

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 100° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 DICEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio:

« Modifiche ed integrazioni all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036, concernente norme per la riorganizzazione delle amministrazioni e degli enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica » (1623) (D'iniziativa dei senatori Alessandrini ed altri):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 1513, 1514  
ALESSANDRINI . . . . . 1514  
ARNONE, *relatore alla Commissione* . . . . 1513

##### Discussione e rinvio:

« Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana » (2086) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* . . . . 1507  
1512, 1513  
AVEZZANO COMES . . . . . 1509  
CROLLALANZA . . . . . 1511, 1513

PISCITELLO . . . . . Pag. 1509  
SALERNO . . . . . 1512  
SANTONASTASO . . . . . 1510

*La seduta ha inizio alle ore 10.*

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

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana » (2086) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle*

ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana», già approvato dalla Camera dei deputati.

In qualità di relatore illustrerò brevemente il provvedimento.

Il disegno di legge n. 2086 è stato approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 6 maggio 1975. Successivamente a tale data la stessa Camera dei deputati ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardanti incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti, introducendo in tale provvedimento un apposito finanziamento per le ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea; da tale finanziamento è rimasta esclusa l'Alifana.

In occasione della discussione al Senato del predetto disegno di legge di conversione, il Governo, nella persona dell'onorevole sottosegretario Degan, qui presente, di fronte al disappunto espresso dall'Assemblea per l'esclusione dell'Alifana, accolse un ordine del giorno che sollecitava una rapida conclusione dell'*iter* del disegno di legge n. 2086 in modo da consentire il finanziamento anche delle opere relative alla ferrovia Alifana.

Dopo l'ampio stralcio operato dalla legge di conversione del decreto-legge n. 377, il disegno di legge in discussione sopravvive dunque soltanto per la parte relativa alla ferrovia Alifana per la quale è previsto uno stanziamento di 63 miliardi.

Vorrei a questo punto fornire qualche ragguaglio circa le caratteristiche della linea Alifana.

È da tener presente, innanzitutto, che il modo più razionale per assicurare una regolare e massiccia penetrazione di mezzi pubblici nella congestionata area urbana partenopea e quello di sostituire alla disordinata penetrazione mediante autobus una penetrazione su sede riservata quale è quella a mezzo ferrovia.

L'estendersi dei servizi delle tramvie provinciali napoletane (TPN) nella provincia di Caserta, oltre l'importante centro di Aver-

sa e fino al bacino alifano, rende evidente l'opportunità di disporre di una infrastruttura ferroviaria che, impegnando la fascia alifana e quella aversana fino a Napoli, consenta la formazione di un sistema integrato di trasporti, alleggerendo peraltro il flusso del traffico stradale. È da ricordare che nel 1969 il direttore dell'Istituto trasporti del politecnico di Napoli, in una relazione redatta per conto dell'Azienda, mentre illustrava le condizioni di assoluta carenza della linea ferroviaria Alifana, riconosceva il ruolo primario della stessa ferrovia nello sviluppo delle zone servite, a condizione che essa venisse radicalmente ammodernata.

In questi anni su quali interventi ha potuto contare l'Alifana? Il decreto del Presidente della Repubblica n. 1459 del 22 dicembre 1959, oltre a reintegrare la società concessionaria nella proprietà ferroviaria e nella sua gestione, in quanto da oltre 25 anni questa azienda era stata mandata avanti da una gestione commissariale governativa approvava e finanziava con circa 3 miliardi il progetto di ricostruzione del tronco S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, oggi Piedimonte Matese, raccordandolo alla linea delle ferrovie dello Stato S. Maria Capua Vetere-Caserta-Cancello-Napoli. Lo stesso decreto riconosceva alla Società il titolo di applicazione della legge n. 1221 del 2 agosto 1952 (sovvenzioni alle ferrovie concesse) per l'ammodernamento del tronco Napoli-Aversa-S. Maria Capua Vetere.

A favore dell'ammodernamento di questo tronco e del relativo progetto si espresse la nota Commissione per l'applicazione della legge n. 1221; tuttavia i progetti non poterono essere realizzati a causa del mancato finanziamento della legge n. 1221. Il Ministero dei trasporti si limitò ad erogare qualche finanziamento per lavori di manutenzione provvisoria.

Sta di fatto che nel 1973, sopravvenuta la necessità di lavori di manutenzione straordinaria, le TPN, con il parere favorevole della Regione, chiesero un finanziamento di circa 4 miliardi onde fronteggiare le esigenze indilazionabili dell'esercizio ferroviario. Dette esigenze erano tanto pesanti e il loro sod-

disfacimento tanto urgente che si rischiò due anni fa di vedere sospeso addirittura l'esercizio del tronco di cui ci stiamo occupando. Una simile evenienza possiamo bene immaginare quale dramma provocherebbe in quella vasta aerea che sappiamo quanto sia densamente popolata.

Lo stato degli impianti e quello del materiale rotabile — ha scritto la direzione provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Napoli (a seguito di un sopralluogo effettuato unitamente all'assessore ai trasporti della Regione e ai tecnici delle TPN) — è a tal punto da doversi proporre subito l'ammodernamento della ferrovia Alifana come unica indifferibile alternativa alla chiusura dell'esercizio.

In conclusione, onorevoli colleghi, il provvedimento in discussione intende dare un sensibile contributo allo sviluppo dei trasporti pubblici in una zona fra le più depresse del Paese.

L'occasione rappresentata dalla discussione del presente provvedimento induce a ricordare al Governo che, anche quando con la nostra approvazione avremo aggiunto al *corpus juris* della Repubblica una legge in favore di un'importante infrastruttura di trasporto come l'Alifana, non avremo certo sanato tutte le analoghe piaghe che si contano ancora, vaste e dolenti, particolarmente nel Mezzogiorno. Perciò l'occasione odierna ci valga per esprimere voti e sollecitazioni affinché l'attenzione dei pubblici poteri si rivolga alle altre aree in cui i trasporti pubblici languiscono, concretizzandosi in adeguati provvedimenti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**PISCITELLO.** Signor Presidente devo dire che noi del Gruppo comunista non siamo contrari a provvedimenti del tipo di quello in discussione. Non possiamo tuttavia non esprimere perplessità per il fatto che si procede, anche in questo caso, in modo non proprio corretto.

Le ferrovie in concessione dovrebbero essere sede ormai di competenza regionale. A parere nostro occorrerebbe perciò che provvedimenti come quello in discussione si inseri-

scano nell'ambito di piani regionali di intervento nel settore dei trasporti.

Sottolineiamo dunque l'esigenza che le ferrovie in concessione siano riordinate mettendo le regioni interessate in condizione di esercitare tutti i loro poteri e i loro diritti. D'altro canto, ci associamo pienamente alle osservazioni fatte dal Presidente circa le esigenze delle aree meridionali e rinnoviamo la sollecitazione al Ministero dei trasporti perchè presenti quanto prima al Parlamento il piano di ammodernamento e potenziamento di tutte le ferrovie sussidiarie in concessione. Un impegno in tal senso è stato assunto già da tempo, ma non sappiamo se detto piano stia per essere predisposto.

Concludendo, signor Presidente, riteniamo opportuno — in linea con l'osservazione preliminare che mi sono permesso di fare — che quanto meno venga prevista, nel disegno di legge, non la consultazione della regione Campania, ma l'intesa tra lo Stato e la stessa regione circa i provvedimenti di ammodernamento dell'Alifana.

**AVEZZANO COMES.** In linea di massima dovrei ripetere le stesse osservazioni fatte dal collega Piscitello, aggiungendo che ho avuto forti perplessità su questo provvedimento che giudicavo parziale e disorganico, oltre che pericoloso in quanto concede sovvenzioni ad una società municipalizzata, autorizzando così analoghe richieste da parte di tutte le municipalizzate del parere.

Queste mie perplessità in parte sono rientrate allorchè ho constatato che l'ammodernamento dell'Alifana è parte integrante del piano dei trasporti della Campania. Darò perciò voto favorevole al disegno di legge, la cui approvazione però — come ha ricordato il Presidente — deve costituire uno stimolo per soddisfare le urgenti esigenze in materia di trasporti di tutte le regioni meridionali.

Io credo che sia giunto il momento di regionalizzare tutte le ferrovie in concessione. Prima che ciò avvenga è comunque urgente intervenire per non aggravare ulteriormente la situazione.

A questo scopo mi permetto di presentare un ordine del giorno, sottoscritto anche dal senatore Piscitello. Ne do lettura:

La 8ª Commissione permanente del Senato, in occasione della discussione del disegno di legge n. 2086, considerato che una parte rilevante delle ferrovie in concessione esistente nel nostro paese svolge un ruolo essenziale per le comunicazioni regionali; ricordato che con l'articolo 2 della legge di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975 n. 377 si è provveduto a finanziare i progetti di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea e che, con il presente disegno di legge, si provvede ad un ulteriore finanziamento per la ferrovia Alifana; rilevato che le ferrovie del Sud-Est, esistenti nella Regione pugliese, svolgono un ruolo essenziale provvedendo, in particolare, al trasporto quotidiano di cospicue masse di pendolari e di un numero sempre maggiore di studenti che gravitano sui centri urbani della regione;

impegna il Governo a presentare, con urgenza un provvedimento per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie in concessione esistenti nel Mezzogiorno d'Italia, d'intesa con le regioni interessate.

**SANTONASTASO.** Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge in esame prevede lo stanziamento di 63 miliardi di lire a favore della ferrovia Alifana.

Tengo a dichiarare, e non certo per motivi regionalistici o campanilistici, che tale finanziamento è stato lungamente atteso dalle popolazioni interessate del circondario di Napoli e della provincia di Caserta. Da oltre 30 anni, infatti, queste popolazioni conducono una battaglia per raggiungere tale scopo, per cui il mio voto favorevole al provvedimento è largamente scontato.

L'approvazione di questo provvedimento non può tuttavia costituire un'attenuante rispetto alla carenza, che tuttora dobbiamo lamentare, di un disegno organico della politica dei trasporti che comprenda tutte le componenti del settore da quella ferroviaria a quella aerea e marittima.

Ritornando al merito del disegno di legge desidero osservare che questo tratto di ferrovia, per lunghi anni, ha creato enormi disagi per le popolazioni interessate; basti dire che tale ferrovia veniva definita la « ferrovia di cartone » ed era, oltretutto, estremamente pericolosa. Le percorrenze teoriche erano di un'ora e venti minuti su 35 chilometri di strada ferrata; ma, in realtà, era certo soltanto l'orario di partenza! Spesso non si sapeva se si sarebbe arrivati a Napoli! Nel tratto Napoli-Capodichino, in salita, i convogli fino a qualche anno fa dovevano prendere una lunga rincorsa, per arrivare in cima!

La spesa di 63 miliardi di lire la ritengo dunque doverosa anche se tardiva, perchè bisognava intervenire molto tempo prima; nel 1962 vennero infatti spesi 4 miliardi se non vado errato, per il tratto Piedimonte Matese-S. Maria Capua Vetere che non è il più importante, mentre venne trascurato il tratto S. Maria Capua Vetere-Napoli che, invece, serve a migliaia di cittadini.

Prima di concludere, ritengo sia utile puntualizzare una questione. Quando si afferma che, con questo finanziamento, si intende consentire un migliore e più rapido collegamento con Napoli siamo d'accordo; tale esigenza vale soprattutto per il tratto S. Maria Capua Vetere-Napoli.

Quando si dice che si deve ulteriormente migliorare il tratto S. Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese, che è già in discrete condizioni perchè è stato migliorato pochi anni addietro, posso essere ancora d'accordo; ma quando si pretende, come è stato ventilato, di spendere la cifra di un miliardo e mezzo per la costruzione di una funivia che dovrebbe incentivare lo sviluppo turistico del Matese, io non posso non richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di dare precedenza assoluta all'ammodernamento dei tratti ferroviari prima citati tralasciando la questione, a mio avviso marginale, della valorizzazione turistica della zona del Matese.

Mi permetto di fare questa osservazione tenendo conto, oltre tutto, che la spesa di cui trattasi sarà diluita in oltre cinque anni e tenendo altresì presente la svalutazione che, in questo periodo, subirà la moneta; non vorrei infatti che, nel frattempo, si per-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

100° RESOCONTO STEN. (10 dicembre 1975)

desse di vista il problema principale, quello dell'ammodernamento e potenziamento del tratto S. Maria Capua Vetere-Napoli e S. Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese per realizzare, ripeto, una filovia di trascurabile conto che potrebbe servire soltanto a soddisfare interessi particolari e non certo quelli più generali della collettività.

Al riguardo presento il seguente ordine del giorno:

La 8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 2086, considerata l'assoluta priorità dell'ammodernamento del tronco S. Maria Capua Vetere-Napoli e del potenziamento di quello S. Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese rispetto alla ventilata realizzazione della funivia Piedimonte Matese-S. Gregorio Matese;

invita il Governo a dare tassativa precedenza, in sede di approvazione dei programmi prevista dall'articolo 2, all'ammodernamento delle tratte S. Maria Capua Vetere-Napoli e S. Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese.

**C R O L L A L A N Z A .** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, più volte, durante la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, ho lamentato le carenze della rete ferroviaria dello Stato ricordando che essa è del tutto inadeguata alle esigenze soprattutto delle popolazioni meridionali nonché alle finalità della rinascita e della valorizzazione economica del Mezzogiorno.

In tali circostanze ho anche rilevato l'inadeguatezza delle linee date in concessione in tutto il meridione d'Italia; per la limitatezza degli ammodernamenti, laddove essi sono stati fatti, o per la mancanza completa di interventi alcuni tratti di tali linee, infatti, sono in condizioni di assoluta precarietà.

Il senatore Avezzano Comes ha giustamente messo in evidenza i problemi costituiti dai cosiddetti pendolari che, se non sono uguali a quelli che si presentano per la linea Milano Nord, sono certamente notevoli; mi riferisco, in particolare, ad alcune città della Puglia, o meglio, a due città: Taranto e Bari.

L'affluenza quotidiana verso questi due centri, sia per quanto riguarda gli studenti che gli operai, è infatti notevolissima; si tratta, ripeto, di decine di migliaia di pendolari che, giornalmente, affluiscono allo stabilimento dell'Italsider di Taranto ed a Bari che è il centro di tutte le attività economiche, sociali e culturali della Regione.

Per le ferrovie del Sud-Est, negli anni passati, sono stati realizzati alcuni ammodernamenti i quali, tuttavia, sono oggi inadeguati alle esigenze proprie di tale linea che, in gran parte, viene a supplire alle carenze della rete ferroviaria dello Stato.

Una situazione paradossale si verifica poi per le ferrovie Calabro-Lucane; dico « paradossale » perchè tutti ricordano gli inconvenienti che, alcuni anni fa, indussero il Governo a nominare un Commissario per l'ammodernamento di tali ferrovie senza peraltro che, da parte del Governo, si studiasse quali erano i tratti « secchi » da eliminare e quali, invece, i tratti da ammodernare non con il criterio delle ferrovie a scartamento ridotto, ma in base ai criteri più moderni adottati per le ferrovie statali.

Da Bari per raggiungere Potenza, ad esempio, bisogna fare un viaggio quanto mai disagiata per le condizioni planimetriche ed altimetriche con cui si sviluppa la rete calabro-lucana su questa direttrice, ma anche per la mancanza di adeguato materiale rotabile. Per andare da Matera a Bari (il tratto è relativamente breve: si tratta di 55 chilometri) si possono prendere anche delle piccole « litorine », ma con notevole danno per lo stomaco e l'intestino!

Mi associo, quindi, a quanto detto dal collega Avezzano Comes, cioè che il Governo si impegni seriamente a riconsiderare tutto il problema della rete delle ferrovie nel Mezzogiorno d'Italia.

Sarebbe inoltre opportuno, come ha più volte sottolineato il Presidente, realizzare la direttrice Roma-Cassino-Campobasso-Foggia, in modo da ottenere un risparmio di due ore nel viaggio dalla capitale alla regione pugliese.

**S A L E R N O** . Nell'esprimere il mio consenso a questo disegno di legge, mi associo a quanto è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, circa le gravi carenze dei trasporti ferroviari nella Regione Basilicata, con particolare riguardo al problema delle ferrovie calabro-lucane che sono assolutamente inadeguate alle esigenze degli anni '80.

Nello stesso tempo, vorrei rinnovare l'invito al Governo perchè sia preso in esame il problema fondamentale del collegamento di Matera (unica città capoluogo sprovvista di rete ferroviaria dello Stato) attraverso una linea che parta da Metaponto, attraversi Matera e giunga a Foggia.

Finora su tale problema ci sono stati convegni e riunioni. L'allora Ministro dei trasporti Preti è venuto nella mia città a discutere insieme con le autorità e gli amministratori locali il problema e la soluzione, a cui accennavo in precedenza, di un collegamento con Metaponto e Foggia, che darebbe notevoli benefici soprattutto allo sviluppo dei traffici provenienti dalla Sicilia e dalla Calabria. Se pensiamo, ad esempio, che a Taranto esiste il quarto centro siderurgico che impegna notevolmente l'attuale sistema dei trasporti, appare ancora più evidente la necessità che questo collegamento venga realizzato.

Ricordo che in proposito ho presentato in passato degli ordini del giorno che il Governo ha accettato ma che purtroppo non hanno sinora avuto un seguito. Vorrei pregare, pertanto, l'onorevole Sottosegretario di rendersi interprete di questa esigenza. Proprio l'altro giorno vi è stato un altro incontro a Matera perchè si desse l'avvio definitivo alla soluzione di questo problema: la ferrovia Metaponto-Matera-Foggia è un'esigenza non solo per le popolazioni della Basilicata, ma per le popolazioni dell'intero Mezzogiorno.

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

Prima di dare la parola all'onorevole Sottosegretario, aggiungerò qualche considera-

zione suggerita dall'ampio dibattito che si è avuto su questo provvedimento.

Credo che sia condivisa da tutti la preoccupazione per la gravità della situazione attuale di tanti tronchi delle ferrovie in concessione. Ed io faccio eco alla richiesta del senatore Piscitello che chiede al Governo, al Ministro dei trasporti, per la precisione, a che punto siamo con il piano per la ristrutturazione e la programmazione delle ferrovie concesse di cui si parla.

Altra considerazione da fare in merito al problema specifico dell'Alifana. Il discorso del collega Santonastaso non può non trovarci concordi; si tratta di una ferrovia che ha bisogno dell'essenziale. Io ho avuto la possibilità di documentarmi, per studiare questo problema, anche di fotografie.

È veramente una cosa che impressiona, vedere l'attuale stato di tale linea che giustifica l'urgenza di utilizzare i fondi che con questa legge mettiamo a disposizione; ma di utilizzarli per le opere funzionali, per rendere questa ferrovia quanto meno decente, perchè dalla documentazione che ho sotto gli occhi ripeto, risulta che si tratta di una ferrovia che sa veramente di un'era ormai superata. Mi stupirebbe se quindi il piano di ammodernamento andasse al di là delle iniziative assolutamente indispensabili.

Quando il senatore Santonastaso parla di previsioni di spesa per la non meglio precisata costruzione di una funivia per il Matese, mi rifiuto di pensare che nella regione Campania, il cui parere dovrà essere sentito per la programmazione della spesa di questi fondi, si voglia pensare ad una infrastruttura, non indispensabile qual è quella di una funivia, quando difficilmente con i 63 miliardi potremmo soddisfare le esigenze di ammodernamento del tronco Napoli-Piedimonte-Matese. Quindi, mi associo alle preoccupazioni espresse dal senatore Santonastaso e ritengo che il Governo sarà tanto responsabile che, quando vigilerà sui programmi di opere, eserciterà il proprio sindacato sulle destinazioni di spesa.

Circa lo stato in cui versano altre ferrovie in concessione dell'Italia meridionale, come avrete potuto rilevare, anche nella mia re-

lazione avevo auspicato che il Governo considerasse in una visione globale le esigenze di altre zone, e specificatamente delle ferrovie di cui si sono ampiamente occupati i senatori Avezzano Comes, Crollalanza e Salerno. Mi permetto soltanto di sottolineare il problema cui accennava il senatore Crollalanza, relativo all'accorciamento del collegamento ferroviario Roma-Bari via Campobasso, attraverso la costruzione del tronco Cassino-Venafro, in virtù del quale si accorcerebbe di un'ora la percorrenza Roma-Molise-Foggia-Bari.

**CROLLALANZA.** Anche più di un'ora!

**PRESDENTE**, *relatore alla Commissione.* Praticamente, si accorcerebbe di 80 chilometri l'attuale percorso Roma-Bari via Foggia. L'opera in questione è stata inserita nel piano dei 2.000 miliardi; ma a che punto siamo con le progettazioni e con gli appalti?

Abbiamo visitato con soddisfazione le infrastrutture imponenti della direttissima Roma-Firenze. Sono tra quelli che ritengono utilissima questa opera, ma non posso fare a meno di sollecitare il Ministero dei trasporti a rivolgere la sua attenzione anche ad altre zone del nostro paese.

Quando si parla delle ferrovie Calabro-lucane, c'è veramente da chiedersi: ma quando queste ferrovie saranno inserite nella rete ferroviaria dello Stato? Vorremmo che non passare questa legislatura senza che venissero almeno impostati tali problemi. Ha ragione il senatore Salerno quando dice: Matera è l'unico capoluogo di provincia non toccato dalla rete ferroviaria dello Stato! Questa è una cosa che dispiace, e che induce a chiedere al Governo di rivolgere la sua attenzione anche al Meridione.

Ricordo infine che la Commissione bilancio ha chiesto una proroga di otto giorni per esprimere il suo parere sugli emendamenti al disegno di legge proposti dal Governo; quindi, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### Discussione e rinvio del disegno di legge:

« **Modifiche ed integrazioni all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 1972, n. 1036, concernente norme per la riorganizzazione delle amministrazioni e degli enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica** » (1623), di iniziativa dei senatori Alessandrini ed altri

**PRESDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036, concernente norme per la riorganizzazione delle amministrazioni e degli enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica », d'iniziativa dei senatori Alessandrini, Zuccalà, Santalco, Mazzei e Venanzetti.

Ricordo che il provvedimento in questione — esaminato dalla nostra Commissione in sede referente, nella seduta del 25 settembre 1974 — ci è stato assegnato in sede deliberante dal Presidente del Senato, che ha accolto la richiesta in tal senso formulata dalla Commissione.

La parola al relatore, senatore Arnone.

**ARNONE**, *relatore alla Commissione.* È noto che ai sensi dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica numero 1036 del 1972 il Ministro dei lavori pubblici, di intesa con la Regione, può disporre l'incorporazione degli Istituti autonomi case popolari infraprovinciali negli Istituti provinciali.

La norma adempie al disposto della legge n. 865 del 1971 che delegava il Governo a procedere alla riorganizzazione degli enti operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica, lasciando al Ministro per i lavori pubblici la valutazione, caso per caso, dell'opportunità di procedere alla soppressione degli IACP aventi competenza non provinciale.

Di tale facoltà il Ministro finora non si è avvalso.

I proponenti del disegno di legge rilevano tuttavia che, pur rimanendo in vita, detti

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

100° RESOCONTO STEN. (10 dicembre 1975)

IACP vengono esclusi dalla possibilità di istituire una gestione speciale dei fondi per lo svolgimento dei piani di edilizia abitativa e sono esclusi anche dalla possibilità di succedere nella proprietà dei beni degli Enti soppressi e di assumere il personale.

Con la proposta in esame, pertanto, mentre si riproduce l'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1036, si esclude dalla possibilità di incorporazione gli IACP infraprovinciali che abbiano una certa consistenza patrimoniale; essi vengono espressamente equiparati a quelli provinciali e dichiarati competenti ad eseguire i programmi di edilizia residenziale. Gli Istituti che potranno beneficiare del provvedimento sono esattamente dodici: quelli di Biella in provincia di Vercelli, di Busto Arsizio in provincia di Varese, di Acireale in provincia di Catania, di Castelfranco Veneto e di Conegliano in provincia di Treviso, di Civitavecchia in provincia di Roma, di Este in provincia di Padova, di Fermo in provincia di Ascoli Piceno, di Lanciano in provincia di Chieti, di Monselice in provincia di Padova, di Tolmezzo in provincia di Udine, di Carbonia in provincia di Cagliari.

Corre peraltro l'obbligo di fare presente che l'equiparazione agli Istituti provinciali, dichiarata nel secondo comma dell'articolo in esame, comporta non solo l'esecuzione dei programmi di edilizia residenziale, che per espressa menzione appare lo scopo principale della norma, ma anche le funzioni indicate nell'articolo 9 lettera a) dello stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 1036 (approvazione di programmi esecutivi, progetti di opere eccetera), di cui all'articolo 11 comma 12 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972 n. 1035 (proroga del termine di occupazione e alloggio). Va anche detto che la dimensione dell'Istituto posta a limite dell'esclusione dall'incorporazione costituisce anche una motivazione di idoneità delle strutture dell'Ente a far fronte a tali oneri. Nella breve relazione che accompagna il disegno di legge si afferma che questi istituti rappresentano un'alta tradizione democratica ed hanno il merito di aver percorso gli Istituti a carattere provinciale nell'impegno civico di dare un alloggio

adeguato alle famiglie prive della casa, essendo sorti spontaneamente nei primi anni del secolo per impulso di avveduti amministratori comunali e di elette associazioni di cittadini.

Non mi resta, pertanto, che sollecitare i colleghi perchè non neghino il voto favorevole a questo provvedimento. Devo far presente che l'ufficio legislativo del Ministero dei lavori pubblici sta predisponendo delle modifiche che non ho ancora potuto acquisire. Sarebbe perciò opportuno, onorevole Presidente, non passare all'esame degli articoli nella seduta odierna.

**P R E S I D E N T E .** Possiamo comunque aprire la discussione generale.

**A L E S S A N D R I N I .** Vorrei ringraziare prima di tutto la Commissione per aver voluto prendere in considerazione questo disegno di legge che io ed altri colleghi abbiamo ritenuto opportuno presentare.

Si tratta di lasciar sopravvivere, come il relatore con tanta precisione ha posto in evidenza, degli istituti autonomi di case popolari a carattere non provinciale, che svolgono da molti decenni la loro attività in modo eccellente. Sarebbe illogico che organismi già esistenti venissero soppressi e nello stesso tempo si autorizzasse, come in alcuni casi sta accadendo, il sorgere di cooperative a proprietà indivisa che subiscono un minore controllo. Il relatore ha accennato alle modifiche che sono allo studio e che mi auguro possano essere approntate il più presto possibile. Sono perciò favorevole a rinviare ad altra seduta il seguito della discussione.

**P R E S I D E N T E .** Ritengo anch'io che, in attesa delle preannunciate modifiche, sia il caso di rinviare ad altra seduta l'ulteriore discussione del disegno di legge. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

*La seduta termina alle ore 11,30.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici  
DOTT. GIULIO GRAZIANI