

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 29 MAGGIO 1952

(133<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Approvazione)

« Abrogazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, e modifiche dell'articolo 5 della legge 3 febbraio 1951, n. 164 »  
**(N. 2287)** (Approvato dalla Camera dei deputati):

BUIZZA, *relatore* . . . . . Pag. 1460  
VOCCOLI . . . . . 1461

« Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, concernente la sistemazione a ruolo del personale sussidiario delle Ferrovie dello Stato » **(N. 2326)**:

TOMMASINI, *relatore* . . . . . 1468

« Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Palermo mutui per il risanamento urbanistico ed edilizio della città »  
**(N. 2391)** (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . 1470  
CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 1471

(Discussione e approvazione)

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extraurbane » **(N. 2295)**  
(Approvato dalla Camera dei deputati):

BUIZZA, *relatore* . . . . . Pag. 1462, 1464  
CAPPELLINI . . . . . 1462, 1463  
PRESIDENTE . . . . . 1462, 1464  
PANETTI . . . . . 1463, 1464  
TOMMASINI . . . . . 1463  
GENCO . . . . . 1463  
FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . 1463  
VACCARO . . . . . 1464  
MARTINI . . . . . 1464

« Proroga delle agevolazioni tributarie previste dall'articolo 147 del testo unico approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 »  
**(N. 2319)**:

TOSELLI, *relatore* . . . . . 1465  
ROMANO Domenico . . . . . 1465  
CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 1465, 1466  
BUIZZA . . . . . 1466

« Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere mutui assistiti dal contributo dello Stato al comune di Bari per il risanamento igienico urbanistico della città vecchia »  
**(N. 2325)**:

GENCO, *relatore* . . . . . 1466, 1467, 1468  
PANETTI . . . . . 1467  
MARTINI . . . . . 1467  
CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 1468

(Rinvio)

« Concessione a favore del comune di Perugia di un contributo straordinario di lire 75 milioni per lavori di riparazione e restauro al Palazzo dei Priori per l'esercizio 1951-52 »

(N. 2259) (D'iniziativa dei senatori Varriale e Cingolani):

MARINI, relatore . . . . .	Pag. 1460
CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1460

La riunione ha inizio alle ore 10,45.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Genco, Lopardi, Mariotti, Martini, Massini, Mastino, Meacci, Ottani, Panetti, Ricci Federico, Ricci Mosè, Romano Domenico, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro, Voccoli.

Intervengono altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia, ed il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Camangi.

GENCO, Segretario, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

**Rinvio della discussione del disegno di legge:**

**« Concessione a favore del comune di Perugia di un contributo straordinario di lire 75 milioni per lavori di riparazione e restauro al Palazzo dei Priori per l'esercizio 1951-52 »**  
(N. 2259) (Di iniziativa dei senatori Varriale e Cingolani).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, di iniziativa dei senatori Varriale e Cingolani: « Concessione a favore del comune di Perugia di un contributo straordinario di lire 75 milioni per lavori di riparazione e restauro al palazzo dei Priori per l'esercizio 1951-52 », di iniziativa dei senatori Varriale e Cingolani.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Martini.

MARTINI, relatore. Signor Presidente, poichè alla copertura dell'onere derivante dalla proposta di legge sottoposta al nostro esame, i presentatori di essa prevedono che si provveda con una corrispondente riduzione del fondo di riserva per le spese impreviste del

Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1951-52, è necessario in base ad un accordo intervenuto tra la Commissione finanze e tesoro e il suddetto Ministero, che esso esprima il proprio parere scritto, prima che la Commissione di merito deliberi sulla proposta di legge di iniziativa parlamentare. Pertanto, poichè tale parere non è stato ancora comunicato, prego la Presidenza di rinviare la discussione di questo provvedimento ad altra riunione.

CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi associo alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

**Approvazione del disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, e modifiche dell'articolo 5 della legge 3 febbraio 1951, n. 164 »**  
(N. 2287) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, e modifiche dell'articolo 5 della legge 3 febbraio 1951, n. 164 » già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, relatore. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame propone una modifica sostanziale del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, ratificato con legge 3 febbraio 1951, n. 164, ed una modifica formale del secondo comma dell'articolo 5 della stessa legge 3 febbraio 1951, n. 164.

L'articolo 19 del citato decreto legislativo, del quale si propone la soppressione, recita: « Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello per il tesoro, è determinata annualmente, in base al fabbisogno motivato per ciascun Provveditorato, la somma che deve essere impiegata per retribuire il personale fuori ruolo e il personale avven-

tizio, per corrispondere le indennità di missione e di trasferta, nonchè per far fronte a tutte le altre spese per costruzione, manutenzione e fitto di locali per autoveicoli e pel funzionamento, in genere, di tutti i servizi tecnici, amministrativi e contabili ».

La soppressione di questo articolo è suggerita dal fatto che, nel corso dell'anno, i fondi destinati ai Provveditorati vengono talvolta ad esaurimento, per cui, in attesa che ulteriori autorizzazioni di spesa siano accordate, i Provveditorati stessi si trovano nell'impossibilità materiale di funzionare. Una esperienza ormai quinquennale ha consigliato il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, di lasciare agli stessi Provveditorati la responsabilità diretta della gestione delle somme ad essi destinate, dando così al Ministro una maggiore elasticità di intervento nei confronti dei Provveditorati stessi. Di qui la proposta di abrogazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37.

La seconda proposta contenuta nel disegno di legge è, come ho detto, di carattere formale.

Il decreto legislativo 27 giugno 1949, n. 37, prevede l'istituzione, presso ogni Provveditorato alle opere pubbliche, di un Comitato amministrativo, il quale, fra l'altro, tratta argomenti che interessano l'edilizia scolastica. In tali occasioni intervengono alle sedute il Provveditore agli studi e il medico provinciale di una delle provincie comprese nella circoscrizione del Provveditorato. Ora quest'ultimo, a norma delle vigenti disposizioni, dovrebbe essere designato dal Ministero dell'interno: poichè tuttavia la Direzione generale della sanità presso il Ministero dell'interno non esiste più, si propone che la designazione sia attribuita all'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica.

Ritengo di non dover spendere altre parole e concludo, pertanto, proponendo l'approvazione del disegno di legge in esame.

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

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

#### Art. 1.

L'articolo 19 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, ratificato con legge 3 febbraio 1951, n. 164, è abrogato.

(È approvato).

#### Art. 2.

Il 2° comma dell'articolo 5 della legge 3 febbraio 1951, n. 164, è sostituito dal seguente:

« Quando il Comitato debba trattare argomenti che interessano l'edilizia scolastica, alle sedute intervengono il provveditore agli studi di una delle provincie comprese nella circoscrizione del Provveditorato stesso, designato dal Ministero della pubblica istruzione, e il medico provinciale di una delle suddette provincie, designato dall'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica »

(È approvato).

**VOCCOLI.** Anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

**« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extraurbane » (N. 2295)**

(Approvato dalla Camera dei deputati).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extraurbane », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico alla Commissione che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di

legge, pur rilevando, per quanto riguarda l'articolo 2, che sarebbe stato opportuno indicare esattamente la nota di variazione, mediante la quale si dovrà far fronte all'onere finanziario previsto dal disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

**BUIZZA, relatore.** Le alluvioni della fine dell'anno 1951 hanno colpito in modo particolare alcune linee ferroviarie esercitate in regime di concessione, cioè le ferrovie delle zone del biellese, alcune linee della rete della Nord-Milano, le ferrovie Monza-Molteno e Voghera-Varzi, le tramvie extraurbane di Milano, alcune linee tranviarie extra urbane vicentine e della rete ferroviaria della Società Veneta e molte linee delle Calabro-Lucane, delle Complementari e delle Strade ferrate della Sardegna nonché, in Sicilia, le ferrovie Siracusa-Vizzini e la Circumetnea.

Per la riparazione dei danni, che riguardano per la massima parte l'armamento e le opere d'arte delle linee, è stata predisposta una perizia, in base alla quale si prevede una spesa complessiva di 500 milioni.

Tale spesa, che dovrebbe essere posta a carico delle società concessionarie, verrebbe in tal caso, ovviamente, inserita come spesa straordinaria nei bilanci di esercizio delle società stesse, i quali, d'altra parte, essendo quasi tutti passivi, devono essere, come è noto, portati al pareggio a mezzo di sussidi integrativi statali. Ora poichè gli stanziamenti relativi alla concessione di sussidi integrativi sono quasi totalmente assorbiti dai normali disavanzi, bisognerebbe predisporre un provvedimento legislativo con il quale si autorizzasse un aumento dei fondi attualmente disponibili. Stando così le cose, il competente Ministero è venuto nella determinazione di eseguire direttamente le opere e a tale scopo si propone lo stanziamento della somma di 500 milioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. Alla copertura dell'onere indicato si farà fronte con un prelievo sul ricavo del prestito previsto dalla legge 14 dicembre 1951, n. 1325, cioè sul prestito a favore delle zone alluvionate.

In considerazione dei criteri a cui si ispira il provvedimento, il quale è già stato appro-

vato dalla Camera dei deputati, ne propongo l'approvazione.

**CAPPELLINI.** Il disegno di legge in esame si ispira al deprecato principio, già invalso in numerosi provvedimenti analoghi e che noi respingiamo, di attribuire alle società private concessionarie tutti quegli utili di gestione che esse riescono a realizzare, addossando invece allo Stato il carico delle passività.

Per quanto riguarda poi il caso specifico delle linee ferrotranviarie a cui si riferisce il provvedimento in discussione, si deve rilevare per l'appunto che la maggior parte di esse sono gestite, come quelle biellesi, da aziende largamente attive, e pertanto non si comprende per qual motivo alla riparazione dei danni provocati dalle alluvioni debba far fronte lo Stato, anzichè le società concessionarie, le quali potrebbero, a tale scopo, utilizzare le riserve da esse accantonate.

**PRESIDENTE.** Faccio presente al senatore Cappellini che si tratta di ferrovie il cui patrimonio stradale, alla scadenza delle concessioni, passerà allo Stato.

**CAPPELLINI.** Non ho la stessa fiducia del Presidente che ciò effettivamente accadrà.

Anzi, a questo proposito, desidererei conoscere le intenzioni del Governo in merito alla linea Xanthià-Biella, la cui concessione sta per scadere, dato che, secondo talune notizie, gli interessi si opporranno resistenza e tenteranno di ottenere il rinnovo della concessione.

**PRESIDENTE.** Posso assicurare che, fin da quando io ero Ministro, essendosi posto il problema della scadenza della concessione Xanthià-Biella, fu deliberato il passaggio della linea allo Stato. Posso aggiungere che le locomotive attualmente in servizio in tale linea sono date in noleggio dalle Ferrovie dello Stato.

**CAPPELLINI.** Ad ogni modo, noi intendiamo ribadire la nostra recisa opposizione ai criteri che ispirano il provvedimento in discussione, così come ci siamo opposti a tutti i provvedimenti analoghi già sottoposti al nostro esame. A nostro avviso, la riparazione a carico dello Stato dei danni subiti dalle linee in questione potrebbe essere giustificata solo in vista della nazionalizzazione delle linee stesse, ma non può essere ammessa

finchè esse rimangono in regime di concessione.

PANETTI. Desidero esprimere le mie riserve sulla opportunità che l'onere necessario al finanziamento dei concorsi previsti dallo articolo 1, sia iscritto nello stato di previsione di un esercizio finanziario che volge al termine.

TOMMASINI. Pur non potendo compiacermi del fatto che ancora una volta si attinga al prestito a favore delle zone alluvionate, in quanto se si continueranno a prelevare fondi, esso non potrà essere utilizzato per nessuno dei fini per i quali venne lanciato, debbo tuttavia rilevare, in merito alle obiezioni del senatore Cappellini, che esse non hanno ragione d'essere, quando si legga il testo dell'articolo 1, il quale prevede esplicitamente che lo Stato « può » accordare concorsi per la riattivazione dei servizi. Ciò significa, in tutta chiarezza, che è lasciato alla illuminata discrezione degli organi ministeriali di stabilire se sia o meno consigliabile la concessione di concorsi statali nelle spese di riparazione in rapporto alle condizioni di bilancio delle varie società interessate.

A meno che non si voglia negare la fiducia agli organi amministrativi ritenendoli tutti conniventi con gli esercenti delle società concessionarie — nel qual caso non dovremmo più approvare nessun provvedimento legislativo, perchè ognuno implica una determinata facoltà discrezionale del potere esecutivo — noi non possiamo quindi che respingere le considerazioni del senatore Cappellini.

Fugato ogni dubbio su questo punto e ritenendo che il disegno di legge risponda ad obiettive esigenze dei trasporti pubblici, dichiaro che voterò a favore di esso.

GENCO. Vorrei ricordare al collega Cappellini le caratteristiche specifiche del regime delle concessioni, quali sono, del resto, illustrate in un'apposita pubblicazione del Ministero dei trasporti. La forma tipica e predominante della concessione ferroviaria comprende le costruzioni e l'esercizio della linea: allo scadere della concessione, gli impianti fissi passano definitivamente in proprietà dello Stato, mentre il materiale mobile resta di solito di proprietà del concessionario, con il diritto, da parte dello Stato, di acquistarlo

al termine della concessione. In sostanza, quindi, gli impianti fissi sono di proprietà dello Stato, e non si può quindi esigere dai concessionari che essi provvedano alla riparazione di eventuali danni a tali impianti, specie quando questi ultimi siano resi praticamente inutilizzabili.

CAPPELLINI. Se la società non è in grado di provvedere alla ricostruzione, lo Stato può avocare a sé la linea.

GENCO. In tal modo lo Stato non risparmierebbe comunque le spese di ricostruzione. Opportunamente invece il disegno di legge sottoposto al nostro esame concede agli Organi competenti la facoltà di esaminare caso per caso — presumibilmente anche in relazione alla durata e al termine di scadenza della concessione — se sia il caso o meno di erogare il contributo per la ricostruzione.

CAPPELLINI. Il senatore Genco sa benissimo che, allo scadere delle concessioni, gli interessati riescono generalmente, per mezzo di qualche espediente, a ottenerne il rinnovo. Non è quindi ammissibile che lo Stato non solo assicuri gli utili ai concessionari, ma vada anche loro incontro con propri provvedimenti, quando debbono affrontare spese straordinarie, agevolando in tal modo fino all'assurdo l'esercizio delle aziende da parte dei privati.

Altrettanto inaccettabile ci sembra la proposta di attingere ancora una volta al ricavo del prestito, il quale dovrebbe essere utilizzato per scopi ben più importanti. Se poi si obiettasse che non è possibile reperire altri fondi, ebbene si rinunci a concedere contributi che, torno a dire, alleviano i gestori delle linee in concessione di un onere che logicamente dovrebbe essere a loro carico. Se i privati non ritenessero di sopportare le spese in questione, potrebbero rinunciare alla concessione, ma che a ciò non si inducano confermare l'interesse che essi hanno di conservare le loro posizioni, mentre ci assicura che essi sono in grado di provvedere direttamente alle riparazioni.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sia consentito innanzi tutto rilevare che le osservazioni di indole generale del senatore Cappellini non possono essere prese in considerazione in questa sede in

quanto esse riguardano la vecchia e grave questione se le ferrovie concesse debbano essere esercitate dai concessionari o debbano senz'altro passare allo Stato, e non hanno quindi stretta attinenza con l'argomento in discussione. Per quanto concerne il punto capitale del disegno di legge in esame, cioè il problema di concedere o meno i contributi anche alle società il cui bilancio sia in attivo — e ce ne sono poche —, debbo dire che esso dovrà essere esaminato e risolto, caso per caso, in sede di commissione tecnica, ed è evidente che la commissione alla quale fa riferimento il disegno di legge, una volta riscontrati i bilanci, concederà il concorso dello Stato alle società in passivo mentre lo negherà alle società in attivo.

A mio avviso, il disegno di legge deve essere discusso esclusivamente sotto questo profilo, eminentemente tecnico, mentre l'opposizione delle sinistre, che si è manifestata anche alla Camera dei deputati, la quale ha tuttavia approvato il provvedimento, appare di carattere programmatico ed è, del resto, basata su argomenti ormai ben noti.

Il disegno di legge, il quale, a mio parere, ha un aspetto morale che non deve essere trascurato, consentirà di riparare i gravi danni arrecati dalle alluvioni a numerose linee ferroviarie, danni che, se anche non venissero risarciti sotto forma di contributi statali, come prevede il provvedimento in esame, dovrebbero comunque essere riparati mediante la corrispondenza di sussidi integrativi a favore delle aziende deficitarie, che sono la maggioranza.

Per quanto riguarda poi la questione del prelievo della somma di 500.000.000, stanziata nel disegno di legge, dal ricavato del prestito a favore delle zone alluvionate, debbo osservare che essa esorbita dalla competenza della Commissione dei lavori pubblici, essendo riservato alla Commissione finanze e tesoro, la quale ha espresso parere favorevole al provvedimento, di trattare questo aspetto del disegno di legge.

VACCARO. Per evitare ogni possibilità di equivoco, mi chiedo se non sarebbe opportuno inserire nel disegno di legge una norma precisa la quale escluda dal beneficio previsto nel disegno di legge stesso, le società concessionarie il cui bilancio sia attivo.

BUIZZA, *relatore*. Faccio rilevare al senatore Vaccaro che il concetto da lui espresso è, in sostanza, già implicito nella dizione dell'articolo 1, e pertanto una aggiunta come quella da lui prospettata appare superflua.

PANETTI. Vorrei fare un'osservazione, la quale, tuttavia, non corrisponde probabilmente a nessuno o a pochissimi casi pratici. Se una linea ferroviaria danneggiata può essere vantaggiosamente trasformata in una linea automobilistica, specialmente quando l'entità dei danni subiti dall'armamento fosse notevole, riterrei opportuno che venisse eseguita immediatamente la trasformazione, in quanto sarebbe illogico affrontare spese che a brevissima scadenza di tempo la sopravvenuta trasformazione della linea renderebbe superflue.

PRESIDENTE. Faccio osservare al senatore Panetti che non sarebbe comunque logico, anche nell'ipotesi da lui prospettata, sospendere il servizio ferroviario in attesa dell'istituzione di quello automobilistico, e pertanto un'opera almeno provvisoria dovrebbe essere costruita. Ad ogni modo, quella sollevata dal senatore Panetti è una questione tecnica di competenza della Commissione a cui verrà demandata la concessione dei contributi statali.

MARTINI. Vorrei sapere se, nell'ipotesi che una società concessionaria, con bilancio attivo, subisca gravi danni agli impianti fissi della linea da essa gestita, le verrebbe negato il concorso dello Stato.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche nell'ipotesi esposta dal senatore Martini la concessione del concorso statale dovrebbe essere subordinata all'esame del bilancio della società esercente, in quanto un bilancio attivo può diventare deficitario, per l'onere derivante dai danni subiti dagli impianti, nel qual caso la società potrebbe ottenere il concorso statale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione degli articoli, di cui dò lettura:

#### Art. 1.

Per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata e

alle tramvie extraurbane possono essere accordati concorsi dello Stato nei limiti e nelle forme stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

(È approvato).

Art. 2.

Per la concessione dei concorsi previsti dall'articolo 1 è autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52, della somma di lire 500.000.000.

Alla copertura dell'onere indicato nel precedente comma sarà fatto fronte con un'aliquota del ricavo del prestito di cui alla legge 14 dicembre 1951, n. 1325.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Proroga delle agevolazioni tributarie previste dall'articolo 147 del testo unico approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 » (N. 2319).**

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Proroga delle agevolazioni tributarie previste dall'articolo 147 del testo unico approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 ».

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico del disegno di legge, del quale do lettura:

*Articolo unico.*

Per gli Istituti autonomi per le case popolari il termine di cui all'articolo 2 della legge 11 luglio 1942, n. 843, già prorogato fino al 15 aprile 1951, è da tale data ulteriormente prorogato al 30 giugno 1955.

Comunico alla Commissione che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere

favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il relatore senatore Toselli.

TOSELLI, *relatore*. L'articolo 147 del testo unico sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, stabiliva particolari norme in materia fiscale, intese a favorire le cooperative per case popolari ed economiche e riguardanti le tasse di bollo, di registro e ipotecarie, l'imposta di ricchezza mobile ed altri tributi.

Lo stesso articolo estendeva le agevolazioni in parola agli Istituti autonomi per le case popolari, per un periodo di dieci anni a partire dal 1° gennaio 1936, termine che venne in seguito prorogato fino al 15 aprile 1951.

Al riguardo si fa notare che i benefici maggiori, concernenti le tasse di registro ed ipotecarie, con la legge 2 luglio 1949, n. 408 sono stati estesi a tutte le nuove costruzioni di abitazioni a carattere popolare, mentre ciò non è avvenuto per le agevolazioni relative alle tasse di bollo, agevolazioni di cui già godevano gli Istituti per le case popolari. Nell'articolo unico del disegno di legge, col quale si propone la proroga dei benefici concessi fino al 15 aprile 1951, non si fa riferimento alle sole tasse di bollo ma al dispositivo dell'articolo 2 della legge 11 luglio 1942, articolo che comprende tutte le facilitazioni fiscali in questione, per non dar luogo ad interpretazioni che potrebbero ostacolare la applicazione del provvedimento nel senso di ritenere che agli Istituti non siano applicabili le disposizioni contenute nel citato articolo della legge 11 luglio 1942. In sostanza con il disegno di legge si propone di confermare a favore degli Istituti per le case popolari quelle stesse facilitazioni di cui essi godevano prima del 1951, e quindi ritengo che la Commissione non avrà difficoltà ad approvarlo,

ROMANO DOMENICO. Vorrei fare una osservazione di indole formale. Poichè il termine di cui si propone la proroga nell'articolo unico è già scaduto da un anno e mezzo mi chiedo se non sarebbe opportuno modificare il testo in modo da evitare la proroga di un termine scaduto da così lungo tempo.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nell'articolo unico si propone che

il termine, già prorogato fino al 15 aprile 1951, sia da tale data ulteriormente prorogato al 30 giugno 1955, per evitare che si verificino soluzioni di continuità nel godimento dei benefici, come potrebbe avvenire se il testo fosse tale da autorizzare il dubbio che la facilitazione decorra dalla data di entrata in vigore del provvedimento. Pregherei quindi la Commissione di non apportare modifiche al disegno di legge.

BUIZZA. Vorrei fare un'osservazione che esula dal disegno di legge in discussione: vorrei cioè ricordare all'onorevole Sottosegretario che dalla Commissione venne richiesta la revisione del testo unico del 1938, ma per quanto siano scaduti i termini entro i quali il Ministero avrebbe dovuto presentare il nuovo testo, noi non abbiamo notizia alcuna in merito, e desidererei quindi avere qualche informazione precisa dal Sottosegretario.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso informare il senatore Buizza che il nuovo testo unico è in corso di elaborazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

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

**« Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere mutui assistiti dal contributo dello Stato al comune di Bari per il risanamento igienico urbanistico della città vecchia » (N. 2325).**

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere mutui assistiti dal contributo dello Stato al comune di Bari per il risanamento igienico urbanistico della città vecchia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore senatore Genco.

GENCO, *relatore*. È a tutti noto che la città di Bari si compone di due parti, cioè del cosiddetto quartiere murattiano, che rappresenta i nove decimi dell'abitato della città, costruito

a seguito di una legge promossa da Gioacchino Murat, e che è costituito dai quartieri nuovi di Bari e delimitato dal corso Vittorio Emanuele, dal porto e dal lungomare, e della vecchia città di Bari con le sue viuzze anguste e tortuose costruite quando sulle coste pugliesi infierivano i Saraceni, comprendente nel suo ambito anche la chiesa di San Nicola oltre a numerosi altri fabbricati in tutto o in parte a carattere monumentale.

Per il risanamento di questa parte della città, che rimane la più abbandonata, mancando persino delle fognature, per la cui costruzione soltanto nei giorni scorsi da parte della Cassa del Mezzogiorno è stata stanziata la somma di 500 o 600 milioni di lire, con regio decreto-legge 5 novembre 1931, n. 1479, convertito nella legge 24 marzo 1932, n. 431, fu dichiarato di pubblica autorità ed approvato il piano regolatore della città vecchia di Bari e l'annesso regolamento contenente le norme esecutive. Per la esecuzione del piano venne fissato il termine di 20 anni, a decorrere dal 5 novembre 1931. Senonchè da allora ad oggi nulla è stato fatto per cui i termini suddetti, già confermati nel 1939, sono stati, con decreto 27 ottobre 1951, ulteriormente prorogati di altri sei anni.

Essendosi ben presto constatata l'impossibilità, da parte del comune di Bari, di reperire la somma indispensabile per l'attuazione del piano — somma che, fissata in un primo tempo in lire 29.350.000, era successivamente salita, in base ai progetti aggiornati, a 62 milioni — l'Amministrazione del tempo fece presente al Governo di non essere in grado con i propri mezzi di porre mano alla risoluzione di questo problema, che ha, d'altro canto, un interesse nazionale in quanto la città vecchia di Bari rappresenta un complesso monumentale, con le sue tipiche vie e gli aggruppamenti dei suoi edifici maggiori e minori, di grande interesse storico ed artistico. D'altra parte, l'attuazione del piano regolatore, il quale prevede l'apertura di due grandi arterie quasi perpendicolari, è resa improrogabile dal fatto che nella città vecchia vivono più di ventimila persone, in abitazioni malsane, umide, prive di aria e di luce, composte di una sola stanza con un indice di affollamento rilevantissimo, pari a 14 metri quadrati per abitante



contro un indice di 40 metri quadrati per il resto della città.

Non potendo, come ho detto, affrontare da solo le spese di risanamento, il comune di Bari ha chiesto l'intervento dello Stato il quale, come prevede il disegno di legge in esame, limita il suo concorso al 4 per cento annuo sui mutui che il Comune contrarrà presso la Cassa depositi e prestiti, per un importo complessivo di un miliardo e 200 milioni, con ammortizzamento in 35 anni. Dati i criteri che ispirano il disegno di legge e le esigenze a cui esso intende soddisfare, ne propongo l'approvazione.

PANETTI. Vorrei chiedere un chiarimento. Se la popolazione di questo quartiere è enormemente addensata e si progetta di aprire due grandi arterie nella città vecchia, occorrerà predisporre un congruo numero di alloggi per coloro che, in seguito agli sventramenti, rimarranno privi di abitazione, poichè altrimenti costoro si riverseranno nelle case superstiti, aumentandone l'affollamento.

GENCO, *relatore*. Sebbene non possa qui esibire il progetto del piano regolatore, che del resto è depositato all'Archivio di Stato, posso tuttavia informare i colleghi che esso prevede lo sventramento del quartiere e la costruzione di nuovi fabbricati al posto di quelli esistenti, i quali sono in parte sottostanti al livello stradale e, per la maggior parte, composti di un unico vano a pianterreno, delle dimensioni di metri 3 o 4 per 5 o 6, di un primo piano delle stesse dimensioni, al quale si accede mediante una scaletta posta all'interno del pianterreno, e talvolta di un secondo piano. Il progetto prevede che le case di nuova costruzione siano tutte a due o tre piani per cui, anche abbattendo gli edifici esistenti, per allargare le strade, non si avrà un aumento dell'indice di affollamento in quanto ciò che si perderà in latitudine si guadagnerà in altezza. È da tener presente inoltre che a Bari, specialmente in attuazione del piano Fanfani, sono state già costruite oltre mille case, e si avrà quindi uno sfollamento della città vecchia verso i nuovi alloggi, anche se si dovranno superare le resistenze della popolazione dei vecchi quartieri, che è molto attaccata alla zona in cui è nata e ha vissuto. Debbo ancora rilevare che nel regolamento approvato

nel 1931 si prevede che della Commissione presieduta, allora, dal Podestà, ora dal Sindaco, faccia parte anche un rappresentante della federazione fascista dei proprietari edili: è pertanto necessario provvedere ad aggiornare il regolamento in modo rispondente allo attuale ordinamento dello Stato. Infine, mi sia consentito di sottolineare l'urgenza di eseguire i lavori di risanamento, anche in vista del fatto che, fino a quando essi non verranno iniziati, non si potrà utilizzare quella somma di 500 o 600 milioni stanziata dalla Cassa del Mezzogiorno per le fognature, le quali evidentemente dovranno essere costruite in base al nuovo tracciato delle strade.

MARTINI. Vorrei raccomandare che, per quanto possibile, nell'esecuzione dei lavori, si conservino le caratteristiche architettoniche della vecchia Bari.

GENCO, *relatore*. La zona soggetta al risanamento è in gran parte di carattere monumentale, e proprio per questo motivo della Commissione prevista dal regolamento del 1931 fa parte in primo luogo il sovrintendente ai monumenti e alle antichità. Del resto, anche oggi nella Bari vecchia non si può demolire un pilastro o un balcone senza l'intervento del sovrintendente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora alla discussione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Bari, per il risanamento igienico-urbanistico della città, mutui per un ammontare complessivo di lire 1 miliardo 200.000.000, ammortizzabili in 35 anni, al tasso vigente al momento della concessione, con il concorso statale annuo costante in ragione del 4 per cento delle somme mutate.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per la corresponsione del concorso statale previsto dal precedente articolo, è autorizzato il limite di impegno annuo di lire 24.000.000 in ciascuno degli esercizi 1952-53 e 1953-54.

La somma di lire 1.680.000.000 occorrente per il pagamento del concorso di cui al precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 24.000.000 nello esercizio 1952-53, di lire 48.000.000 annue dall'esercizio 1953-54 all'esercizio 1986-87 e di lire 24.000.000 nell'esercizio 1987-88.

All'onere di lire 24.000.000 derivante nell'esercizio 1952-53 dall'applicazione della presente legge si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 467 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

GENCO, *relatore*. Faccio osservare che, in questo articolo, mentre al primo comma si dice che per la corresponsione del concorso statale è autorizzato il limite di impegno annuo di lire 24 milioni in ciascuno degli esercizi 1952-53 e 1953-54, nel secondo comma invece si dice che la somma occorrente per il pagamento del concorso di cui al precedente comma sarà stanziata sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 24 milioni nell'esercizio 1952-1953, di lire 48 milioni annue dall'esercizio 1953-54 all'esercizio 1986-1987 e di lire 24 milioni nell'esercizio 1987-1988. In altre parole, mentre nel primo comma si parla di 24 milioni per l'esercizio 1953-54, nel secondo comma, in riferimento al medesimo esercizio, si parla di 48 milioni. Desidererei quindi che l'onorevole Sottosegretario chiarisse il motivo di questa discrepanza.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il primo comma dell'articolo riguarda la distribuzione dei limiti di impegno nei vari esercizi, per trentacinque anni, mentre il secondo comma prevede gli stanziamenti che concretamente risulteranno, esercizio per esercizio, dalla distribuzione dei limiti di impegno fissata nel primo comma. In sostanza si è preferito limitare l'impegno, per il primo esercizio, a 24 milioni, i quali, aggiungendosi agli altri 24 milioni di impegno disponibili per il secondo esercizio, porteranno ad un totale, a partire dal 1952-53, di 48 milioni per esercizio, fino al 1986-87. Con codesto esercizio verrà a cessare il primo limite di impegno trentacinquennale, e pertanto nel-

l'esercizio 1987-88 si tornerà a 24 milioni. In altre parole, a partire dall'esercizio 1952-53 ci si impegna per 24 milioni per 35 anni, mentre a partire dall'esercizio 1953-54 ci si impegna per altri 24 milioni, ugualmente per 35 anni. Ciò è stato consigliato dall'opportunità di lasciare maggiore libertà d'azione al comune di Bari, il quale non sarebbe stato in grado di spendere fin del primo esercizio la somma di 48 milioni, che rappresenta, ovviamente, la trentacinquesima parte della cifra globale di 1.680.000.000.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 2 nel testo di cui è già stata data lettura, Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, concernente la sistemazione a ruolo del personale sussidiario delle Ferrovie dello Stato » (N. 2326).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, concernente la sistemazione a ruolo del personale sussidiario delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Il decreto legislativo luogotenenziale 13 aprile 1946, n. 292, mentre disponeva la sistemazione a ruolo degli agenti sussidiari delle Ferrovie dello Stato, stabiliva che la iscrizione al Fondo pensioni di costoro non potesse decorrere da

data anteriore al 1° dicembre 1938 e prevedeva il recupero, a carico degli agenti, mediante ritenute mensili, dei contributi amministrativi della assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia, e superstiti versati dall'Amministrazione all'I.N.P.S., durante il periodo di servizio che, per la decorrenza retroattiva del provvedimento di sistemazione, rimaneva coperto dalla iscrizione al Fondo pensioni. Tale provvedimento fu preso allo scopo di evitare che l'amministrazione ferroviaria contribuisse due volte alla formazione della previdenza a favore degli agenti in questione: con l'assicurazione obbligatoria e con l'iscrizione retroattiva al Fondo pensioni. Senonchè essendo stati nel frattempo emanati provvedimenti legislativi che modificavano sostanzialmente i criteri vigenti in materia di assicurazione obbligatoria, si rese necessario un riesame della materia in considerazione della maggiore entità dei contributi da recuperare. Da una parte infatti si verificava la necessità di recuperare anche i nuovi contributi versati all'istituto assicuratore per effetto delle accennate disposizioni sopravvenute, e dall'altra si gravavano gli agenti interessati con un considerevole debito. Costoro pertanto richiesero la sospensione dei versamenti per assicurazioni allo I.N.P.S. per il periodo di tempo necessario alla loro sistemazione a ruolo.

Con le norme del presente disegno di legge si stabilisce, ferma restando l'entità del recupero dei contributi normali erogati dall'amministrazione per il periodo anteriore al 1° maggio 1946, analogo recupero, per lo stesso periodo, dei contributi integrativi stabiliti dal decreto luogotenenziale numero 177 del 1945. Per il periodo successivo al 1° maggio 1946, il recupero di tutti i contributi normali e integrativi è stabilito in ragione dell'intero importo versato dall'Amministrazione a norma del decreto legislativo n. 142 del 1946.

Inoltre, per impedire che si costituisca un rilevante debito a carico degli agenti, si dispone che non debba più effettuarsi alcun versamento all'I.N.P.S. per assicurazioni obbligatorie.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame disciplina inoltre, all'articolo 3, la situazione degli agenti sussidiari che, per qualsiasi

ragione, non vennero sistemati a ruolo, mediante il versamento all'I.N.P.S. di tutti i contributi, senza interessi di mora.

Non credo di dover aggiungere altro per dimostrarvi l'utilità di questo provvedimento che regola tutta la complessa materia concernente i rapporti previdenziali fra I.N.P.S. amministrazione ferroviaria e agenti sistemati in ruolo, materia della quale io ebbi già ad occuparmi, sotto altra veste, quando ero capo dell'ufficio del personale delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'articolo 8 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, è sostituito dal seguente:

« In seguito alla sistemazione a ruolo degli agenti sussidiari, saranno recuperati dagli agenti stessi i contributi a carico dell'Amministrazione ferroviaria, versati all'Istituto nazionale della previdenza sociale per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti, per il periodo decorrente dalla data da cui ha effetto la sistemazione a ruolo.

« Tale recupero sarà effettuato:

1° per il periodo anteriore al 1° maggio 1946: in ragione della metà dei contributi normali per le Assicurazioni invalidità, vecchiaia e superstiti, disoccupazione involontaria, tubercolosi, nuzialità e natalità, versati a carico sia dell'agente che dell'Amministrazione, ed in ragione dell'intero importo dei contributi integrativi per la Assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti versati a carico dell'Amministrazione, a norma del decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177;

2° per il periodo dal 1° maggio 1946 in poi: in ragione dell'intero importo dei contributi normali, integrativi e supplementari di caro-pane versati dall'Amministrazione per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti, nonchè di quelli straordinari versati al Fondo di solidarietà sociale per la parte a carico dell'Amministrazione.

« Sarà provveduto altresì al recupero dei contributi a carico dell'Amministrazione ver-

sati alla Cassa nazionale per la previdenza marinara nei confronti dei sussidiari iscritti alla Cassa stessa ».

(È approvato).

#### Art. 2.

Per gli agenti sussidiari da sistemare a ruolo a norma del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, non devono effettuarsi ulteriori versamenti di contributi assicurativi all'Istituto nazionale della previdenza sociale per assicurazioni sociali obbligatorie.

Parimenti saranno sospesi gli analoghi versamenti non ancora effettuati afferenti ad epoca anteriore all'entrata in vigore della presente legge per i sussidiari già sistemati o da sistemare in base al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292.

(È approvato).

#### Art. 3.

Nei confronti dei sussidiari riconosciuti non sistemabili a ruolo ai sensi del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292, l'Amministrazione provvederà alla regolarizzazione delle assicurazioni obbligatorie, riprendendo il versamento dei contributi all'Istituto nazionale della previdenza sociale con effetto dalla data di sospensione senza pagamento degli interessi di mora.

Nel caso di mancate prestazioni assicurative da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale in conseguenza della sospensione dei versamenti di cui al precedente articolo 2, all'Amministrazione ferroviaria farà carico lo onere finanziario relativo alle dette prestazioni.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

« **Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Palermo mutui per il risanamento urbanistico ed edilizio della città** » (N. 2291) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a con-

cedere al comune di Palermo mutui per il risanamento urbanistico ed edilizio della città ».

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge, sul quale, in assenza del relatore, senatore Sanmartino, riferirò io stesso brevemente.

Il disegno di legge riguarda un problema che si presenta all'attenzione del comune di Palermo in modo assillante e che riguarda il risanamento di taluni vetusti quartieri di quella città in cui la popolazione è costretta a vivere in condizioni non degne di un popolo civile.

Come si rileva nella relazione ministeriale che accompagnava il disegno di legge alla Camera dei deputati: « È di ogni giorno la richiesta di sgombro per edifici lesionati, sia in conseguenza di danni bellici che di mancata manutenzione, e il comune è costretto a provvedere, a proprie spese, agli alloggi dei senza tetto, addossandosi oneri superiori alle proprie scarse possibilità finanziarie.

« È necessario quindi in tali zone un risanamento urbanistico ed edilizio che serva di base ad una bonifica morale e igienica della popolazione; ma tale opera rinnovatrice non può essere efficacemente attuata di volta in volta in vista delle esigenze più gravi e con interventi di limitatissima portata; essa deve essere soprattutto informata a programmi organici e coordinati, non solo tecnici ma anche finanziari, la cui realizzazione sia in precedenza assicurata da adeguate disponibilità di fondi.

« D'altra parte il comune di Palermo, per essere un grande agglomerato urbano, privo di una corrispondente estensione di retroterra, per possedere scarse risorse industriali e per far capo ad un territorio ad economia notoriamente depressa, non è assolutamente in grado di risolvere in modo definitivo il problema, i cui aspetti sociali e politici debbono essere valutati in tutta la loro estensione per le gravi ripercussioni che potrebbero avere non solo localmente, ma soprattutto sul piano nazionale.

« È altresì da considerare che se le provvidenze fino ad oggi emanate hanno permesso a molte categorie di cittadini, anche modeste, di avere un tetto, non molto è stato attuato per i nulla tenenti, che non ricavano dal lavoro beni sufficienti ad un tenore di vita umano o che addirittura non trovano lavoro,

e che, quindi, non sono in grado di pagare pigioni se non in misura minima.

« Occorre, perciò, provvedere con nuove costruzioni che soddisfino tali esigenze e risanare, contemporaneamente, i quartieri più vetusti con un vasto programma di opere pubbliche che assicuri, altresì, lavoro per un notevole numero di anni, tanto più necessario in una città che presenta una forte disoccupazione abituale.

« A tal fine, analogamente a quanto è stato previsto per Roma con legge 23 febbraio 1950 n. 112, e per Napoli, con legge 10 agosto 1950, n. 719, è stato predisposto il presente disegno di legge con il quale si autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Palermo mutui per l'importo di lire 4 miliardi con la garanzia dello Stato ».

La Commissione ha già avuto modo stamani di occuparsi di un analogo provvedimento per quanto riguarda il risanamento urbanistico della città vecchia di Bari ed ha concluso deliberandone l'approvazione. Per gli stessi motivi propongo ora l'approvazione di questo disegno di legge.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero sottolineare una circostanza che differenzia questo disegno di legge, per quanto riguarda gli oneri a carico dello Stato, da quello che la Commissione ha approvato a favore della città di Bari. Mentre tale provvedimento prevedeva infatti un concorso dello Stato, i mutui che l'articolo 1 del disegno di legge in esame autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Palermo fino all'ammontare di 4 miliardi, sono puramente e semplicemente garantiti dallo Stato, il quale pertanto interverrà solo nel caso di mancato pagamento da parte del comune di Palermo.

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

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

#### Art. 1.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Palermo mutui fino all'ammontare di 4 miliardi per il risanamento urbanistico ed edilizio della città con ammortamenti in trentacinque anni al saggio vigente alla data della concessione.

(È approvato).

#### Art. 2.

I mutui di cui all'articolo precedente saranno garantiti dallo Stato.

L'assunzione della garanzia statale sarà effettuata con decreto del Ministro per il tesoro, di concerto con quello per l'interno, sentita la Commissione centrale della finanza locale.

In relazione alla garanzia prestata ai sensi del precedente comma, il Ministero del tesoro, nel caso di mancato pagamento da parte del comune di Palermo, alle scadenze stabilite e dietro semplice notifica di inadempienza, senza obbligo di preventiva escussione del Comune stesso da parte della Cassa depositi e prestiti, provvederà ad eseguire il pagamento a detta Cassa delle rate scadute, aumentate degli interessi nella misura stabilita dall'articolo 4 della legge 11 aprile 1938, n. 498, rimanendo sostituito in tutte le ragioni di diritto nei confronti del Comune.

(È approvato).

#### Art. 3.

I programmi dei lavori da effettuare con il mutuo di cui all'articolo 1 dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici, sentito l'assessore ai lavori pubblici della Regione siciliana.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12.