da enti o istituti autorizzati a norma delle disposizioni vigenti.

(È approvato).

Art. 2.

I termini indicati nell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, sono prorogati al 31 dicembre 1975.

La norma di cui al quarto comma del predetto articolo 5, relativa all'erogazione delle rate di mutuo, si applica a tutti i lavori pubblici realizzati con il concorso o con il contributo dello Stato nella spesa.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,50.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della 34^a seduta (12 dicembre 1973), a pag. 511, prima colonna, nella seconda riga le parole: « In sede deliberante » debbono essere sostituite con le altre: « In sede redigente »; nella diciottesima riga, le parole: « In sede redigente », debbono essere sostituite con le altre: « In sede deliberante ».

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO