SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 16 APRILE 1964

(15ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Proroga al 1° luglio 1969 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale » **(212)** (*D'iniziativa dei senatori Veronesi ed altri*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 240, 242, 243, 244, 245
BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 242, 243, 244
DE UNTERRICHTER, *relatore* 240, 241, 242, 243, 245
FABRETTI 243
FERRONI 242, 245
FLORENA 242
GENCO 241, 242, 243, 244, 245
GUANTI 245
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 244
MASSOBRIO 241, 243
VERGANI 241

« Estensione dei benefici previsti dall'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini (Nuoro) e di Balestrino (Savona) » **(271) (Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . *Pag.* 230, 232, 235, 237, 239, 240
ADAMOLI 231, 232
BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . 231, 232, 235, 236, 237, 239
CROLLALANZA 233, 238
DERIU, *relatore* 230, 239, 240
FERRARI Giacomo 237
FERRONI 234, 235, 236
GENCO 234
LOMBARDI 236
MILILLO 232, 236
PIRASTU 233, 234, 236, 239, 240

« Estensione della competenza delle Sezioni autonome del Genio civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini » **(459)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 246, 248
BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 248
GENCO 247
RESTAGNO, *relatore* 246, 248
VERGANI 248
ZANNINI 247

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Francesco Ferrari, Giacomo Ferrari, Ferroni, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Massobrio, Milillo, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano e Vergani.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Pirastu e Zannini.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Battista e per i trasporti Lucchi.

G U A N T I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Estensione dei benefici previsti dall'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini (Nuoro) e di Balestrino (Savona) » (271)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione dei benefici previsti dall'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini (Nuoro) e di Balestrino (Savona) ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ricordo agli onorevoli colleghi che nella seduta del 26 febbraio scorso il Sottosegretario Battista, a nome del Governo, comunicò alla Commissione un nuovo testo del disegno di legge. Mentre il progetto originario applica al trasferimento degli abitati di Gairo, Osini e Balestrino i benefici previsti da una legge precedente, il testo successivamente proposto accresce detti benefici e detta norme particolari.

Per maggiore chiarezza, do lettura dell'intero nuovo testo, che è stato già distribuito a tutti i Commissari nella precedente seduta.

Art. 1. - Per l'esecuzione dei lavori di completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini (Nuoro) e di Balestrino (Savona), i limiti del contributo per la ricostruzione delle case di abitazione, previsti dall'articolo 1, lettera *i*), ultimo comma, della legge 10 gennaio 1952, n. 9, vengono elevati a lire 650.000 a vano per i proprietari che hanno diritto al contributo del 90 per cento e a lire 400.000 a vano per gli altri, e, complessivamente, a lire 3.500.000 per ciascun proprietario a qualunque categoria appartenga

Art. 2. - È in facoltà dei sinistrati aventi diritto al contributo del 90 per cento per la ricostruzione della casa di loro proprietà, richiedere che i lavori relativi siano eseguiti dallo Stato, a suo totale carico, impegnandosi al versamento, in venti annualità, della quota da loro dovuta.

Art. 3. - Gli assegnatari degli alloggi costruiti nella nuova sede degli abitati di Gairo ed Osini, i quali hanno diritto alla concessione dei contributi previsti dalla legge 10 gennaio 1952, n. 9, per la ricostruzione della propria casa possono chiedere la cessione in proprietà degli alloggi medesimi, previa rinuncia ai detti contributi ed all'assegnazione dell'area fabbricabile nell'ambito del piano regolatore del nuovo abitato, ad essi spettante, a' sensi della legge 9 luglio 1908, n. 445.

Tutti gli altri assegnatari possono chiedere il riscatto dell'alloggio in base alle disposizioni del decreto presidenziale 17 gennaio 1959, n. 2, rinunciando all'assegnazione dell'area fabbricabile nel piano regolatore del nuovo abitato. In tal caso, il prezzo di cessione deve essere determinato tenendo conto del costo di costruzione al netto del valore del terreno.

Art. 4. - Alla maggiore spesa derivante dall'applicazione della presente legge si provvederà con i fondi iscritti in bilancio per danni dipendenti da alluvioni, piene e frane.

Purtroppo, il parere della Commissione finanze e tesoro sul nuovo testo del quale ho dato testè lettura è contrario; ma ritengo che su tale questione sia opportuno dare la parola al relatore, senatore Deriu.

D E R I U , *relatore.* Mi sembra pregiudiziale prendere in esame il parere della

Commissione finanze e tesoro, poichè sarebbe inutile iniziare la discussione del merito se fosse poi impossibile approvare il disegno di legge. Do, quindi, lettura del parere della 5ª Commissione:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il nuovo testo proposto del disegno di legge n. 271, deve constatare la sussistenza di un maggiore, non precisato onere a carico del bilancio dello Stato anche se, prevedibilmente, ripartibile in più esercizi finanziari.

Al contempo, deve osservare che è data all'articolo 4 una insufficiente indicazione di copertura finanziaria, poichè non è individuato il capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sul quale verrebbe fatto gravare, a riduzione di altra attuale spesa, il suddetto, imprecisato onere, né pertanto, è accertabile la possibilità di una tale riduzione.

Quanto sopra osservato, la Commissione finanze e tesoro non può, allo stato degli atti, dare la propria adesione, per quanto di competenza, alla nuova formulazione proposta ».

Purtroppo, malgrado il nostro rammarico per il ritardo con cui è stato comunicato questo parere, dopo vari rinvii, dobbiamo riconoscere che la Commissione finanze e tesoro ha ragione e che — se l'onorevole Sottosegretario me lo consente — ha torto il Ministero dei lavori pubblici, il quale non solo non si è preoccupato, a suo tempo, di specificare nel nuovo testo di legge il capitolo al quale si sarebbe dovuto attingere per far fronte a questa spesa, ma non se ne è preoccupato nemmeno successivamente, malgrado le numerose sollecitazioni ricevute. Vorrei, quindi, sapere se l'onorevole Sottosegretario è oggi in grado di indicare tale capitolo, in modo che si possa approvare il disegno di legge in esame: in caso contrario, non so proprio che cosa potrà fare la nostra Commissione.

La verità è che questo provvedimento è assolutamente urgente, poichè gli abitanti di Gairo ed Osini sono da molto tempo minacciati da catastrofi che si potrebbero verificare da un giorno all'altro, dopo di che nessuna recriminazione avrebbe più senso.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'onorevole relatore ha affermato che il Ministero dei lavori pubblici è stato più volte sollecitato ad indicare il capitolo del bilancio al quale attingere per finanziare il disegno di legge in esame. In realtà, non so nulla di queste lettere, poichè, date le migliaia di lettere che pervengono giornalmente al Ministero, non tutta la corrispondenza passa sotto ai miei occhi, ma so soltanto che il parere della Commissione finanze e tesoro non è pervenuto al Ministero, né, del resto, poteva pervenire, poichè porta la data del 15 aprile. Tale parere mi è stato consegnato oggi a mano e, evidentemente, mi farò parte diligente per ottemperare alle richieste della Commissione finanze e tesoro, augurandomi che tutto possa essere risolto nel più breve tempo possibile. Di più non posso dire.

A D A M O L I . Ci troviamo dinanzi ad una situazione veramente sorprendente, poichè — di fronte ad una realtà che, come ha rilevato il senatore Deriu, si fa sempre più drammatica e richiede un'immediata soluzione — il primo provvedimento si è dimostrato incompleto ed oggi, dopo i rilievi, i richiami, i rinvii e i ritorni, stiamo ancora cercando la maniera di dare la copertura al provvedimento in questione. La situazione, pertanto, è realmente indice di una grave disfunzione al livello governativo. Dal momento che, dopo essere stato tolto dall'ordine del giorno, il disegno di legge è oggi riapparso, credevamo che fosse intervenuto un fatto nuovo, mentre, purtroppo, non è accaduto nulla. Apprezziamo la diligenza del Presidente che ha rimesso il provvedimento all'ordine del giorno, ma ci troviamo di fronte al Governo che dichiara di non saper come dare la copertura ad un disegno di legge preparato dallo stesso Ministero. Se si trattasse di un'iniziativa parlamentare, non vi sarebbe nulla di strano, poichè molto spesso ci sentiamo dire che non si sa come sopperire a determinate richieste; ma si tratta di un'iniziativa del Governo! Vorremmo, pertanto, che il Sottosegretario ci desse una risposta.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Le ripeto, senatore

Adamoli, che il parere della Commissione finanze e tesoro mi è stato consegnato soltanto questa mattina.

A D A M O L I . Onorevole Sottosegretario, venendo qui questa mattina doveva avere gli elementi, riguardanti la copertura finanziaria del provvedimento, nella sua cartella!

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se avessi conosciuto prima il parere, avrei potuto prendere dei provvedimenti; naturalmente, non intendo fare colpa a nessuno per il ritardo poichè, essendo stato redatto ieri, questo documento non poteva arrivare in tempo al Ministero. Comunque, vorrei far presente che non comprendo il rilievo fatto dalla Commissione finanze e tesoro, dal momento che l'articolo 4 del testo proposto dal Ministero dei lavori pubblici è del seguente tenore:

« Alla maggiore spesa derivante dall'applicazione della presente legge si provvederà con i fondi iscritti in bilancio per danni dipendenti da alluvioni, piene e frane ».

Il capitolo al quale si fa riferimento non è particolarmente fornito, ma dispone di qualche miliardo; non comprendo, pertanto, la ragione per la quale la Commissione finanze e tesoro richieda una più precisa indicazione. E mia intenzione chiedere schiarimenti alla Commissione finanze e tesoro, ma penso che il relatore stesso potrebbe domandare la ragione per la quale non è sufficiente la norma dell'articolo 4, la quale stabilisce di prelevare i fondi da quelli già esistenti in bilancio per alluvioni, piene e frane.

A D A M O L I . Ritengo che, se le popolazioni interessate dovessero sapere che, ancora una volta, il provvedimento così ansiosamente atteso non è stato approvato perchè la Commissione non sa come trovare i fondi, penserebbero di essere prese in giro.

Pertanto, dal momento che abbiamo altri disegni di legge all'ordine del giorno, proporrei di passare al loro esame; nel frattempo, essendo la Commissione finanze e tesoro riunita, il nostro relatore potrebbe chiedere subito gli schiarimenti necessari e l'onorevole Sottosegretario potrebbe telefonare al Ministero per puntualizzare l'aspetto tecnico della questione. In tal modo, il provvedimento potrebbe essere approvato nella stessa mattinata di oggi.

P R E S I D E N T E . Mi pare che sia necessario precisare due elementi: il capitolo al quale si deve attingere e l'importo presunto della spesa; altrimenti non è possibile determinare se vi è capienza o meno.

M I L I L L O . Onorevole Presidente, non intendo entrare nel merito dei rilievi fatti dalla Commissione finanze e tesoro, anche per il fatto che mi trovo in questa Commissione oggi per la prima volta e non ho avuto modo di esaminare il disegno di legge. Prendo, pertanto, la parola unicamente per rendere alla Commissione una testimonianza diretta della situazione di questi due comuni della Sardegna. Sono stato, infatti, qualche giorno fa in Sardegna e ho potuto personalmente constatare la situazione di estremo pericolo nella quale versano gli abitanti di questi disgraziati Comuni. Si resta veramente impressionati entrando in quelle case quasi crollate, dichiarate inabitabili da non so quanto tempo, nelle quali tuttavia la popolazione non può non vivere, non sapendo dove andare a rifugiarsi! La frana si è abbattuta su questi due Comuni nel 1951 e quindi non si tratta solo di attese e di speranze deluse. È necessario, pertanto, assumere appieno la nostra responsabilità di fronte alla nostra stessa coscienza, poichè in quei luoghi sussistono le condizioni per una catastrofe sul tipo di quella del Vajont; infatti, se durante la notte si scatenasse un'alluvione o anche solo un temporale, si potrebbero verificare non soltanto dei danni enormi, ma anche perdite di vite umane.

È opportuno, quindi, non perdere neanche un giorno per dare il via finalmente a questo provvedimento: le eventuali lacune potranno essere colmate nel giro di poche ore, attraverso rapide consultazioni con la Commissione finanze e tesoro e col Ministero.

C R O L L A L A N Z A . Ritengo che la affermazione fatta dall'onorevole Sottosegretario — il quale dichiara di non rendersi conto delle richieste della Commissione finanze e tesoro, sostenendo che l'articolo 4 è già sufficiente ad assicurare una copertura — non sia molto esatta. Infatti, se è vero che vi è un capitolo del bilancio al quale fanno capo i fondi da stanziarsi per determinate calamità, è anche vero che tale capitolo provvede a dare esecuzione a leggi speciali e non ad un provvedimento di questo tipo che non prevede un'autorizzazione di spesa. È chiaro che — come è stato più volte denunciato in Assemblea da diversi Parlamentari — il Ministero non ha a disposizione un fondo adeguato per fronteggiare le diverse calamità che, purtroppo, sotto forma di terremoti, di alluvioni o di frane si abbattono sul nostro Paese. Il senatore Milillo ha affermato di aver constatato personalmente che la situazione in Sardegna è di estrema pericolosità: ma di estrema pericolosità è anche la situazione esistente lungo tutto il dorsale dell'Appennino, dove, a causa di possibili frane, numerosi abitati dovrebbero essere sgombrati. La situazione non è forse urgente come quella della Sardegna, ma è di tale pericolosità che dovrebbe, una volta per sempre, far comprendere al Governo la necessità di adottare un provvedimento di carattere finanziario capace di garantire non solo la possibilità di un primo intervento, ma anche quella di fronteggiare, almeno per un esercizio, le conseguenze che derivano da tali calamità.

Colgo, inoltre, l'occasione per richiamare l'attenzione del Governo e, quindi, del Sottosegretario, sull'esigenza, prospettata altre volte, di determinare, una volta per sempre, una legge di casistica dei criteri con i quali si deve sovvenire alle varie calamità. È necessaria, infatti, una legge che fissi i criteri per cui, in caso di terremoto, si provvede alla ricostruzione delle abitazioni con dei contributi stabiliti nella misura «x », in caso di alluvione si provvede agli indennizzi nella misura « y »; di modo che, ogni volta che si determina una calamità, non vi sia bisogno di creare *ex novo* un provvedimento, adottando delle norme che sono sempre diverse da quelle adottate nel provvedimento precedente. Vi è un gran guazzabuglio di leggi in materia di contributi, per cui in determinate circostanze si largheggia forse eccessivamente, in altre non si concede un contributo adeguato.

Questi sono i motivi per i quali ritengo che oggi non siamo in condizioni di poter approvare il provvedimento in esame; è necessario, infatti, che il Sottosegretario fornisca degli elementi più precisi, in modo che la Commissione possa responsabilmente approvarlo.

P I R A S T U . Chiedo scusa per il mio intervento, poichè non faccio parte di questa Commissione, ma il provvedimento in esame riguarda una questione che interessa un po' tutta la Sardegna e tratta un problema che è di estrema gravità. Innanzitutto, onorevole Sottosegretario, vorrei far presente che la Commissione finanze e tesoro per poter esprimere un parere deve sapere di che somma si tratta, poichè è impossibile poter stabilire se vi è o meno la copertura quando non è indicata la somma. Ora, nel provvedimento in discussione non si parla dell'entità della spesa.

In secondo luogo, bisogna indicare con precisione il capitolo del bilancio, e mi riallaccio qui ai rilievi fatti dal senatore Crollalanza.

Inoltre, onorevole Sottosegretario, non è esatta l'affermazione che il competente ufficio del Senato non abbia fatto presente la situazione al Ministero dei lavori pubblici: mi sono, infatti, informato e ho saputo che da circa 15 giorni tale ufficio ha prospettato il problema al Ministero. Ora, il ritardo della Commissione finanze e tesoro dipende proprio da questa circostanza, poichè prima di decidere sul provvedimento la Commissione stessa ha voluto attendere le indicazioni del Ministero dei lavori pubblici sulla copertura: è stato risposto che la questione doveva essere esaminata di concerto col Ministero del tesoro.

In effetti, quindi, il problema si pone in questi termini e si sposta. Il problema è troppo importante per fare delle considerazioni di carattere politico: ritengo che il Mi-

nistro Pieraccini sia senz'altro in buona fede, ma questo modo di procedere non può non lasciarci perplessi. D'altronde se, come ha affermato l'onorevole Sottosegretario, il problema non esiste, egli stesso potrà dichiarare che, alla copertura del maggior onere della spesa consistente in una somma che dovrà essere specificata, si provvederà con i fondi iscritti in un determinato capitolo, che dovrà pure essere specificato. A questo punto la Commissione finanze e tesoro darà senz'altro parere positivo. Pertanto, basterà che il Sottosegretario ci indichi con precisione l'ammontare dell'onere e il capitolo del bilancio perchè la Commissione finanze e tesoro — della quale faccio parte e che in questo momento è riunita — si esprima favorevolmente. Mi sembra che tutto questo sia molto semplice.

G E N C O . Tutto questo è semplicistico, non semplice, poiche non sarà certamente possibile avere subito una risposta.

P I R A S T U . Il senatore Genco, giunto in ritardo, evidentemente non ha sentito quanto l'onorevole Sottosegretario ha affermato: che la copertura esiste e che la questione è puramente formale. Pertanto, se la copertura esiste, il problema è di facile soluzione: basta, infatti, una semplice telefonata agli uffici per trovare la formulazione adeguata, e, in tal caso, la Commissione finanze e tesoro darà immediatamente il suo parere favorevole.

Non intendo illustrare di nuovo la situazione di quelle località già enunciata dai colleghi Deriu e Milillo, il quale ultimo si è recato domenica scorsa a visitare Gairo; tuttavia voglio anch'io far notare che la situazione è di estrema gravità, perchè gran parte di questo paese sta franando e nelle case diroccate abitano ancora delle famiglie. Non vorrei che, come è capitato tante altre volte in Italia, questi problemi si pongano solo dopo che si sono verificati lutti e tragedie, cui è impossibile rimediare.

In forza di queste considerazioni, faccio appello alla Commissione, ma in questo caso soprattutto al Governo, perchè il provvedimento sia approvato prima che si abbiano a verificare delle disgrazie.

F E R R O N I . Brevissimamente voglio dichiarare che sono d'accordo con il senatore Crollalanza sull'opportunità di un'organica programmazione di intervento, e questa convinzione mi deriva dalla frequenza con la quale questi fenomeni si verificano ormai in tutta Italia, dal dorsale alpino al Cadore — potrei citare Monte Zucco dove andavo a fare colazione venti anni fa e dove ora non si può più accedere —. Si tratta evidentemente di fenomeni geologici che noi abbiamo il dovere di considerare in una previsione di intervento, sia pure nei limiti della preveggenza umana.

E quando si afferma che il problema dei finanziamenti doveva essere risolto di concerto tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero del tesoro, mi spiace rilevare che evidentemente piuttosto che un concerto deve esserci stata una stonatura.

Se al punto in cui ci troviamo vogliamo riprendere un concerto serio, sono lieto di trovarmi (oggi a differenza dell'altro giorno) d'accordo con il collega Adamoli nel suggerire il tentativo, già proposto dallo stesso Sottosegretario, di interpellare immediatamente la Commissione finanze e tesoro indicando la cifra di primo intervento presumibilmente necessaria per questo provvedimento di legge.

G E N C O . Non era prima nelle mie intenzioni di offendere il senatore Pirastu, tuttavia mi sembra alquanto semplicistico il pensiero di poter risolvere il problema insito nel disegno di legge questa mattina stessa.

Si tratta infatti di un disegno di legge mal nato. Sin da quando è stato presentato, nella seduta del 31 ottobre 1963 dal Ministro dei lavori pubblici di allora, Sullo, prima ancora della mancata designazione del capitolo di copertura mancava la cifra che indicasse il costo dello spostamento dei vari abitanti. Ritengo che nessuna Commissione sia in grado di esprimere un'opinione se non si conosce neppure l'entità della spesa.

Ora consentitemi di dire che è veramente enorme che per un provvedimento di legge presentato di concerto tra il Ministro dei

lavori pubblici e quello del tesoro, dopo sei mesi dalla sua presentazione, ci si venga a dire che non è possibile reperire i fondi di copertura.

Facendo un calcolo approssimativo risulta che la cifra globale necessaria si aggira intorno ai tre miliardi; ecco perchè, caro senatore Pirastu, credo non sia una questione risolvibile in una mattinata il reperimento di tale somma!

Tuttavia se il Sottosegretario e il Presidente ritengono si tratti di questione risolvibile immediatamente, certamente non mi oppongo all'ulteriore corso del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Ho l'impressione che dobbiamo fare ogni sforzo per cercare di risolvere il problema in mattinata. Non vorrei accettare il concetto della stonatura...

F E R R O N I . Diciamo dissonanza...

P R E S I D E N T E . Vorrei piuttosto pensare che i due Ministeri si siano messi d'accordo sull'effettiva disponibilità di questa cifra.

Invito, quindi, il Sottosegretario, in base a questa raccomandazione, che spero sia realtà, di fornirci in mattinata questi due estremi, e cioè l'importo presunto di spesa ed i capitoli di bilancio, cui attingere. Accertati questi due dati, suggerirei che il nostro relatore si recasse presso la Commissione finanze e tesoro.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questo disegno di legge porta in sè il difetto di tutti i provvedimenti di urgenza: per voler fare in fretta si finisce col fare più tardi.

Per quale ragione si è detto: « Si provvederà con i fondi iscritti in bilancio per danni dipendenti da alluvioni, piene e frane »? Appunto perchè formulare una legge speciale con relativo finanziamento non è cosa che si possa fare in poche ore. Voi tutti sapete quanto lunghe e penose siano sempre le discussioni con il Ministero del tesoro.

Quindi, la mancanza del concerto con il Ministero del tesoro, rilevata dal senatore Ferroni, trova la sua giustificazione nelle difficoltà che questo Ministero incontra per reperire in breve tempo il finanziamento del provvedimento.

Il concetto che ha mosso il Ministero è stato quindi in un primo momento di mettere a disposizione degli abitanti di questi luoghi, così gravemente minacciati, i pochi fondi esistenti. Certamente questi non saranno sufficienti, ed è questo il motivo per cui manca nel disegno di legge un preventivo di spesa; ma intanto si è inteso andare incontro, sia pure con questi mezzi limitati, alle giustificate insistenze di queste popolazioni, riservandosi, in un secondo momento di intervenire con una legge straordinaria per completare il lavoro intrapreso.

Tenuto conto della situazione finanziaria che ho testè esposto, mi sembra che la Commissione possa tranquillamente approvare il disegno di legge nel testo presentato dal Ministero dei lavori pubblici, senza bisogno di ascoltare ulteriormente la Commissione finanze e tesoro il cui parere si riferisce, evidentemente, al finanziamento definitivo del provvedimento che ci sta dinanzi. In questa situazione, con l'approvazione del disegno di legge si verrebbe a riconoscere ai proprietari interessati il diritto sostanziale al contributo, nella nuova misura prevista. Prima che le necessarie pratiche amministrative ed i lavori edilizi vadano innanzi, potrà sopraggiungere una organica legge speciale con la relativa copertura. Nel frattempo la mancanza della copertura completa (una copertura provvisoria, come ho già spiegato, esiste, sia pure in misura insufficiente) non avrà alcuna importanza.

In questi termini, prego la Commissione di voler provvedere.

P R E S I D E N T E . Sono piuttosto perplesso di fronte alla soluzione, pur allettante, prospettata dall'onorevole Sottosegretario.

A mio avviso, il problema che ci sta di fronte va diviso in due parti, ben distinte:

1) l'azione che il Ministero dei lavori pubblici sta svolgendo presso il Ministero del tesoro per ottenere i fondi necessari a far fronte all'intero fabbisogno delle popo-

lazioni delle località in questione; azione per condurre a termine la quale occorrerà parecchio tempo, e che, comunque, si risolverà tra i due Ministeri;

2) l'azione affidata alla Commissione dei lavori pubblici per trovare l'architettura giuridica da dare a questo provvedimento al fine di utilizzare i fondi oggi esistenti in bilancio.

Cerchiamo quindi di assolvere a questo compito limitato che ci è demandato.

MILILLO. Credo che non sia possibile approvare un disegno di legge in tali condizioni.

Invece, una volta precisata la spesa, sarà facile per il relatore, unitamente al Sottosegretario, prendere contatto questa mattina stessa con la Commissione finanze e tesoro per vagliare le possibilità di soluzione, tenendo presente che vi sono dei capitoli, sia pure modesti, dai quali si può attingere. Vi è, per esempio, un capitolo generico per far fronte ai provvedimenti legislativi in corso.

LOMBARDI. Mo cercato nel bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici il capitolo cui si riferisce la copertura indicata in forma generica nell'articolo 4 del nuovo testo della proposta di legge e mi pare di averlo individuato nel capitolo 148 per l'esercizio 1964-65 dove si parla di alluvioni, frane, eccetera ...

La dizione letterale corrisponde. Questo stanziamento è di 295 milioni e si ripete uguale dall'esercizio finanziario precedente.

Facendo riferimento a questo capitolo mi sembra che il problema possa considerarsi risolto.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La Commissione finanze e tesoro non può opporsi senza fondamento ...

PIRASTU. Se manca la copertura, si potrà tuttavia, dal punto di vista tecnico, trovare un'altra formulazione; indicare, sia pure genericamente, un capitolo già assorbito da altre leggi.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Immagino che nel bilancio un capitolo debba esistere, perchè noi continuiamo a distribuire denari per fronteggiare i vari danni derivanti da frane.

PIRASTU. Occorre allora indicare il capitolo e indicare la somma che si intende utilizzare

FERRONI. Intendo fare una proposta che forse potrebbe sciogliere il nodo di questa imbarazzante situazione. Innanzitutto, vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario che cosa avrebbe fatto se questa frana avesse portato ad una situazione assai più drammatica, con necessità di sfollamento immediato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Avrei fatto un telegramma per stanziare dei fondi, prelevandoli da un particolare capitolo del bilancio.

FERRONI. Questa è la risposta che mi aspettavo.

A questo punto, mi pare che non possiamo insistere per l'approvazione del provvedimento nella formulazione attuale, poichè rischieremmo di operare in modo non regolare. Ma, dal momento che la situazione è grave e drammatica, mi riservo di formulare un ordine del giorno per invitare il Ministero dei lavori pubblici ad intervenire nel modo più rapido con i fondi a sua disposizione nel capitolo « x » del bilancio dei lavori pubblici; nel frattempo il Ministro dei lavori pubblici di concerto col Ministro del tesoro dovrebbe precisare nel testo del provvedimento l'ammontare esatto dei fondi necessari per il completamento delle opere. In tal modo il Ministero dei lavori pubblici avrebbe la possibilità di un intervento immediato con una certa priorità di scelta nei confronti delle abitazioni più in cattivo stato. La mia proposta concreta, pertanto, tende al fine di concedere al Ministero dei lavori pubblici la possibilità di un intervento immediato in modo di tamponare temporaneamente la situazione, lasciando nello stes-

so tempo a noi il tempo di colmare le lacune del disegno di legge.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi sembra che la proposta fatta dal senatore Ferroni possa essere accettata, tanto più che io devo fare quasi giornalmente dei telegrammi stanziando delle somme per il cedimento di qualche frana o per il crollo di qualche fabbricato. I fondi non sono ingenti, ma non sono neanche del tutto insufficienti, tant'è vero che quando vi è la necessità di un pronto intervento i soldi ci sono sempre. Posso citarvi, ad esempio, un caso avvenuto ultimamente in un comune del Lazio, dove è crollato tutto un quartiere composto di case in parte lesionate dalla guerra; fortunatamente non vi sono state vittime, poichè le case erano state dichiarate inabitabili e si era provveduto a sgombrarle. In quell'occasione inviai subito, a mezzo di telegramma, la somma di 25 milioni per le necessità immediate; successivamente venne fatto uno stanziamento sulla legge n. 1460 per provvedere alla costruzione di nuove case. Nel frattempo si è provveduto a fornire l'alloggio a questi poveri sfollati e sono state usate le case prefabbricate che sono a disposizione nostra o della Difesa, a seconda delle necessità. In tal modo è stato possibile sistemare provvisoriamente tutta questa gente, in attesa della costruzione delle nuove abitazioni.

Ora, interventi di questo genere possono essere compiuti anche ogni giorno. Pertanto, anche nel caso in esame, trattandosi di una situazione veramente grave, si può provvedere, in parte, immediatamente. Per il resto, trattandosi di un problema molto vasto, anzichè approvare uno dei tanti provvedimenti di urgenza che poi, proprio per la loro imperfezione, tardano più degli altri ad essere perfezionati, proporrei di insistere con il Tesoro per uno stanziamento *ad hoc.* D'altronde, se il problema è effettivamente così vasto, lo stanziamento di 300 o 400 milioni potrebbe sembrare quasi una presa in giro. È chiaro che agli effetti immediati una somma del genere è meglio che niente, ma, agli effetti psicologici, può costituire un elemento negativo. Infatti questa povera gente potrebbe pensare che con poche centinaia di milioni si è creduto di risolvere un problema di una gravità ben maggiore.

Personalmente sono molto dispiacente per l'incidente, anche perchè, come ho già detto, se avessi conosciuto prima il parere della Commissione finanze e tesoro, avrei potuto cercare di risolvere la questione.

Comunque, al punto in cui siamo, ritengo che non vi sia altro da fare se non rimandare la discussione alla prossima settimana; per parte mia, naturalmente, mi impegno a fare tutto il possibile per individuare con precisione il capitolo al quale si può attingere. Vi potrebbe anche essere, ad esempio, un capitolo riguardante altra legge che abbia consentito delle economie e, in questo caso, pur di approvare presto il disegno di legge in esame, si potrebbe disporre il trasferimento di fondi da un capitolo ad un altro. Comunque, trattandosi di un problema di portata così vasta, prego la Commissione di rimandare la discussione alla prossima seduta.

P R E S I D E N T E . A me sembra che al momento della presentazione del disegno di legge vi doveva essere per lo meno l'idea della fonte alla quale attingere per reperire i fondi necessari, salvo poi ad approvare una formulazione adeguata.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Mi sembra che non sia necessario essere dei giuristi o dei tecnici, ma sia unicamente opportuno avere un po' di buon senso.

Dal modo in cui è stato presentato il disegno di legge, si nota, innanzitutto, una discordanza tra i due Dicasteri interessati e, in secondo luogo, senza voler offendere nessuno, si ha un po' l'impressione che si vogliano prendere in giro le popolazioni. Si annunciano dei provvedimenti quando, malgrado la necessità di un intervento, si sa di non poter fare nulla.

Anzitutto, quindi, ci vuole un po' di buon senso, e, a questo punto, mi riallaccio ai rilievi fatti dal senatore Crollalanza. Non si vede, infatti, perchè vi debbano essere delle disparità quanto si tratta di intervenire in situazioni analoghe ad altre che si sono veri-

ficate o si potranno verificare. In tutti i casi, il provvedimento non dovrebbe contenere 4 o 5 articoli, ma un solo articolo, così formulato: « Si estendono i benefici della legge *x* ai Comuni *a* e *b* ». Mi pare ovvio che in questi casi non vi debbano essere nè delle preferenze nè delle precedenze.

Comunque, quello che meraviglia più di tutto è il fatto che il rappresentante del Governo venga qui a dirci che non era informato della situazione, altrimenti avrebbe potuto cercare di risolvere la questione, e altre cose di questo genere, mentre egli stesso, in occasione della discussione di un disegno di legge di una certa gravità e urgenza, dovrebbe essere in grado di fornirci tutte le notizie necessarie e sufficienti senza essere sollecitato. Sono, inoltre, del parere che il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe indicare, sia pure presuntivamente, l'entità della spesa, per dar modo al Ministero del tesoro di sapere dove e quando prelevare le somme adeguate e sufficienti. Mi sembra che il disegno di legge in esame dovrebbe contenere per lo meno una nota di variazione da un determinato capitolo ad un altro, poichè l'attuale dizione dell'articolo 4 è piuttosto vaga. È opportuno almeno conoscere l'ammontare del capitolo indicato, per impinguarlo, se è necessario, con fondi prelevati da altri capitoli.

Comunque, prescidendo da qualsiasi considerazione, ritengo che il Governo nella prossima seduta sarà in grado di fare delle proposte serie e concrete, tenendo presente, tra l'altro, la necessità di non fare delle preferenze e di non adottare dei criteri diversi da quelli usati in analoghi interventi, poichè gli stessi organi tecnici si trovano in difficoltà quando devono interpretare una legge che manca di precisione.

C R O L L A L A N Z A . Mi sembra che le idee sul contenuto del provvedimento non siano abbastanza chiare. Noi ci troviamo dinanzi ad un disegno di legge che tende ad integrare la precedente legge del 1957 per quanto riguarda i contributi da dare ai proprietari che devono ricostruire le abitazioni. Non si tratta, pertanto, di un provvedimento che riguardi opere pubbliche, strade, piazze, servizi pubblici o altre cose di questo genere, ma semplicemente i proprietari i quali, con la legge del 1957, avevano diritto ad un determinato contributo statale. Tale contributo viene aumentato a 650.000 per coloro ai quali ne spettavano 300.000, e a 400.000 lire per coloro ai quali ne spettavano 200.000. Nel presente disegno di legge, pertanto, vengono previste delle erogazioni maggiori di quelle contemplate nella legge del 1957.

Ora, se le cose stanno così, che cosa manca al provvedimento in esame? Manca la precisazione del nuovo onere, poichè è ovvio che bisogna sapere quale è la nuova spesa che deve sopportare l'Amministrazione dei lavori pubblici in seguito a questi aumenti di contributo; manca, inoltre, la certezza dell'esistenza dei fondi necessari in quel determinato capitolo, o, per lo meno, la certezza che, in seguito all'autorizzazione, il capitolo stesso venga integrato con i fondi necessari.

Quindi, non si tratta di inviare una somma per il pronto intervento, poichè questo non serve ai proprietari che hanno bisogno di fondi per la ricostruzione della propria abitazione. Del resto, anche sul piano del pronto intervento, i fondi del Ministero dei lavori pubblici sono modestissimi tant'è vero che, quando accade un grosso disastro, il Consiglio dei Ministri si deve riunire d'urgenza per adottare un primo provvedimento di pronto intervento che superi le poche decine di milioni che di tanto in tanto il Ministero invia per le piccole cose.

Allo stato attuale, anche in relazione al parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro, noi non siamo in condizione di approvare il disegno di legge. Ed è evidente che il Sottosegretario non può darci una risposta immediata. D'altronde è chiaro che il concerto tra il Ministero dei lavori pubblici e quello del tesoro deve essere stato, diciamo così, un po' disinvolto quando è stato presentato questo provvedimento di legge. Qui infatti si tratta della mancata precisazione di un aspetto alquanto rilevante, cioè della copertura finanziaria. Tuttavia ciò non mi meraviglia; purtroppo dobbiamo rilevare che la tecnica legislativa è in deca-

denza ogni giorno di più (l'abbiamo rilevato più volte in questa Commissione). C'è da augurarsi che si pongano presto dei rimedi, perchè se si dovesse continuare così c'è veramente da disperare su quelle che sono oggi, diciamo così, determinate competenze tecniche ed amministrative.

D E R I U , *relatore*. Evidentemente non è possibile accettare la proposta di ricorrere al pronto intervento in questo caso, perchè non si tratta di intervenire a riparare qua e là alcune case, bensì di completare i trasferimenti di due abitati che stanno franando di giorno in giorno.

Occorre fare in questa sede una legge organica e razionale che consenta di completare l'opera iniziata nel 1951, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro. Si tratta di completare trasferimenti iniziati circa 13 anni fa.

Ora la spesa presunta, secondo i dati che mi sono stati forniti dai tecnici dei lavori pubblici, ammonterebbe per Gairo a un miliardo e trecento milioni; per Osini a ottonovecento milioni; per Balestrino a quattrocinquecento milioni: cioè, in totale, circa tre miliardi.

Io devo tuttavia rilevare che il disegno di legge n. 271 presentato il 31 ottobre 1963 con il concerto tra il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro del tesoro, non diceva nulla circa la copertura o l'onere finanziario. Infatti l'articolo unico dice: « I benefici previsti dall'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, si applicano anche all'esecuzione dei lavori per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini (Nuoro) e di Balestrino (Savona) ».

Ora occorre che la Commissione finanze e tesoro sia univoca. Mi pare giusto fare questo rilievo perchè anche questo disegno di legge non indica nulla, ma estende soltanto a questi abitati i benefici previsti da una legge...

P I R A S T U . Ma vi era la copertura di quella legge; oggi invece si tratta di un maggior onere.

D E R I U , *relatore*. Mi pare che siamo in presenza di una formulazione analoga, per cui la stessa osservazione che è stata fatta per il progetto originario presentato dal Ministero dei lavori pubblici poteva benissimo essere fatta per il nuovo testo del disegno di legge il quale si limita ad estendere i benefici della legge del 1957.

Tuttavia, avendo il nuovo testo del disegno di legge determinato un aumento di onere rilevante, sarebbe opportuno, onde evitare un rinvio del provvedimento da parte della Camera o il rifiuto di promulgazione da parte del Presidente della Repubblica, indicare le cifre, che mi risultano essere quelle indicate dagli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

Mi permetto infine di chiedere che nella prossima riunione della Commissione la questione venga nuovamente discussa e approvata, perchè il fatto che la catastrofe non si sia verificata come si pensava il 31 ottobre, quando cioè fu presentato il provvedimento di legge, non ci autorizza però ad affidarci troppo all'improbabile clemenza del tempo.

P R E S I D E N T E . Il relatore ci ha fornito delle cifre che danno un totale abbastanza elevato. Ora è chiaro che non è possibile reperire tali somme in questo momento. Quindi io mi domando se non sia preferibile oggi fare una legge che ci consenta di spendere almeno quei pochi fondi che sono a disposizione.

D E R I U , *relatore*. Ciò non servirebbe a nulla.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella relazione era scritto che i fondi non erano sufficienti; aumentando il contributo diventano ancor più insufficienti.

P I R A S T U . Scusate se intervengo per la terza volta, ma sento il dovere di fare alcune osservazioni.

I due disegni di legge presentati dal Ministero sono completamente diversi. Nel primo provvedimento non c'è la necessità di indicare la specifica copertura perchè si tratta di estendere i benefici di una legge già esistente, ed il Ministero aveva assicurato

che vi erano dei residui per far fronte a queste esigenze.

D E R I U , *relatore.* Vi era un maggior onere.

P I R A S T U . Non è un maggior onere si restringe il restante campo di azione della legge.

Tuttavia se un maggior onere esiste, è ben diverso dalla cifra di tre miliardi indicata dal collega Deriu come onere recato dal nuovo testo, onere per il quale ritengo sia effettivamente necessario indicare il capitolo di previsione della spesa.

Questo disegno di legge è stato presentato dal Governo; si dovrebbe pregare il Governo di indicare la copertura che può esser distribuita, come si è fatto per altre leggi, in numerosi esercizi. Si comincia con una somma minima per poi continuare negli esercizi successivi.

E concludo sottolineando ancora una volta la drammaticità della situazione di questi luoghi perchè nelle case che stanno franando, ve lo assicuro per averlo visto coi i miei occhi, abitano ancora delle famiglie che si espongono ad un rischio veramente grave!

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, mi sembra che la volontà della Commissione sia di rinviare alla prossima settimana il seguito della discussione del disegno di legge.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Veronesi ed altri: « Proroga al 1° luglio 1969 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale » (212)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Veronesi, Bergamasco, Trimarchi, Bosso, Pasquato e Massobrio: « Proroga al 1° luglio 1969 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale ».

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

Articolo unico.

Al sesto comma dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le parole: « fino al 1° luglio 1964 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 1° luglio 1969 ».

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ha approvato il testo unico delle nuove norme di circolazione stradale. Le nuove norme prevedono l'istituzione di diversi limiti di ingombro e di peso per certe categorie di autoveicoli.

Per non danneggiare i veicoli che erano in circolazione e anche molti veicoli che erano in costruzione all'epoca dell'emanazione del decreto, nell'articolo 146 si era prevista la proroga di 5 anni per l'entrata in vigore di queste disposizioni. Precisamente, il sesto comma dell'articolo 146 stabiliva:

« Gli autoveicoli e i rimorchi che superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dagli articoli 32 e 33, in circolazione alla data del 1° luglio 1959, possono continuare a circolare fino al 1° luglio 1964; inoltre, possono essere ammessi alla circolazione i veicoli in corso di costruzione denunciati ai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici entro il 16 luglio 1959 e da questi accertati ».

I 5 anni stanno per scadere. È noto che gli autoveicoli di questo tipo, e sopratutto i rimorchi, hanno una durata che può essere giudicata di 10 anni. Credo sia quindi cosa saggia stabilire nei confronti di essi un'ulteriore proroga di 5 anni, tenendo presente che i proprietari che provvedono alla loro ricostituzione sono soggetti alla revisione in qualsiasi momento.

Comunque, allo stato attuale delle cose, abbiamo un numero rilevante di questi autoveicoli che non possono essere messi fuori circolazione; tuttavia, se noi approviamo la proposta della proroga a 5 anni dovrebbe risultare a verbale la raccomandazione della Commissione che non siano concesse ulteriori proroghe, in modo che i proprietari di questi autoveicoli sappiano esattamente che fra altri 5 anni quegli autoveicoli non circoleranno più. Altrimenti continuerà l'abitudine di ricostituire i veicoli o di ricostruirli addirittura *ex novo* con le vecchie caratteristiche per consentire un maggiore sfruttamento.

Il limite di altezza di m. 4,50 non è più tollerabile in rapporto allo stato attuale della nostra rete stradale che prevede la costruzione di sottopassaggi appunto di m. 4,50. Ma non di rado si trovano autoveicoli di misura e peso eccessivi che ostruiscono la circolazione perchè hanno un'altezza di metri 4,50 e sperano di passare sotto un sottopassaggio della stessa misura.

La mia conclusione è che il disegno di legge merita di essere approvato con la raccomandazione precisa, che non si concedano ulteriori proroghe.

G E N C O . Ma come si fa a vincolare la volontà del legislatore da qui a 5 anni?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* È una raccomandazione che dobbiamo fare perchè i costruttori ed i proprietari degli autoveicoli non pensino che se questa volta è stata concessa una proroga di 5 anni, alla scadenza vi sarà un'altra proroga, e praticamente questi 5 anni si potranno portare a 10.

M A S S O B R I O . Il relatore ha posto l'accento su una questione di particolare interesse, per cui aggiungere dell'altro potrebbe sembrare superfluo, dato che emergono già chiaramente quali sono e quali sarebbero le conseguenze che, in caso di mancata proroga, verrebbero a ricadere sulle imprese di trasporti che impiegano autotreni eccedenti la misura prevista dall'articolo 32 del Codice stradale. Ora sappiamo, e alcune statistiche ce lo provano, che gli autotreni in questione sono all'incirca 15 mila, di cui 3 mila non hanno ancora superato i 5 anni di vita, come riferisce anche la relazione del disegno di legge e quindi pressochè in efficienza assoluta; i rimanenti 12 mila autotreni non hanno superato ancora i 10 anni di vita, per cui anche questi sono in condizioni di buona efficienza.

Per cui, considerando le esigenze delle imprese di trasporto, in buona parte artigiane e, considerando il momento di crisi che l'economia nazionale sta attraversando e l'impossibilità da parte dell'industria automobilistica nazionale di sopperire con nuove costruzioni alla sostituzione di questi automezzi, considerando infine che non è consigliabile modificare questi automezzi per renderli aderenti ai requisiti richiesti dalla legge, in quanto ciò risulterebbe eccessivamente costoso, penso che, senza volermi dilungare, ci siano veramente motivi sufficienti per approvare questa proroga. Invito quindi gli onorevoli colleghi ad approvare questo disegno di legge, con la precisazione che questa scadenza non sarà prorogata ulteriormente, in modo da porre le imprese interessate in condizioni di sapere come si debbono comportare e come dovranno operare.

Detto questo, mi auguro che la proposta di proroga venga approvata.

V E R G A N I . Siamo d'accordo sulla approvazione di questo disegno di legge e concordiamo con le osservazioni fatte dal relatore. Senza dubbio è bene che ci sia una proroga; forse sarebbe più opportuna una proroga di 3 anni, comunque concordiamo anche sui 5. L'importante è che siano esperiti dei controlli affinchè questi automezzi in circolazione siano in efficienza; e siccome per mantenerli in efficienza è necessario che entrino nelle officine bisogna controllare che non vengano fatte delle modifiche per prolungarne la vita più del tempo preveduto, ad evitare che, alla scadenza del prossimo quinquennio, si possano chiedere ulteriori proroghe. Noi vorremmo che questa fosse effettivamente l'ultima proroga, come ha detto il relatore, anche perchè tra 5 anni il traffico sulle strade sarà molto più intenso di quanto non lo sia oggi, e togliere di mezzo questi au-

tomezzi così ingombranti e così pericolosi sarà assolutamente indispensabile.

Quindi approviamo il disegno di legge, ma con questa raccomandazione: che si tratti dell'ultima proroga.

G E N C O . Dichiaro che sono favorevole al disegno di legge e condivido la preoccupazione espressa sia dal relatore, sia dal senatore Vergani.

Voglio dire però che nell'approvare questo disegno di legge noi non possiamo vincolare il legislatore che ci sarà fra 5 anni.

Volevo anche aggiungere qualche altra cosa: sto studiando se non sia il caso di prepresentare un disegno di legge a modifica del Codice stradale, perchè se il Codice della strada viene rispettato, ammesso che venga rispettato, per quanto riguarda altezza e misure, pur con la deroga che abbiamo consentito, non vedo perchè non debba essere rispettato per tutto il resto, specialmente per quanto attiene ai limiti di velocità.

Quando approvammo in questa sede il Codice stradale, noi ci preoccupammo della velocità massima degli autotreni. Onorevoli colleghi, onorevoli membri del Governo, voi girate come noi e vedete quello che succede; non è possibile consentire ad automezzi pesantissimi, formati di motrice e di rimorchio, di circolare sulle strade alla velocità di 80, 90 chilometri orari. Lo vediamo tutti i giorni, le autocisterne a pieno carico marciano senza limiti di velocità, pur portando dietro un bellissimo segnale: « 60 chilometri ». Sicchè quando si propose di mettere un mezzo acustico per segnalare il limite di velocità, si intendeva porre una remora a questi eccessi di velocità, che sono proprio quelli che determinano i maggiori inconvenienti.

Questi automezzi sono diventati strumenti di morte, specialmente quando la strada è viscida. Quindi, non ci dobbiamo preoccupare tanto della loro altezza, quanto della loro velocità.

P R E S I D E N T E . Senatore Genco, non divaghi troppo.

G E N C O . Ho finito. Ora naturalmente, signor Presidente, mi rendo perfettamente conto di essere uscito dal seminato, però, tutte le volte che succedono incidenti, perchè voi (e dicendo voi, intendo anche me stesso) non intervenite?

F L O R E N A . La legge c'è; l'inconveniente è che non viene rispettata.

G E N C O . Volevo cogliere questa occasione per dire al Governo che bisogna, non dico sorvegliare le case costruttrici, ma cercare di limitare la tendenza a costruire automezzi sempre più grossi; perchè oggi in Italia non si circola più. Come si è fatto nel campo della marina mercantile, dove si costruiscono navi cisterna fino a 100 mila tonnellate, così si tende a fare anche con gli autotreni. Può essere utile per chi fa il trasportatore trasportare molto peso con un solo viaggio, ma non è utile per la generalità dei cittadini che giornalmente lascia una aliquota non indifferente di sangue sulle pubbliche strade.

F E R R O N I . Dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Ci sono già delle Commissioni che lavorano per l'aggiornamento delle norme di circolazione stradale. È evidente che appena ci sarà qualcosa di concreto il Governo lo proporrà alla nostra attenzione. È altrettanto evidente però che, fino a quando non si arriverà alla revisione delle norme, bisogna siano rispettate quelle esistenti.

Del resto questo non è l'unico settore in cui purtroppo ci sono delle norme che non si possono far rispettare.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo è favorevole a questo disegno di legge; ha tuttavia una grossa preoccupazione. Noi abbiamo in Italia un certo numero di leggi regolarmente approvate, la cui applicazione viene prorogata da 20 anni; è una forma come un'altra per affossare le leggi che danno fastidio ad una qualche categoria di persone. Ne cito una che credo sia prorogata da 22 anni. È quella per il versamento dell'indennità di

quiescenza e di licenziamento del personale delle aziende private all'I.N.A.M. È una legge del 1942 che è stata prorogata tante volte, che adesso ci si è perfino dimenticati che quella legge esiste.

Per tale ragione, pur essendo favorevole a questa proroga, non vorremmo protrarla molto nel tempo. Possiamo anche concordare sull'opportunità che l'ammortamento di un mezzo di questo genere sia decennale, ma non è detto che tutti quanti questi veicoli siano stati acquistati il giorno prima dell'entrata in vigore del Codice stradale. Ce ne sono alcuni che sono stati acquistati un giorno prima, un mese prima, ma la maggior parte già circolavano sulle strade chissà mai da quanto tempo. Se questa proroga è utile non bisogna però che vada al di là di un certo periodo; è per questo che il Governo si permette di suggerire alla Commissione di ridurre la proroga da 5 a 3 anni.

Questo è il pensiero del Governo, e anche il collega dei Trasporti credo sia di questo parere. A rigore le norme dovrebbero entrare immediatamente in vigore quando una legge viene approvata. Ci sono tanti casi, però, in cui si deve tener conto di vari fattori; ricordo per esempio la trasformazione dei forni da forni a carbone a forni elettrici, per cui bisognò dare un certo tempo. Ma anche quella legge poi è andata avanti a forza di proroghe; c'era sempre qualche parlamentare che diceva: c'è ancora tanta povera gente che non ha potuto provvedere ...

G E N C O . Se la popolazione preferisce il pane cotto con la legna, perchè adottare i forni elettrici? Sono stato io uno di quei promotori. Ci sono i forni a legna, sono andati avanti per secoli . . .

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Genco, non stiamo parlando di quella legge; è un esempio che io ho fatto dell'istituto della proroga, del quale, alle volte, si abusa. Non entro nel merito della legge che non è neanche competenza di questa Commissione.

Per queste ragioni, il Governo sarebbe favorevole ad una proroga di 3 anni e io sottopongo alla Commissione questo nostro suggerimento.

P R E S I D E N T E . Non è una proposta formale.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Noi, comunque, abbiamo creduto di fissare un limite ragionevole e la Patria non sarà certo in pericolo se continueranno a circolare dei veicoli che sono ancora efficienti. Del resto, l'articolo 55 del Codice stradale stabilisce che il Ministro dei trasporti, con decreto da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale, può disporre, a periodi non minori di cinque anni, la revisione generale o parziale delle autovetture e delle motocarrozzette ad uso privato, nonchè dei motocicli, al fine di accertare se sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità del veicolo. Il quarto comma dello stesso articolo, poi, stabilisce che gli Ispettorati della motorizzazione civile possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli. È chiaro, quindi, che possono essere chiamati per la revisione i veicoli che sono stati costruiti 10 anni fa: naturalmente, se tali veicoli saranno in perfetta efficienza avranno il permesso di circolare, in caso contrario verranno eliminati dalla circolazione o modificati. A mio avviso, quindi, il termine di 5 anni è giusto, anche perchè, con una proroga di 3 anni, si ha la certezza di dover concedere poi un'ulteriore proroga.

M A S S O B R I O . Mi rendo conto delle preoccupazioni del Governo, sui cui princìpi sono d'accordo, ma vorrei richiamare ancora una volta l'attenzione della Commissione sul fatto che parte degli automezzi che sono in questo momento in circolazione non ha ancora 5 anni di vita; pertanto, fra 3 anni, quando dovrebbero essere messi fuori servizio automezzi ancora in piena efficienza, vi sarà probabilmente qualcuno che proporrà un'altra proroga. Vorrei, quindi, appoggiare la proposta del relatore, affinchè sia tenuto fermo il termine di 5 anni.

F A B R E T T I . Il nostro Gruppo è favorevole alla proroga di 3 anni, suggerita

dall'onorevole Battista. Infatti, con la proroga quinquennale, favoriremmo questo fenomeno di malcostume, e tra 5 anni ci troveremmo al punto in cui ci troviamo oggi. Infatti, il cittadino, dal momento che vi è già stata una proroga di 5 anni, sarà convinto di ottenerne un'altra di eguale entità. Pertanto, a mio avviso, una proroga di 3 anni porterà gli interessati a ridimensionare le proprie aspettative. Inoltre, questo limite farà sì che le disfunzioni e i pericoli attinenti al traffico, ai quali si riferiva il senatore Genco, siano risolti.

P R E S I D E N T E . Ho l'impressione che, approvando una proroga di 3 anni, si vada matematicamente incontro ad una nuova richiesta, almeno per quanto riguarda quei 3.000 automezzi che oggi hanno meno di 5 anni di vita; mentre con una proroga di 5 anni, dal momento che il periodo di efficienza dell'automezzo è normalmente di 10 anni, ogni ulteriore richiesta di proroga mancherà di un valido fondamento.

G E N C O . Sono favorevole alla proroga di 5 anni. Richiamo l'attenzione della Commissione sul seguente punto della relazione: « La Commissione del M.E.C. creata in seno al Comitato europeo dei Ministri dei trasporti ha trasmesso al Parlamento comunitario la proposta concordata tra gli Stati aderenti sui limiti di sagoma e di peso massimo dei veicoli che potranno transitare nell'area del M.E.C. a partire dal 1° gennaio 1965 e detta proposta prevede che l'applicazione delle norme per i veicoli immatricolati anteriormente al 1° gennaio 1965 venga rimandata al 31 dicembre 1974, ossia a dieci anni dopo ». Quindi se la Commissione del M.E.C. prevede che i veicoli immatricolati anteriormente al 1° gennaio 1965 continuino a circolare fino al 1974, non si capisce la ragione per la quale uno stesso veicolo potrà circolare all'estero fino a quella data e non potrà, invece, circolare in Italia dopo tre anni.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non so quale valore possa avere la concessione di una proroga di 5 anni anzichè di 3 sull'impedimento della richiesta di una nuova proroga, poichè, a mio avviso, una nuova proroga potrà essere proposta comunque. Non certo per il fatto che noi concediamo una proroga di 5 anni anzichè di 3 che possiamo essere sicuri che non ne verrà richiesta un'altra!

È opportuno, invece, domandarsi la ragione per la quale il legislatore nel varare il Codice della strada ha fissato quella determinata scadenza, poichè è chiaro che questo è stato fatto in vista della sicurezza del traffico, tenendo presente le strade italiane. Se oggi siamo costretti a concedere una proroga per mantenere ancora in circolazione questa massa di automezzi, non dobbiamo, però, sentirci obbligati a concedere una proroga di 5 anni, poichè vi posso dire che con i tre anni l'80 per cento di questi automezzi sarà fuori circolazione per usura e per vecchiaia.

Il problema, quindi, si porrà, al massimo, per una parte di quei 3.000 automezzi, dal momento che nessuna concezione tecnica può stabilire che un mezzo di quel tipo ha la durata di 10 anni esatti. Per quanto riguarda le norme proposte dalla Commissione del M.E.C., vorrei, innanzitutto, far rilevare che non si sa se tali proposte verranno approvate; comunque, mi sembrerebbe opportuno di non trovarci in condizioni di disagio di fronte alle proposte di questa Commissione del traffico.

Concludendo, permettetemi di fare queste considerazioni: la riduzione della proroga a 3 anni non preclude la possibilità di un'altra proroga per quella parte dei 3 mila automezzi che sarà ancora in efficienza; ma trovo poco opportuno che, per favorire una parte di quei 3 mila, si mantengano sulle strade gli altri 12 o 13 mila, che nell'arco di questi 3 anni scontano già il loro decimo anno di vita. È vero che c'è una Commissione che può, quando vuole, eliminare dal traffico anche prima della scadenza dei 10 anni gli automezzi non efficienti, ma pensate sia facile di fronte alle difficoltà economiche delle varie aziende private, intervenire caso per caso?

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vorrei dire una paro-

la, l'ultima, riferendomi all'intervento del senatore Genco. Le norme del M.E.C. non sono norme unificate — come avviene, per esempio, nelle ferrovie dove tutti i vagoni devono avere quella determinata sagoma e quel determinato scartamento — ma si riferiscono solo a quei veicoli che intendono passare il confine nazionale. Per ora, poi, sono ancora allo stato di proposta e non sappiamo se, quando e in quale forma saranno approvate. Comunque ciò non impone un cambiamento della nostra legislazione, perchè per il traffico interno ogni Paese è libero di applicare le norme che ritiene opportune, in relazione alla propria situazione stradale.

Inoltre, trovo che di proroghe ne abbiamo approvate già tante; da quando siamo in Parlamento non facciamo che approvare proroghe, è una delle attività che ci fanno perdere (o guadagnare) più tempo: ma è la prima volta che vedo una proroga così lunga.

Tre anni è un termine estremamente ragionevole, tanto più che allo scadere di questo periodo, non saranno 3 mila gli automezzi che potranno chiedere una proroga, ma molti di meno. Sarà anche più facile al Ministero dei trasporti richiedere un certificato di collaudo di questi autoveicoli e, caso mai, concedere la proroga a quegli automezzi e non a tutti, come ha già ventilato il mio collega, onorevole Lucchi.

Per questa ragione, pur rimettendomi al parere sovrano della Commissione, mi permetterei cortesemente di insistere per questa proroga di 3 anni.

F E R R O N I . Voglio riportarmi al primo intervento del collega Genco, quando parlava di sangue sulle strade, di questi mostri che impediscono il traffico . . .

G E N C O . Quando vanno veloci . . .

F E R R O N I . E perchè sono dei mostri paurosi anche di per se stessi! E le misure e le sagome costituiscono un aspetto di questa mostruosità che il legislatore tende a modificare e a correggere nei limiti della ragionevolezza.

Il problema centrale è proprio quello della disciplina sulla strada (non tanto il riportarci alle norme del M.E.C., che sono del resto indicative e non vincolanti in assoluto e, soprattutto non decise): bisogna invece riportarci alla realtà delle strade italiane che sono quelle che sono e che non potranno essere portate rapidamente alla misura delle strade europee, molto più ampie, per la stessa struttura geografica del nostro Paese che non lo consente, e soprattutto per la nostra particolare situazione economica che postula altre esigenze più importanti di queste Quindi penso che limitare la proroga a 3 anni sia più che sufficiente, le condizioni che allora si proporranno indicheranno al legislatore quale temperamento portare alla situazione.

Rispetteremo così quel concetto di giustizia e di moralità, per cui il Parlamento, fatte le leggi, deve farle rispettare.

Se si dà una proroga è giusto che sia una proroga d'eccezione e non di norma, come sta diventando.

G U A N T I . Mi associo a quanto ha detto il collega Ferroni.

Quindi presento formalmente l'emendamento per ridurre la proroga da 5 a 3 anni

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Ho qualcosa da dire; il Governo ha parlato di sostituire, al sesto comma dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le parole « fino al 1° luglio 1967 » alle parole « fino al 1° luglio 1964 »; quindi la proposta del Governo è un emendamento.

P R E S I D E N T E . L'emendamento formale è stato presentato dal senatore Guanti.

Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Il Governo ha suggerito un emendamento sostitutivo, fatto proprio dal senatore Guanti, del seguente tenore: al sesto comma dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sostituire alle parole, « fino al 1° luglio 1964 », le parole « fino al 1° luglio 1967 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel testo del quale ho dato prima lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Estensione della competenza delle Sezioni autonome del Genio civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini » (459)
(*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: « Estensione della competenza delle Sezioni autonome del Genio civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura.

Articolo unico.

La competenza delle Sezioni autonome del Genio civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini è estesa a tutti i servizi di competenza degli Uffici del Genio civile, fatta eccezione del servizio relativo alle acque pubbliche.

Le circoscrizioni territoriali delle predette Sezioni autonome possono essere variate con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

R E S T A G N O , *relatore*. Il disegno di legge n. 459 che si trova al nostro esame in sede deliberante e che interessa quattro importanti centri del nostro Paese, ha per oggetto l'estensione della competenza delle Sezioni autonome del Genio Civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini e giunge a noi dalla Camera dei deputati, ove è stato approvato dalla IX Commissione permanente in data 4 marzo 1964.

Questo disegno di legge, come avete visto, è formato da un unico articolo; però per intendere bene il significato e la portata di questa proposta, su cui dobbiamo deliberare, ritengo necessario richiamarci brevemente:

1) all'ordinamento normale e tradizionale degli uffici del Genio civile che, come è ben noto, sono previsti per ogni capoluogo di provincia, come organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici, con ampia competenza e responsabilità;

2) alla situazione eccezionale determinatasi presso alcuni importanti centri, non capoluoghi di provincia, nei quali la furia bellica della seconda guerra mondiale si scatenò con particolare violenza, creando dei grossi problemi di ricostruzione in zone distrutte con percentuali altissime che raggiunsero anche il 90 e il 100 per cento.

Queste considerazioni consigliarono nell'immediato dopoguerra l'istituzione di queste Sezioni staccate del Genio civile per affrontare rapidamente l'opera di ricostruzione.

A tale fine nel 1945 vennero istituite queste Sezioni staccate del Genio civile a Cassino, con decreto ministeriale, 1° febbraio 1945, n. 1141; a Rimini, con decreto ministeriale, 24 aprile 1945, n. 3810; ad Avezzano, con decreto ministeriale 30 aprile 1945, numero 3990; e ad Isernia, con decreto ministeriale 7 dicembre 1945, n. 14366.

Successivamente, con altri provvedimenti ministeriali, la competenza degli uffici staccati di Avezzano e di Cassino venne estesa ad altri servizi trattati dagli uffici del Genio civile, eccettuato quello relativo alle acque pubbliche, materia particolarmente importante e delicata, che in genere si estende oltre la zona limitata di un centro.

Questi provvedimenti di decentramento si rivelarono quanto mai opportuni, in quanto resero più agevole e pronta l'opera di ricostruzione, facendo rifiorire la vita in zone rase al suolo o quasi.

L'attività svolta in quasi un ventennio dai predetti uffici staccati si dimostrò perciò molto apprezzabile e, pure fra grandi difficoltà, la ricostruzione è stata avviata quasi a compimento.

Dico « quasi » perchè naturalmente non sono d'accordo con quelli che affermano che

la ricostruzione è terminata. Appartengo a zone dove questo problema è ancora vivo, dove, ripeto, ci sono ancora molti anni di lavoro da affrontare.

Perciò l'opera delle sezioni staccate non può considerarsi ultimata sia per il completamento della ricostruzione e sia per i nuovi grossi problemi tecnici sorti dal confortevole incremento e dall'imponente sviluppo dei comuni interessati quali Rimini, Isernia, Avezzano e Cassino.

Cosicchè gli organi responsabili del Ministero dei lavori pubblici ravvisano l'opportunità di non sopprimere le sezioni staccate, provviste ormai di larga esperienza ed attrezzate modernamente in sedi proprie, bensì di potenziarle estendendo ad esse la competenza a tutte le materie trattate dagli uffici provinciali del Genio civile, salvo quelle relative alle acque pubbliche, cui ho accennato prima.

Per raggiungere tale finalità è stato quindi presentato il disegno di legge oggi al nostro esame che contiene un unico articolo: nella prima parte si estende alle sezioni staccate la competenza dei servizi degli uffici del Genio civile, fatta eccezione del servizio relativo alle acque pubbliche; nella seconda parte si precisa altresì che le circoscrizioni territoriali delle predette sezioni autonome staccate possono essere variate con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

E anche questa è una norma utilissima perchè molte volte, per le esigenze dovute allo sviluppo dei lavori pubblici, è opportuno che il Ministro abbia la facoltà di staccare un Comune da un centro magari troppo lontano e scomodo per aggregarlo ad una sezione che si trova in più facili condizioni per adempiere a tali funzioni.

Ecco dunque la sostanza di questo piccolo provvedimento di legge.

Ritengo che non vi siano motivi per non approvarlo. Anche la Commissione finanze e tesoro ha comunicato, in data 13 aprile, di non avere nulla da osservare per quanto di sua competenza. Perciò concludo auspicando che la Commissione voglia dare il suo parere favorevole.

G E N C O . Pur dichiarando che voterò a favore del disegno di legge, dato che oggi siamo in tema di proroghe, voglio domandare al Ministro per quanti anni ancora dureranno queste situazioni legate alla ricostruzione.

Z A N N I N I . Sento il dovere di ringraziare l'onorevole Presidente e i colleghi della Commissione lavori pubblici per avermi concesso il piacere e l'onore di essere presente stamane in quest'Aula.

Vorrei inoltre rivolgere un vivo ringraziamento ed un elogio al senatore Restagno per la sua relazione che considero veramente esauriente. Del resto non poteva essere diversamente, appartenendo egli ad una delle zone d'Italia più battute dalla guerra e ben conoscendo tutte le opere che ha compiuto per la sua Cassino e in altre zone di ricostruzione. Credo che tutti i colleghi siano concordi nel rivolgergli un vivo compiacimento.

Rispondendo al senatore Genco, debbo fargli presente che uno dei motivi per cui il Governo ha presentato il disegno di legge è che in seguito alla ricostruzione, pur non essendo questa ancora ultimata (in effetti la ricostruzione in molte zone come a Rimini e a Cassino non è ancora compiuta), si sono venuti a creare intorno a questi centri degli interessi e degli sviluppi tali per cui è necessario che il Genio civile locale abbia tutte le facoltà.

Credo che comprendiate che in questo momento io non parlo per spirito campanilistico. L'argomento è un altro e cioè, io credo, onorevole Sottosegretario, che in una città come Rimini, che conta 102.000 abitanti, non abbia tanto importanza il fatto che ci sia o non ci sia il Prefetto; ma non è più ammissibile, soprattutto oggi in cui non si parla che di decentramento, che in una cittadina che vanta tale popolazione manchino dei servizi fondamentali.

Per questo motivo, appunto, rivolgo una viva preghiera alla Commissione non solo nei confronti di Rimini ma nei confronti di tutti questi Comuni: Rimini, Avezzano, Cassino ed Isernia.

V E R G A N I . Dichiaro, a nome del mio gruppo, di essere favorevole al provvedimento.

Vorrei fare soltanto due osservazioni:

1) che solo oggi a distanza di venti anni dalla guerra (e forse più rispetto al Meridione) si sente la necessità di affidare queste competenze agli uffici locali mentre tale esigenza non fu sentita nel momento di lavoro più fecondo;

2) che dopo venti anni queste competenze debbono essere estese; ciò vuol dire che non si è fatto quel lavoro che era necessario nei confronti di queste popolazioni colpite dalla guerra.

Comunque, anche alla luce di queste due osservazioni, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

R E S T A G N O , *relatore.* Rispondendo al collega Genco volevo fargli notare che nella mia relazione, accanto alla considerazione che l'opera di ricostruzione non è ancora ultimata in alcune di queste zone, ho accennato allo sviluppo enorme (specialmente di Rimini, ma anche di altre cittadine come Avezzano, Cassino e Isernia) che ha reso necessario conferire a queste sezioni staccate maggiori compiti.

Circa il conferimento di maggiori competenze alle sezioni staccate, volevo far notare che se per la sezione di Cassino e la sezione di Avezzano vi erano stati altri decreti ministeriali i quali conferivano la competenza su operazioni che non entrano per nulla nel settore della ricostruzione, vi sono le sezioni staccate di Rimini ed Isernia cui competeva soltanto il settore della ricostruzione.

Si tratta quindi, col disegno di legge, di riparare a questa lacuna che non riguarda tutte e quattro le sezioni ma solamente le sezioni di Rimini ed Isernia.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Naturalmente il Governo è favorevole a questo disegno di legge, non perchè, come ha osservato il senatore Genco, l'opera di ricostruzione in queste zone sia incompleta, ma perchè quegli uffici rispondono ad un'esigenza reale. Il Genio civile deve essere direttamente a contatto con le popolazioni; quindi mantenere degli uffici decentrati, là dove se ne presenta la necessità, è sempre una cosa opportuna e, anzi, uffici di decentramento si dovrebbero creare in tutta Italia.

Per queste ragioni di carattere generale, il Governo è favorevole 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.

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

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari