SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 28 OTTOBRE 1964

(26ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Misure a favore dei terremotati per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali » **(286)** (*D'iniziativa dei senatori Cerreti ed altri*) **(Discussione e approvazione)** (1):

PRESIDENTE . . *Pag.* 383, 384, 385, 386, 387, 388
CERRETI 384, 385, 386, 387
DERIU 388
DE UNTERRICHTER 388
FOCACCIA 387
RESTAGNO 385, 386
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 385, 386
ZANNIER, *relatore* 383, 386, 388

« Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio » **(610)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* . . . *Pag.* 374, 375, 376 377, 378
CORBELLINI 375, 377
CROLLALANZA 376, 377
DE UNTERRICHTER 378
GENCO 376, 377
LOMBARDI 376
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile* 377
RESTAGNO 376

« Costruzione delle carceri giudiziarie di Rimini » **(786)** (*Appprovato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione con modificazioni):**

PRESIDENTE 380, 381
INDELLI, *relatore* 381

« Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche costituenti il canale scolmatore delle piene del fiume Arno e delle arginature e sponde della deviazione del tratto terminale del fiume Tora » **(797)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 379, 380, 381
GENCO, *relatore* 380, 381
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 380, 381

(1) Nel corso della discussione il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Misure per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali nelle zone terremotate ».

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 389
DERIU 389

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Massobrio, Restagno, Spasari, Vergani, Vidali e Zannier.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Adamoli è sostituito dal senatore Cerreti.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Zannini.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Romita e per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio » (610)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE, *f.f. relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del relatore, senatore Francesco Ferrari, se non si fanno osservazioni, farò io stesso una breve relazione sul disegno di legge, cominciando con il dare lettura dell'ampio parere espresso, a nome della Commissione di giustizia, dal senatore Armando Angelini.

« Il disegno di legge relativo alle norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, rientra nel quadro della più ortodossa osservanza ai criteri ed alle raccomandazioni suggeriti dai princìpi e dallo spirito stesso della Comunità.

Per porre tutte le imprese di trasporto in condizioni di libera concorrenza, per porre soprattutto l'utente nella condizione di poter scegliere il vettore migliore, nelle condizioni migliori, scoraggiando le iniziative discriminatorie, il Trattato, nel suo articolo 70, auspicò e tracciò le direttrici di massima per realizzare l'auspicata ed efficace trasparenza del mercato dei trasporti.

Come è noto, in proposito, l'Alta autorità della comunità europea, fin dal 1° marzo 1961, trasmise ai singoli Stati membri un'apposita Raccomandazione — istituzionalmente fornita di efficacia vincolante per quanto attiene al suo contenuto e ai fini prefissi — circa la necessità che i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie siano pubblicati e resi di dominio pubblico.

Molto si è parlato e discusso circa questa necessità, nei vari settori in cui si articola l'azione europeistica. Non c'è quindi alcun dubbio sull'opportunità di attuare un simile meccanismo. Resta solo da valutarne i modi di applicazione, in particolare per un Paese come il nostro, in cui l'autotrasporto merci è lasciato libero sia in materia di determinazione tariffaria che in materia di attuazione del servizio stesso.

E questo è lo scopo del presente disegno di legge il quale, oltre ad assolvere ai citati impegni comunitari, mira ad evitare che le singole imprese nazionali di trasporto merci abbiano a subire turbamenti e difficoltà nello svolgimento del proprio insostituibile servizio e soprattutto che si creino pericolosi squilibri concorrenziali.

Si è riusciti, pertanto, a studiare una forma che, da un lato, tenga pienamente fede alle raccomandazioni della Comunità,

e dall'altro assicuri anche gli interessi delle singole aziende. E ciò attraverso l'attuazione di una forma limitata di pubblicità.

Altro aspetto positivo del disegno di legge è la razionale distribuzione dei compiti di attuazione e di controllo della nuova disciplina. All'Ente che tanto ha finora bene meritato nel settore autotrasporti merci, infatti, è stato demandato l'incarico di raccogliere tutte le comunicazioni dei listini prezzi da parte delle singole imprese di trasporto e di rappresentare il punto di incontro tra imprese e utenti, nel senso che l'Ente stesso potrà e dovrà rispondere ad ogni richiesta di quanti vogliano conoscere le condizioni e i prezzi di un singolo trasporto: il tutto sotto il controllo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti che resta l'organo preposto ai trasporti su strada.

Il parere della 2ª Commissione, pertanto, non può che essere positivo ».

Dopo il parere testè letto, che ritengo possa costituire di per se stesso una chiara ed esauriente relazione al disegno di legge in esame, non mi resta che associarmi alle osservazioni fatte dalla Commissione di giustizia, certo che le norme proposte siano idonee a porre le imprese di trasporto della Comunità europea in condizioni di libera concorrenza ed a scoraggiare le iniziative discriminatorie.

Pertanto, dopo aver fatto anche rilevare che l'Italia è l'ultimo Paese appartenente alla Comunita europea che adotta questi provvedimenti, mi dichiaro senz'altro favorevole al testo in esame, augurandomi che la Commissione sia dello stesso parere.

C O R B E L L I N I . Onorevole Presidente, premesso che sono del tutto favorevole a questo disegno di legge, della cui necessità mi rendo conto, vorrei far rilevare alla Commissione che, a tutt'oggi, manca ancora una uniformità nelle norme che regolano, nei diversi Paesi della Comunità europea, la circolazione degli automezzi adibiti al trasporto su strada.

Che cosa significa questo? Che esistono in questo campo gravi sperequazioni tra i diversi Paesi che, naturalmente, incidono sui costi di esercizio delle diverse imprese. Si verifica, infatti, che mentre in Italia il carico di merce trasportato dagli automezzi non può superare le 36 tonnellate, in Germania può arrivare fino a 45 tonnellate! Pertanto, accanto alle norme che regolano il settore dei prezzi dei trasporti bisognerebbe, a mio avviso, omogeneizzare tra loro anche le caratteristiche dei mezzi che tali trasporti effettuano, in modo di eliminare la situazione di disagio in cui versa attualmente l'Italia nei confronti degli altri Paesi della Comunità europea.

Per raggiungere questo obiettivo mi riservo, pertanto, di presentare precise proposte al riguardo che potrebbero concretizzarsi in un disegno di legge d'iniziativa parlamentare che prevedesse, ad esempio, la modifica di un articolo del Codice della strada — da noi approvato nella passata legislatura — nel senso di portare da 36 a 40 tonnellate il carico delle merci autotrasportate.

Comunico, inoltre, alla Commissione che a questa modifica sarebbe favorevole anche la Confederazione delle aziende degli autotrasportatori (con la quale ho frequenti contatti essendo io presidente dell'Associazione tecnici dell'automobile) la quale si è lamentata della situazione particolarmente onerosa in cui, ripeto, si trova l'Italia in questo settore.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* Sono membro del Parlamento europeo dove, più precisamente, faccio parte della Commissione trasporti; pertanto, sono perfettamente al corrente del lavoro che si svolge in quella sede per omogeneizzare tra loro le norme relative al settore dei trasporti nei sei Paesi membri.

Ebbene, devo dire che si incontrano difficoltà enormi in questo campo, anzi, ritengo che si tratti di un settore in cui, più difficilmente che negli altri, si potrà raggiungere l'uniformità.

Quanto ha fatto presente il senatore Corbellini è assolutamente vero e, anche in quel caso, si sta studiando la forma più idonea per risolvere il problema; il presente

disegno di legge, tuttavia, non si occupa di tale problema, si limita a dettare norme per la pubblicazione dei prezzi, per porre tutte le imprese di trasporto in condizioni di libera concorrenza dando la possibilità all'utente di scegliere il vettore che più gli conviene. Pertanto, ritengo che esso debba essere approvato, salvo vedere in seguito quale sarà il modo migliore per ovviare agli inconvenienti giustamente lamentati dal senatore Corbellini.

L O M B A R D I . Signor Presidente, onorevoli senatori, sono del parere che non si possa fare a meno di esprimere parere favorevole su questo disegno di legge per mezzo del quale anche l'Italia dimostra di tenere nella giusta considerazione le norme generali che devono regolare l'attività economica nei Paesi aderenti alla Comunità europea.

Credo infatti che soltanto l'Italia ed il Lussemburgo siano in ritardo nell'aderire alla Raccomandazione dell'Alta Autorità della Comunità europea circa la pubblicità dei prezzi e delle condizioni dei trasporti su strada, che costituisce, assieme alle altre, una condizione per arrivare — un poco alla volta — ad una assoluta mancanza di discriminazioni nel campo dei trasporti.

Pertanto, chiarito il mio punto di vista su questo provvedimento, vorrei approfittare della presenza del rappresentante del Ministero dei trasporti per chiedere a che punto è l'altro nostro impegno, che riguarda non la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, ma la Comunità economica europea, nel campo della pubblicità dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Infatti, mentre gli altri Paesi hanno trovato anche in seno alla Comunità economica europea una comune linea di condotta relativamente a questo problema, salve le differenze tra la pubblicità delle tariffe di trasporto a prezzo fisso oppure a *forfait*, l'Italia agisce ancora in maniera del tutto autonoma e, pertanto, sono del parere che si debba tenere nel giusto conto questo impegno che noi abbiamo in sede internazionale, anche per far sì che l'Italia non mantenga ancora, per una sua particolare psicologia e malintesa difesa dei trasporti ferroviari, i prezzi più alti in questo settore

C R O L L A L A N Z A . In relazione a quanto ha prima detto il senatore Corbellini, vorrei osservare che, mentre il presente provvedimento è molto semplice, il problema che egli ha sollevato è invece di vasta portata e comporterebbe, necessariamente, una modifica del Codice della strada: il quale, quando ha fissato un certo tonnellaggio per i trasporti, lo ha fatto in rapporto al volume del mezzo di trasporto e, soprattutto, in considerazione dello stato della viabilità nazionale.

A mio avviso non si può, come ha sostenuto il senatore Corbellini, giungere ad una uniformità delle norme che regolano la circolazione degli automezzi adibiti al trasporto su strada nei diversi Paesi della Comunità europea, in quanto ogni singolo Paese deve avere la possibilità di variare queste norme in rapporto alle condizioni delle proprie strade.

C O R B E L L I N I . Ma l'Italia non si deve trovare in una situazione di netta inferiorità rispetto agli altri Paesi della Comunità.

C R O L L A L A N Z A . Bisognerebbe prima modificare la nostra rete viaria!

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore*. Pregherei gli onorevoli Commissari di attenersi alla discussione delle norme in esame, senza riferirsi ad altri problemi, molto complessi, che devono essere considerati con calma e nella sede più opportuna.

R E S T A G N O . Sono anch'io dell'avviso che oggi dobbiamo limitarci ad esaminare le norme di questo provvedimento, salvo studiare in seguito il modo più opportuno per risolvere gli altri problemi cui si è fatto cenno.

G E N C O . Desidero sollevare una questione procedurale; infatti, data la complessità del problema in discussione e in mancanza del relatore designato, senatore Fran-

cesco Ferrari, ritengo che sarebbe opportuno rinviare l'esame del disegno di legge ad un'altra seduta.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore.* Sono d'accordo con lei che il problema generale è complesso, ma torno ancora una volta a ripetere che, invece, il provvedimento in discussione prevede norme quanto mai semplice e chiare, che ritengo la Commissione possa approvare con piena tranquillità anche oggi.

Comunque, se il senatore Genco insiste nella sua proposta mi rimetto all'apprezzamento della Commissione.

G E N C O . Pur essendo convinto che la concorrenza derivante dalla pubblicazione dei prezzi dei trasporti porterà ad un abbassamento dei prezzi stessi, e metterà quindi in serie difficoltà molte aziende autotrasportatrici, mi rendo anche conto della necessità di adempiere il più sollecitamente possibile ai nostri impegni internazionali e, pertanto, non insisto nella mia proposta di rinvio.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.* È con vera soddisfazione che il Governo accoglie il voto favorevole che la 7ª Commissione del Senato, dopo la corrispondente Commissione della Camera, si appresta a dare su questo disegno di legge che così opportunamente interviene a regolare il delicato campo dei trasporti internazionali.

Circa le preoccupazioni manifestate da qualcuno degli oratori intervenuti nella discussione, che teme il crearsi di posizioni di svantaggio per i nostri operatori, devo dire che questo timore non ha alcuna ragione di essere in quanto nel presente provvedimento, come ha ben sottolineato l'onorevole Presidente, non è previsto e regolamentato altro che l'obbligo della pubblicazione dei prezzi e delle condizioni dei trasporti.

Ritengo che tale obbligo sia assolutamente necessario, in quanto è giusto che qualsiasi operatore abbia la possibilità di documentarsi sui prezzi dei trasporti per scegliere poi quello che più gli conviene; il che mi pare non minacci affatto l'evolversi della nostra politica dei trasporti.

Per quanto riguarda le domande più specifiche mi riservo di comunicare più dettagliati elementi, per lettera, agli interessati. Comunque, posso assicurare il senatore Lombardi che già da tempo si sta lavorando per cercare di uniformare, tra i Paesi aderenti alla Comunità economica europea, tutte le questioni che si riferiscono ai trasporti, tutelando, naturalmente, i nostri interessi.

Rispondendo, poi, alle osservazioni fatte dal senatore Corbellini, devo far presente che entriamo in un campo molto delicato e che saremmo necessariamente indotti a modificare la legislazione che disciplina le misure dei nostri mezzi di trasporto; il che non so se sarà conveniente fare, tenuto conto degli elementi che hanno ispirato i legislatori nel fissare i limiti di peso previsti nel Codice della strada.

Comunque, la discussione su questo punto rimane sempre aperta ed il Parlamento potrà decidere in proposito nella maniera che riterrà più opportuna, tenuta nel debito conto l'attuale situazione della viabilità statale, nonchè la situazione geografica italiana.

C O R B E L L I N I . Tuttavia, noi oggi permettiamo che circolino sulle nostre strade automezzi stranieri con un tonnellaggio molto superiore a quello previsto dal nostro Codice della strada!

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.* Io non affermo che tale preoccupazione sia infondata, chè anzi ritengo legittimo tener conto della nostra posizione di svantaggio. Faccio presente, però, che la questione dovrebbe essere eventualmente sollevata nella sede opportuna, anche perchè dovrebbe essere comparata con altri elementi che non è qui il caso di elencare.

C R O L L A L A N Z A . Senza considerare, poi, che la tendenza generale è a ridurre le sagome degli autocarri.

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

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

Art. 1.

Per effettuare il trasporto su strada delle merci indicate nell'allegato 1 del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, le imprese di trasporto debbono pubblicare, in conformità alle disposizioni di cui ai successivi commi del presente articolo, i prezzi e le condizioni che esse intendono applicare per i trasporti delle merci medesime all'interno della Comunità.

Ai fini della pubblicazione di cui al precedente comma, i listini dei prezzi e delle condizioni di trasporto, debitamente datati e firmati, debbono essere affissi in un locale della impresa accessibile al pubblico e simultaneamente comunicati alla sede provinciale dell'Ente autotrasporti merci — E.A.M. — nel cui ambito territoriale trovasi la sede dell'impresa.

Per l'assunzione di carico fuori sede, un esemplare del listino dei prezzi e delle condizioni di trasporto deve essere recato a bordo del veicolo. Lo stesso obbligo incombe alle imprese le quali non dispongano di locali idonei per l'affissione.

Sono esclusi dall'obbligo della pubblicazione i prezzi e le condizioni di trasporto per spedizioni non superiori a 5 tonnellate su distanze inferiori ai 50 chilometri.

G E N C O . Sarebbe forse opportuno adottare, nell'ultimo comma, la dizione « non superiori a 5 tonnellate o su distanze inferiori ai 50 chilometri ». Tale distanza, infatti, è assolutamente insufficiente anche nell'ambito di una stessa provincia. Mi riferisco, per esempio, al trasporto del tufo che avviene in Puglia: da Gravina a Bari e provincia, da Palagianello a Taranto e provincia corrono proprio circa 55 chilometri, sicchè mi sembra ingiusto costringere gli autotrasportatori, che sono tutti piccoli operatori ed effettuano soltanto carichi di tufo, a pubblicare i listini dei prezzi e le condizioni del trasporto stesso. Nonostante tali rilievi, mi astengo dal presentare un emendamento in considerazione del fatto che il disegno di legge è stato approvato dalla Camera dei deputati ed è urgente che entri in vigore.

D E U N T E R R I C H T E R . Ritengo che non ci si debba preoccupare del problema sollevato dal senatore Genco. Il disegno di legge in esame si riferisce esclusivamente al trasporto di determinate merci fra l'Italia e gli altri Paesi della Comunità e non interferisce affatto sul trasporto del tufo in Puglia. Penso pertanto che non dia luogo ad alcun inconveniente il fatto che i trasportatori di Bari o di Taranto non pubblichino le tabelle.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

I prezzi e le condizioni di trasporto, nonchè ogni loro successiva variazione, entrano in vigore alla mezzanotte del giorno successivo a quello della pubblicazione del relativo listino e possono essere stabiliti sia per singole relazioni di traffico, sia per tonnellata-chilometro; la scelta di uno dei due criteri esclude l'altro.

(*È approvato*).

Art. 3.

Nell'applicazione dei prezzi pubblicati, le imprese di trasporto possono maggiorare o diminuire in misura non superiore al 5 per cento i prezzi stessi, se questi sono riferiti ad una relazione di traffico, ovvero possono accordare riduzioni entro il limite del 10 per cento sui prezzi indicati per tonnellata-chilometro.

(*È approvato*).

Art. 4.

Gli uffici dell'E.A.M. sono tenuti a comunicare su richiesta, ad ogni utente interessato, i prezzi e le condizioni di trasporto che risultano dai listini pubblicati ai termini del precedente articolo 1.

Le imprese che effettuano i trasporti indicati nel primo comma del precedente arti-

colo 1, debbono fornire, nel termine che di volta in volta verrà ad esse prescritto, le informazioni e notizie che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, riterrà di chiedere in merito ai trasporti medesimi.

(*È approvato*).

Art. 5.

I vettori che omettono di pubblicare i prezzi e le condizioni di trasporto nei modi indicati al precedente articolo 1 o che praticano un prezzo diverso da quello pubblicato, sono puniti con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

(*È approvato*).

Art. 6.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge spettano agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, nonchè ai funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, muniti di apposito documento di riconoscimento.

Una copia del verbale di accertamento dovrà essere in ogni caso trasmessa al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Al fine di controllare l'esecuzione degli obblighi imposti alle imprese dalla presente legge, i predetti funzionari, ufficiali ed agenti hanno facoltà di verificare libri e documenti, estrarne copia, accedere nei locali e sui veicoli dell'impresa, esigere chiarimenti e notizie.

Nel caso in cui il vettore si opponga ai controlli di cui al presente articolo, il Pretore può disporre il libero accesso agli impianti e sui veicoli dell'impresa con l'assistenza della forza pubblica.

Il vettore che si oppone senza legittimo motivo ai controlli di cui al precedente capoverso è punito con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

(*È approvato*).

Art. 7.

Con uno o più decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro dell'industria e del commercio, saranno dettate le modalità di esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 8.

È istituita presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, una Commissione consultiva di 4 rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e di 4 rappresentanti del Ministero dell'industria e del commercio, per l'esame delle questioni derivanti dalla applicazione della presente legge.

La presidenza della Commissione sarà assunta dal funzionario del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di qualifica più elevata e, a parità di qualifica, di maggiore anzianità.

All'onere relativo al funzionamento della Commissione si provvederà con i normali stanziamenti previsti nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche costituenti il canale scolmatore delle piene del fiume Arno e delle arginature e sponde della deviazione del tratto terminale del fiume Tora » (797) (*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: « Classificazione nella seconda categoria del-

le opere idrauliche costituenti il canale scolmatore delle piene del fiume Arno e delle arginature e sponde della devizione del tratto terminale del fiume Tora », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore.* Onorevoli colleghi, prima di illustrare il disegno di legge debbo rivolgere ancora una volta un appunto di carattere generale all'onorevole rappresentante del Governo. È mai possibile che il Parlamento — e la nostra Commissione in particolare — debba occuparsi di problemi come opere idrauliche e arginature di fiumi senza avere la possibilità di consultare una carta topografica? Vedo ora che il Sottosegretario Romita ne è provvisto, ma egli avrebbe dovuto farla avere in tempo alla Commissione e al relatore. Per riferire sul disegno di legge, nei giorni scorsi mi sono recato nella biblioteca del Senato dove però ho potuto consultare soltanto delle cartine a scala ridotta, in cui non era indicata, ad esempio, la località Poggiolitone. Per rendere dunque più agevole e approfondito lo studio dei problemi, è necessario che alla Commissione siano forniti tutti i documenti riferentisi ai singoli provvedimenti: in caso contrario io mi rifiuterò di partecipare alla loro discussione e mi assenterò dall'aula.

P R E S I D E N T E . Non ci manca che lo sciopero dei parlamentari!

G E N C O , *relatore.* Il disegno di legge si richiama al regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, che classifica in cinque categorie le opere riguardanti le acque pubbliche. Le opere di prima categoria sono quelle che hanno per unico oggetto la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine e si eseguono e si mantengono a spese dello Stato. Opere di seconda categoria, alle quali il provvedimento in esame si riferisce, sono invece classificate, dall'articolo 5 del regio decreto citato, in primo luogo le opere lungo i fiumi arginati dal punto in cui le acque cominciano a correre dentro argini o difese continue, e quando tali opere provvedono ad un grande interesse di una provincia; secondariamente le nuove inalveazioni, rettificazioni e opere annesse, che si fanno al fine di regolare i medesimi fiumi. Esse si eseguono e si mantengono a cura dello Stato e le spese necessarie sono ripartite per una metà a carico dello Stato e per l'altra metà un quarto a carico della provincia o delle provincie interessate e per il restante a carico degli altri interessati (comuni, consorzi di provincie o privati).

Premessi tali princìpi di carattere generale, ricordo che l'Arno — come del resto la maggior parte dei fiumi in Italia — ha sempre dato apprensione per la zona agricola e industriale della pianura compresa fra lo abitato di Pontedera e la città di Pisa. Ricordo inoltre che a fianco dell'alveo vi sono autentici gioielli monumentali, quali il Duomo e la Torre pendente. Nel 1952, al fine di ridurre la portata di piena del fiume, fu progettata la costruzione di un canale scolmatore che, dalla pianta che l'onorevole Sottosegretario ha avuto testè l'amabilità di mostrarmi, sembrerebbe del tutto ultimato. La spesa, prevista in 11 miliardi e mezzo, nonostante gli aumenti nel frattempo verificatisi e le difficoltà incontrate è rimasta pressochè invariata. Nel canale scolmatore in questione è prevista anche l'immissione delle acque del fiume Tora, le cui sponde ed arginature sono pure comprese nelle opere di seconda categoria.

L'unico rilievo che si potrebbe muovere, riguarda il ritardo con cui è stato presentato il disegno di legge di classificazione, considerato che il primo finanziamento dei lavori fu stabilito con legge 31 gennaio 1953 e, successivamente, 9 agosto 1954 e 25 gennaio 1962.

Chiedo pertanto alla Commissione di voler approvare il provvedimento nel testo proposto, anche perchè su di esso si è già favorevolmente pronunciata la IX Commissione della Camera dei deputati.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Desidero anzitutto chiarire al senatore Genco che la mancanza di elementi di documentazione dipende probabilmente da una certa insufficienza di coordinamento fra Commissioni parlamentari e uf-

fici legislativi ministeriali. Per quanto riguarda il caso specifico, poi, sono stato informato soltanto questa mattina dal competente ufficio del Ministero che era iscritto all'ordine del giorno di questa Commissione il disegno di legge in discussione, sicchè non avrei potuto in alcun modo provvedere nel senso auspicato dal relatore. Chiarisco, ad ogni modo, che sono sempre a disposizione degli onorevoli commissari e che per l'avvenire farò di tutto perchè il fenomeno lamentato non si ripeta.

G E N C O , *relatore*. La colpa sta nel sistema. Occorrerebbe che vi fosse in ogni ufficio legislativo un funzionario con l'incarico di tenere i rapporti con il Parlamento, in modo che i parlamentari che hanno bisogno di schiarimenti sapessero a chi rivolgersi.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto riguarda il provvedimento, mi rimetto alle considerazioni dell'onorevole relatore. Ricordo anche che sul piano tecnico v'è stato un voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha accettato la proposta di classificazione nella seconda categoria delle opere previste, riscontrando in esse tutte le caratteristiche richieste dalla legge.

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

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

Art. 1.

Sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria quelle costituenti il canale scolmatore delle piene del fiume Arno e precisamente le sue sponde, golene, arginature in destra e in sinistra della presa dell'Arno, a valle dell'abitato di Pontedera, fino allo sbocco a mare presso il Calambrone, la stessa opera di presa e la botte sottopassante l'Arno per il convogliamento delle acque del Fucecchio e del Bientina nello scolmatore

(*È approvato*).

Art. 2.

Sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria le arginature e sponde in destra e in sinistra della deviazione del tratto terminale del fiume Tora, compresa tra la località Poggiolitone e l'immissione nel canale scolmatore in località Lavandone.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministro dei lavori pubblici provvederà a stabilire, con proprio decreto, il perimetro del comprensorio degli immobili che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui ai precedenti articoli 1 e 2.

(*È approvato*).

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Costruzione delle carceri giudiziarie di Rimini » (786)
(*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: « Costruzione delle carceri giudiziarie di Rimini », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

I N D E L L I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge in esame può considerarsi una logica conseguenza della legge n. 36, che reca la data del 2 febbraio 1962 concernente l'istituzione del Tribunale di Rimini.

L'impossibilità di disporre di locali idonei da adibire a carceri giudiziarie e la necessità di ottemperare al disposto dell'articolo 25 del Regolamento per gli istituti di pena, rendono urgente ed opportuna l'approvazione del disegno di legge n. 786, che prevede la costruzione di un nuovo edificio per le carceri giudiziarie di Rimini con una capienza di 50 unità e con una spesa di lire 250.000.000 da imputare, con le modalità stabilire nell'articolo 2 del disegno di legge, nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1962-63 affinchè il Ministero dei lavori pubblici possa procedere all'esecuzione dell'opera.

A questo punto, però, è necessario che io legga alla Commissione il seguente parere, espresso su questo disegno di legge dalla 5ª Commissione:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 786, osserva quanto segue.

All'onere di lire 250 milioni comportato dal provvedimento si farebbe fronte con riduzione dell'accantonamento nel fondo speciale per i provvedimenti legislativi in corso dell'esercizio finanziario 1962-63 (Elenco n. 6, quale risulta con l'aggiunta operata dal primo provvedimento di variazioni — stampato Senato n. 2400).

Si rileva, al riguardo, che la riduzione del fondo globale per il 1962-63 può, alla data odierna, operarsi validamente solo in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, la quale dispone la possibilità di tale utilizzazione limitatamente all'esercizio successivo.

Quanto sopra osservato, la Commissione finanze e tesoro subordina l'ulteriore corso del provvedimento alla necessaria modificazione, nel senso indicato, dell'articolo 2 del disegno di legge ».

In seguito ai rilievi fatti dalla Commissione finanze e tesoro, ritengo opportuno presentare un emendamento al primo comma dell'articolo 2 del provvedimento tendente ad aggiungere, dopo la frase « Alla detta spesa di lire 250 milioni si provvede... », le parole « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 », al fine di poter usufruire del fondo globale previsto nell'esercizio 1962-1963.

Fatte queste considerazioni, invito la Commissione a deliberare in senso favorevole al provvedimento.

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

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

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere alla costruzione delle carceri giudiziarie di Rimini per un importo di spesa di 250.000.000 di lire.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla detta spesa di lire 250 milioni si provvede con riduzione di pari importo del capitolo n. 562, riguardante il fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, iscritto nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1962-63.

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

Al primo comma di questo articolo è stato presentato dal senatore Indelli un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole « ...si provvede... », le altre « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cerreti ed altri: « Misure a favore dei terremotati per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali » (286)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cerreti, Mariotti, Fabiani, Bitossi e Adamoli: « Misure a favore dei terremotati per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Z A N N I E R , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il presente disegno di legge, d'iniziativa dei senatori Cerreti, Mariotti ed altri, si propone di porre rimedio alla complessa procedura prevista dalle vigenti disposizioni di legge riguardanti l'assegnazione in proprietà delle case costruite nelle località colpite dai terremoti, a totale carico o con il concorso dello Stato, e nel contempo di modificare i requisiti necessari per l'assegnazione.

Procedura e criteri di assegnazione sono definiti nella seconda parte, titolo I, del testo unico dell'edilizia popolare ed economica approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni.

La proposta è originata dal fatto che nemmeno le norme concernenti la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico approvate con decreto del Presidente della Repubblica in data 17 gennaio 1959, n. 2. (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 19 gennaio 1959, n. 14) sono applicabili, per quanto disposto dall'articolo 1, agli alloggi costruiti o da costruire ai sensi del precitato testo unico sull'edilizia popolare.

Attualmente, pertanto, la gestione e la assegnazione degli alloggi che formano oggetto del presente disegno di legge vengono regolate dagli articoli 255, 256, 257, mentre gli articoli 258, 259 e successivi stabiliscono:

1) i criteri per la determinazione del prezzo che viene definito dal Ministero dei lavori pubblici;

2) le modalità di ammortamento (50 annualità, comprensive di capitale e di interesse al saggio dell'1 per cento, sconti particolari del 15 per cento per gli alloggi assegnati a mutilati ed invalidi di guerra);

3) modalità di riscossione ed altre disposizioni particolari riguardanti possibilità di ricorsi e manutenzione.

La complessa procedura per l'assegnazione è, in particolare, precisata negli articoli 255, 256, 257.

Nel primo di tali articoli si precisa, infatti, che le case economiche e popolari sono assegnate alle persone rimaste senza tetto in dipendenza di terremoto, alloggiate in baracche, residenti nel Comune all'epoca del terremoto. Tale assegnazione viene effettuata in base ad elenchi delle persone residenti nel Comune che abbiano diritto all'assegnazione in proprietà dell'alloggio che attualmente occupano in quanto terremotati.

Tali elenchi, esaminati una prima volta dalla Prefettura, vengono sottoposti all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici previa pubblicazione per 15 giorni nell'Albo del Comune.

L'articolo 256 prevede disposizioni in deroga all'articolo 255 a favore dei mutilati ed invalidi di guerra, per cui tale titolo dà diritto all'iscrizione nei predetti elenchi.

L'articolo 257 stabilisce, infine, che le case costruite sono assegnate alle persone indicate negli elenchi su designazione di una Commissione locale composta da diversi membri e quindi con una procedura tutt'altro che rapida.

Il presente disegno di legge intende modificare il criterio di assegnazione adeguandosi allo spirito del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, che assegna in proprietà gli alloggi di tipo popolare ed economico, e ciò indipendentemente dai requisiti previsti dall'articolo 255 del precitato testo unico sull'edilizia popolare.

Il disegno di legge è formato da 5 articoli.

L'articolo 1 precisa che: « Gli alloggi costruiti dallo Stato nelle località colpite dai terremoti sono, a richiesta, ceduti tutti in proprietà agli assegnatari che li occupi-

no alla data di entrata in vigore della presente legge, indipendentemente dalla procedura e dal possesso dei requisiti di cui agli articoli 255 e seguenti del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

L'articolo 2 stabilisce che « Le domande per l'assegnazione in proprietà di detti alloggi debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici entro il 31 dicembre 1964 ».

Evidentemente, questo termine non è ora più utilizzabile e, di conseguenza, proporrei che venisse prorogato al 30 giugno 1965

L'articolo 3 prevede la soppressione dell'articolo 257, il quale prescrive le modalità per l'assegnazione delle abitazioni, ritenuto inadeguato allo scopo e, nel contempo, la soppressione dell'articolo 265 che prevede il decadimento dal diritto all'alloggio per mancanza dei requisiti per l'inclusione negli elenchi di cui all'articolo 255.

L'articolo 4 stabilisce che il prezzo degli alloggi sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici in base a quanto stabilito dall'articolo 258 del testo unico; è da tenere presente che in tale articolo sono precisate anche le modalità ed i tempi di pagamento da effettuarsi in 50 anni.

A mio avviso, questo termine è eccessivamente lungo e, in analogia a quanto stabilito con decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, proporrei di ridurlo a 20 anni, per evidenti ed ovvie considerazioni.

Si tratta infatti di case costruite molto tempo fa, per cui le valutazioni che verranno fatte dall'Ufficio tecnico erariale, in analogia ai criteri previsti dal decreto del 1959, sarebbero di estremo favore per gli acquirenti.

Pertanto, ripeto, sarei del parere che il tempo previsto in 50 anni per il pagamento dovrebbe essere ridotto a 20 anni, similmente a quanto stabilito dal decreto presidenziale del 1959 per la cessione in proprietà degli alloggi popolari, fermi restando tutti gli altri benefici di cui all'articolo 253 del testo unico del 1938.

Inoltre, l'articolo 259 richiamato all'articolo 4 del disegno di legge in esame prevede la possibilità di pagamento frazionato in 10 annualità, in casi particolari.

Nell'articolo 4 in esame non sono però citati gli articoli 261 e successivi riguardanti le modalità di riscossione che si devono ritenere valide ai fini del presente provvedimento.

L'articolo 5 prevede che nel caso di mancato riscatto gli alloggi verranno trasferiti all'Istituto autonomo case popolari e, a questo proposito, ci si potrebbe domandare quali saranno i criteri e le modalità del trasferimento.

La preoccupazione che può nascere nell'esaminare il presente disegno di legge, e che mi è stata palesata anche in un colloquio avuto con il direttore generale della edilizia statale e sovvenzionata, deriva dal fatto che con il disposto di cui all'articolo 1 di questo provvedimento si potrebbe correre il rischio di escludere dalla eventuale assegnazione le persone rimaste senza tetto in conseguenza di terremoti.

Ciò, tuttavia, dovrebbe essere improbabile in quanto si ha ragione di ritenere che, nella assegnazione già a suo tempo avvenuta, tale priorità sia stata tenuta presente.

Pertanto, con la sostituzione — all'articolo 2 — del termine « 31 dicembre 1964 » con l'altro « 30 giugno 1965 » e con un periodo aggiuntivo all'articolo 4 che potrebbe essere così formulato: « Il prezzo è ammortizzato in 20 annualità costanti comprensive di capitale ed interesse al saggio dell'1 per cento », ritengo che il provvedimento possa senz'altro essere approvato.

P R E S I D E N T E . Ritengo di interpretare il pensiero della Commissione ringraziando il senatore Zannier per la sua esauriente e chiara relazione.

C E R R E T I . Anche a nome del senatore Mariotti, oggi Ministro, firmatario del disegno di legge, ringrazio l'onorevole Presidente di aver iscritto all'ordine del giorno il progetto di legge in esame, alla cui ste-

sura mi dedicai circa tre anni fa insieme al senatore Fabiani di Firenze e al Ministro Mariotti.

Dopo l'approvazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, che estese ai terremotati di Messina l'autorizzazione al riscatto, soltanto la zona del Mugello era rimasta fuori da tale agevolazione. Si tratta di 280 case, la cui costruzione risale a molti anni fa.

La questione sollevò l'interessamento del Provveditorato alle opere pubbliche di Firenze, con il quale preparammo una prima stesura del disegno di legge, che successivamente fu concordato con l'ufficio legislativo del Ministero dei lavori pubblici nei termini che sono stati enunciati. Se di una cosa ci si deve rammaricare, si tratta, purtroppo, del ritardo nel quale incolpevolmente siamo incorsi noi stessi proponenti. Ringrazio il senatore Zannier per l'esauriente e precisa relazione che ha svolto e, mentre mi associo agli emendamenti che ha proposto, faccio voti perchè la Commissione voglia approvare con urgenza il provvedimento.

R E S T A G N O . Esprimo il mio elogio al collega Zannier per la chiarissima esposizione, e al senatore Cerreti per essersi così fattivamente interessato di un problema tanto importante. Mi trovo altresì d'accordo sull'opportunità di introdurre gli emendamenti proposti dal relatore agli articoli 2 e 5.

Se mi è consentito, colgo l'occasione per ricordare la situazione dei terremotati delle zone di Sora, della valle del Liri e di Avezzano ove, dopo gli effetti del sisma, furono creati rifugi temporanei che altro non sono che vere e proprie baracche. Le famiglie che vi abitano — e purtroppo il loro numero è ancora elevato — hanno il diritto di essere messe in grado di potersi trasferire in una casa che possa chiamarsi tale.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In linea generale, il Governo è favorevole all'approvazione del disegno di legge. Vorrei soltanto far notare che forse sarebbe il caso di stabilire qualche ulteriore garanzia a favore dei terremotati che, per una qualsiasi ragione, non avessero potuto far valere il proprio diritto. Costoro, infatti, al momento del passaggio in proprietà degli alloggi, si vedrebbero esclusi da ogni possibile rivendicazione. Io non conosco casi concreti, ma ritengo che in linea generale sarebbe consigliabile introdurre nel testo una siffatta garanzia.

Riterrei altresì opportuno cautelarsi dalla possibilità che gli attuali occupanti già posseggano altra casa nell'ambito del Comune.

C E R R E T I . Tutte queste ipotesi rientrano nella legge generale.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Poichè con il provvedimento in esame si abrogano molte norme della legge generale, sarebbe opportuno garantirsi anche in tal senso.

Faccio inoltre osservare che, mentre l'articolo 5 dispone che in caso di mancato esercizio della facoltà di riscatto gli alloggi saranno trasferiti all'Istituto autonomo delle case popolari, l'articolo 270 del testo unico prevede la cessione ai comuni. Per tale ragione sarebbe forse opportuno prevedere l'alternativa del trasferimento ai comuni o all'Istituto autonomo case popolari.

Debbo rilevare infine che il titolo del disegno di legge dovrebbe essere modificato, giacchè mentre esso parla di misure a favore dei terremotati, il provvedimento, nella sostanza, si riferisce anche a chi tale non è stato.

P R E S I D E N T E . Quest'ultima osservazione mi trova consenziente. Si potrebbe, pertanto, adottare per il titolo la seguente dizione: « Misure per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali nelle zone terremotate ».

C E R R E T I . Mi sembra che le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Sottosegretario non abbiano ragione di esistere, giacchè tutti coloro che vantavano diritti in base alla legge del 1938 usufruivano già della possibilità dell'occupazione dei locali. Introdurre una specificazione come quella

prospettata, significherebbe creare confusione e difficoltà proprio agli aventi diritto, a coloro, cioè, che da 10-15 anni occupano tali abitazioni, ma non le occupavano all'indomani del terremoto, non essendo stati all'inizio direttamente colpiti. Per tale ragione, pregherei l'onorevole Sottosegretario di non insistere nella sua richiesta che, oltre a non avere obietto, sarebbe motivo di confusione anche per gli uffici comunali.

P R E S I D E N T E . Trattandosi di tempi ormai molto lontani, si potrebbe considerare praticamente prescritto il termine per l'avente diritto.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per l'assegnazione a riscatto non c'è alcun termine.

C E R R E T I . Debbo ricordare che nessun terremotato che abbia ricevuto un alloggio costruito con sovvenzione statale puo riscattarlo se non verrà approvato il disegno di legge in esame, a meno che non sia in possesso dei requisiti richiesti dalla legge del 1938. Il decreto presidenziale del 17 gennaio 1959, n. 2, infatti, di cui beneficiarono solo i terremotati di Messina, escludeva dalla disciplina tale tipo di alloggi. Le pratiche per il riscatto delle case a sovvenzione statale sono bloccate da dieci anni, e questo è un dato obiettivo. Se dunque in linea di principio potrei anche essere d'accordo con l'onorevole Sottosegretario, data la situazione di fatto non posso non dissentire dalla sua richiesta.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Io ho prospettato proprio una questione di principio. Ad ogni modo mi rimetto alla volontà della Commissione.

C E R R E T I . Per completare la cronistoria del problema, posso ricordare quale è stato il meccanismo di assegnazione. Immediatamente dopo il sisma furono approntati alloggi provvisori. Quando poi lo Stato costruì le prime case, esse furono assegnate in base al disposto del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, fino ad esaurimento dei mezzi a disposizione. Successivamente subentrarono coloro che non avevano avuto la casa direttamente terremotata, o che erano venuti nella zona in epoca successiva al cataclisma, o che erano eredi di aventi diritto che non avevano fatto uso della facoltà di riscatto.

La cosa assurda è che oggidì alcune decine di famiglie non possono riscattare gli alloggi — del resto vecchi ormai di decenni — perchè non sono in possesso dei requisiti richiesti dalla legge del 1938. Per tale ragione è necessario il provvedimento che abbiamo presentato: in tal modo tutte le questioni che potessero sorgere in futuro — nella malaugurata ipotesi del verificarsi di altri fenomeni sismici — sarebbero comprese o nella legge generale o nel provvedimento in discussione.

Se si trattasse di case costruite tre anni or sono potrebbero anche essere occupate da persone non aventi diritto, ma, trattandosi invece di edifici costruiti nel 1919-1920, ritengo che sia assolutamente impossibile che gli aventi diritto non abbiano provveduto a far valere le loro ragioni.

R E S T A G N O . La situazione da me prospettata è reale: infatti, alla distanza di 30-40 anni esistono ancora, in alcune zone, molte persone che vivono in baracche in quanto la legge sulle zone terremotate non prevedeva stanziamenti sufficienti al fabbisogno.

P R E S I D E N T E . Come ella ben dice, senatore Restagno, questo è avvenuto proprio nelle zone dove non sono state costruite case in quantità sufficiente e, pertanto, il problema lamentato non riguarda il contenuto del presente provvedimento.

R E S T A G N O . Bisogna, comunque, cercare di eliminare la situazione di disagio in cui si trova ancora tanta gente!

Z A N N I E R , *relatore.* In merito all'argomento che ha formato oggetto di questa discussione devo ammettere di essermene preoccupato anch'io: ed infatti il mo-

tivo di un colloquio che ho avuto con il direttore generale dell'edilizia statale e sovvenzionata era quello di chiarire le perplessità avanzate dal Sottosegretario Romita.

Come ho già detto nella mia relazione, con il disposto dell'articolo 1 del presente disegno di legge, si potrebbe correre il rischio di escludere dall'eventuale assegnazione le persone rimaste senza tetto in conseguenza di terremoti; tuttavia, in occasione dell'assegnazione di case già a suo tempo avvenuta, è da ritenere che gli aventi diritto abbiano fatto valere le proprie ragioni, come giustamente dice anche il signor Presidente.

Mi sembra dunque che qualsiasi preoccupazione non abbia ragion d'essere perchè, anche se, in queste zone, vi fossero persone terremotate ancora in baracche, ciò sarebbe da addebitarsi unicamente al fatto che essi non hanno sentito il desiderio di richiedere l'assegnazione degli alloggi durante il periodo di tempo intercorso dal momento della costruzione di tali alloggi ad oggi.

Per tali ragioni proporrei di non apportare alcun altro emendamento al testo in esame, oltre quelli da me presentati, in quanto ciò porterebbe perplessità nell'attuale assegnazione delle case e non permetterebbe di procedere con speditezza alla regolamentazione di questa materia.

C E R R E T I . Nel caso da me illustrato gli edifici furono costruiti ed occupati fin dal 1920, ma non furono tutti riscattati.

F O C A C C I A . Poichè il senatore Cerreti ha fatto cenno alla possibilità di costruzione di tali alloggi anche da parte dei comuni e delle provincie interessate, vorrei domandargli se questo si è già verificato perchè, in tal caso, sarebbe forse opportuno far riferimento — in questo provvedimento — agli alloggi costruiti dallo Stato, dai comuni e dalle provincie.

C E R R E T I . Questa possibilità si è verificata in altri casi, ma non in questo.

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

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

Art. 1.

Gli alloggi costruiti dallo Stato nelle località colpite dai terremoti sono, a richiesta, ceduti tutti in proprietà agli assegnatari che li occupino alla data di entrata in vigore della presente legge, indipendentemente dalla procedura e dal possesso dei requisiti di cui agli articoli 255 e seguenti del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le domande per l'assegnazione in proprietà di detti alloggi debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici entro il 31 dicembre 1964.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Zannier un emendamento tendente a sostituire le parole « ...entro il 31 dicembre 1964 » con le altre « ...entro il 30 giugno 1965 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 3.

L'articolo 257 ed il primo comma dell'articolo 265 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sono abrogati.

(*È approvato*).

Art. 4.

I prezzi degli alloggi che dovranno essere corrisposti dagli acquirenti saranno deter-

minati dal Ministero dei lavori pubblici ai sensi degli articoli 258 e 259 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165.

A questo articolo il senatore Zannier propone il seguente emendamento aggiuntivo: « Il prezzo sarà ammortizzato in 20 annualità costanti comprensive di capitale ed interesse al saggio dell'1 per cento ».

D E R I U . Invece di « prezzo » non sarebbe preferibile, in questo emendamento, parlare di « costo »?

P R E S I D E N T E . Ritengo, al contrario, che convenga far riferimento al prezzo, in quanto è un prezzo che si stabilisce oggi e che non ha nulla a che fare con il costo.

D E U N T E R R I C H T E R . Nell'emendamento proposto dal senatore Zannier si dovrebbe forse precisare, a proposito delle 20 annualità, se l'interesse dovrà essere anticipato o posticipato, giacchè il computo del tasso d'interesse varia nelle due ipotesi.

P R E S I D E N T E . Il tasso dell'1 per cento è così basso che le variazioni sono pressochè sensibili. In ogni caso, neppure il testo unico 28 aprile 1938, cui il disegno di legge si richiama, prevedeva tale distinzione.

Z A N N I E R , *relatore*. Per quanto riguarda le specifiche modalità, restano valide le norme stabilite negli articoli 259, 260 e 261 del testo unico richiamato. L'unica modifica che ritengo opportuna riguarda la riduzione della durata dell'ammortamento da 50 a 20 anni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal relatore senatore Zannier.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 4 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 5.

In caso di mancato esercizio della facoltà di riscatto di cui all'articolo 1 della presente legge, gli alloggi, che si renderanno in tal modo disponibili, verranno trasferiti all'Istituto autonomo delle case popolari.

L'onorevole Sottosegretario si era chiesto se non fosse opportuno inserire accanto all'Istituto autonomo case popolari anche i comuni. Personalmente sono contrario a tale soluzione, perchè trasferire in proprietà ai comuni case ormai vecchie significherebbe soltanto aggravare di un inutile peso la loro situazione, già così difficile; senza considerare, poi, che tale funzione di manutenzione e amministrazione, è peculiare dell'Istituto autonomo case poporali.

Riterrei invece opportuno, per una maggiore chiarezza della norma, aggiungere dopo le parole « verranno trasferiti » le altre « in proprietà ».

Z A N N I E R , *relatore*. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento testè proposto.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 5 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, resta inteso che il titolo del disegno di legge è modificato in questo modo: « Misure per il riscatto degli alloggi costruiti con i fondi statali nelle zone terremotate ».

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Sui lavori della Commissione

D E R I U . Prima che sia dichiarata chiusa la seduta, desidererei sapere dall'onorevole Presidente se intende riportare all'esame della Commissione o considerare definitivamente accantonato il disegno di legge n. 271 concernente l'estensione dei benefici previsti dall'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 544, per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Osini in provincia di Nuoro, e di Balestrino in provincia di Savona.

Nel contempo vorrei chiedere all'onorevole Ministro dei lavori pubblici che cosa intende fare in merito allo stesso disegno di legge.

Per parte mia, chiedo formalmente che esso venga quanto prima riportato all'esame della Commissione e annuncio che avanzerò richiesta formale per il suo trasferimento in Assemblea, in modo di poter fare dalla tribuna parlamentare la necessaria denuncia nei confronti del Governo che si è completamente disinteressato di un così grave problema.

P R E S I D E N T E . Per rassicurare il senatore Deriu, posso dire che proprio in questi giorni ho avuto col Ministro Mancini un colloquio nel corso del quale ho di nuovo prospettato il problema e l'ho invitato a precisare se intende promuovere una azione presso il dicastero del tesoro. Nelle prossime settimane, quando spero di aver ottenuto una risposta, favorevole o sfavorevole che sia, non mancherò di iscrivere all'ordine del giorno il disegno di legge. Il senatore Deriu, se lo riterrà ancora opportuno, potrà allora chiederne la rimessione all'Assemblea.

D E R I U . Ringrazio l'onorevole Presidente e lo prego di sollecitare ancora il Ministro Mancini.

La seduta termina alle ore 11,50.

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