

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 10 LUGLIO 1952

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

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Commemorazione del senatore Ricci Mosè :

PRESIDENTE . . . . . Pag. 1524

#### Disegni di legge :

(Approvazione)

« Aumento delle sanzioni pecuniarie in materia di circolazione stradale » (N. 2425) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

CANEVARI, *relatore* . . . . . 1524

« Autorizzazione di spesa per la costruzione dei Palazzi di giustizia di Nuoro e Melfi e per la costruzione di una Casa di rieducazione per minorenni in Roma » (N. 2430) :

PRESIDENTE . . . . . 1525  
CANEVARI, *relatore* . . . . . 1526  
VACCARO . . . . . 1526  
TOMMASINI . . . . . 1526  
BUIZZA . . . . . 1526

« Autorizzazione di spesa per la partecipazione dell'Italia a manifestazioni nazionali ed internazionali attinenti all'attività dei lavori

pubblici » (N. 2257-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) :

TOSELLI, *relatore* . . . . . Pag. 1534, 1535  
GENCO . . . . . 1535

« Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500.000.000 per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari » (N. 2443) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

TOSELLI, *relatore* . . . . . 1535

(Discussione e approvazione)

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani » (N. 2433) :

PRESIDENTE . . . . . 1526, 1528, 1529, 1530  
TOSELLI, *relatore* . . . . . 1527  
MEACCI . . . . . 1527  
VACCARO . . . . . 1527  
TISSI . . . . . 1527, 1529  
BUIZZA . . . . . 1529  
FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . 1530

« Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per l'aumento del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, nonchè per interventi straordinari al campanile della Basilica stessa » (N. 2441) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

CESCHI, *relatore* . . . . . 1533  
TOMMASINI . . . . . 1533  
ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici* . . . . 1533.

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

« Soppressione dell'Ente edilizio di Reggio Calabria » (N. 2405) :

PRESIDENTE . . . . . 1531  
MEACCI . . . . . 1531  
ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici* . . . . 1531

(Seguito della discussione e rinvio)

« Norme integrative e disposizioni complementari del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 940, e della legge 29 luglio 1949, n. 531, concernenti la maggiorazione dei sussidi per la ricostruzione dei fabbricati distrutti o danneggiati dai terremoti fra il 1908 e il 1936 » (N. 1904) :

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1533
ALDISIO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	1532, 1533
CANEVARI, <i>relatore</i> . . . . .	1532, 1533

#### Proposta di legge :

(Seguito della discussione e rielezione)

« Passaggio al comune di Reggio Calabria delle case economiche e popolari costruite dall'Ente edilizio di quella città » (N. 1633) (*Di iniziativa dei senatori Romano Domenico, Musolino e Priolo*) :

PRESIDENTE . . . . .	1532
----------------------	------

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Buizza, Canevari, Ceschi, Corbellini, Genco, Mancini, Mariotti, Martini, Meacci, Ottani, Panetti, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Sono altresì presenti il Ministro dei lavori pubblici, senatore Aldisio, ed il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia.

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

#### Commemorazione del senatore Mosè Ricci.

PRESIDENTE. Dopo la comunicazione avvenuta in Aula, son certo di interpretare i sentimenti di tutti i membri della Commissione, ricordando qui la nobile figura del senatore Mosè Ricci, immaturamente scomparso, il quale ai lavori di questa Commissione dette il prezioso contributo della sua acuta intelligenza e della sua vasta preparazione. (*Segni di generale consentimento*).

#### Approvazione del disegno di legge: « Aumento delle sanzioni pecuniarie in materia di circolazione stradale » (N. 2425) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento

delle sanzioni pecuniarie in materia di circolazione stradale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Canevari.

CANEVARI, *relatore*. Il presente disegno di legge ha lo scopo di aggiornare, in relazione al deprezzamento della moneta, le pene pecuniarie stabilite dalle leggi precedenti in materia di circolazione stradale.

In riferimento all'articolo 1 del disegno di legge stesso osservo che il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, composto di 132 articoli e di 2 tabelle per le sigle ed i cerchi, detta norme per la tutela delle strade e per la circolazione stabilisce le penalità minime e massime per i contravventori. Così il regio decreto 22 dicembre 1938, n. 2139, convertito in legge con la legge 29 maggio 1939, n. 921, il decreto legislativo 5 ottobre 1945, n. 679, e il decreto legislativo 21 aprile 1947, n. 421, riguardano il segnalamento visivo ed acustico dei velocipedi. Il decreto legislativo 5 ottobre 1945, n. 679, riguarda in particolare modificazioni al Codice penale e di procedura penale in materia di contravvenzioni e con l'articolo 3 raddoppia le penalità pecuniarie minime e massime precedentemente previste. Infine il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 421, aumenta di 5 volte nei minimi e nei massimi le sanzioni già raddoppiate con le precedenti disposizioni legislative.

Per quanto si riferisce poi all'articolo 2, il regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 423, convertito in legge con legge 3 giugno 1935, n. 1151, contiene disposizioni regolamentari intese a vietare o a regolare l'uso di segnalazioni acustiche degli autoveicoli, prevedendo sanzioni pecuniarie da 10 lire a 200 lire, da raddoppiarsi nelle ore notturne. Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 21 ottobre 1947, n. 1250, all'articolo 7, comma secondo, moltiplica per otto dette penalità minime e massime.

Nel merito del provvedimento non vi è nulla da osservare. Più semplicemente di quanto il disegno di legge non dica, si può rilevare che le sanzioni pecuniarie di cui sopra vengono aumentate complessivamente di 40 volte.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

Le sanzioni pecuniarie comminate per le infrazioni alle norme contenute nel regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e nel regio decreto 22 dicembre 1938, n. 2139, convertito in legge, con modificazione, nella legge 29 maggio 1939, n. 921, già raddoppiate a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 5 ottobre 1945, n. 679, e successivamente aumentate di cinque volte per effetto dell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 421, sono ulteriormente aumentate nei minimi e nei massimi in ragione di quattro volte rispetto alla misura attuale.

I Comuni i quali abbiano emanato regolamenti per la disciplina della circolazione urbana sono autorizzati a modificare i regolamenti stessi per elevare, nei limiti previsti dal precedente comma, le sanzioni pecuniarie. Tali modificazioni devono essere approvate dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro per i trasporti, a norma dell'articolo 128 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

(È approvato).

Art. 2.

Le sanzioni pecuniarie comminate per le infrazioni alle disposizioni previste dal regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 423, convertito in legge con la legge 3 giugno 1935, n. 1151, già elevate di otto volte a norma del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 21 ottobre 1947, n. 1250, sono ulteriormente aumentate, nei minimi e nei massimi, in ragione di cinque volte rispetto alla misura attuale.

(È approvato).

Art. 3.

Ferma restando la facoltà di oblazione in via breve nei casi contemplati dall'articolo 16 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, tutte le somme enunciate in detto articolo, già decuplicate per effetto dell'articolo 2 del de-

creto legislativo 21 aprile 1947, n. 421, sono ulteriormente elevate in ragione di quattro volte rispetto alla misura attuale.

(È approvato).

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

(È approvato).

**Approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la costruzione dei Palazzi di giustizia di Nuoro e Melfi e per la costruzione di una Casa di rieducazione per minorenni in Roma » (N. 2430).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la costruzione dei Palazzi di giustizia di Nuoro e Melfi e per la costruzione di una Casa di rieducazione per minorenni in Roma ».

Do lettura del parere della 2<sup>a</sup> Commissione sul disegno di legge :

« Il parere della Commissione di giustizia sul disegno di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli della giustizia e del tesoro non può essere che favorevole. Il disegno di legge infatti autorizza la spesa di 900 milioni di lire per la costruzione dei Palazzi di giustizia di Nuoro e Melfi e di una Casa di rieducazione per minorenni in Roma.

« La Commissione si compiace dell'iniziativa del Governo e spera che essa segni l'inizio di tutta una serie di provvedimenti analoghi tendenti a porre in condizioni di buon funzionamento le molte sedi giudiziarie assolutamente inadeguate alle esigenze alle quali devono provvedere, e le scarse e male attrezzate Case di rieducazione.

« L'assoluta necessità di un miglioramento dell'edilizia giudiziaria, e soprattutto di quella carceraria, è stata ripetutamente segnalata da questa Commissione, sia nelle relazioni sul bilancio della Giustizia, sia in ordini del giorno presentati da suoi membri e approvati dal Senato nella discussione del suddetto bilancio.

« Nella speranza, dunque, che le sedi giudiziarie di Nuoro e di Melfi e la Casa di rieducazione di Roma abbiano avuto soltanto la precedenza su numerose altre che si trovano in deprecabili condizioni, la 2ª Commissione dà parere pienamente favorevole al disegno di legge ».

Comunico inoltre che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole al disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il senatore Canevari, nominato relatore in questo disegno di legge in sostituzione del senatore Mastino, al quale non è stato possibile intervenire alla riunione odierna.

CANEVARI, *relatore*. Non ho alcun rilievo da fare sul disegno di legge, il quale prevede la costruzione a cura e spese dello Stato dei Palazzi di giustizia di Nuoro e di Melfi e della Casa di rieducazione per minorenni in Roma, e pertanto ne propongo l'approvazione.

VACCARO. Mentre esprimo il mio compiacimento per la presentazione di questo disegno di legge, faccio voti che al più presto possa essere risolto anche nella mia provincia il problema della costruzione di un carcere giudiziario.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

In deroga al disposto degli articoli 1 e 2 della legge 24 aprile 1941, n. 392, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a costruire un palazzo di giustizia in Nuoro ed uno in Melfi entro il limite di lire 200 milioni per ciascun edificio.

(È approvato).

#### Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a costruire una Casa di rieducazione per minorenni in Roma entro il limite di lire 500 milioni.

(È approvato).

#### Art. 3.

La somma di lire 900 milioni risultante dalla applicazione dei precedenti articoli 1 e 2 sarà

stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici dell'esercizio 1952-1953.

Alla copertura dell'onere predetto si provvede con riduzione di pari importo del capitolo n. 467 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1952-53.

(È approvato).

#### Art. 4.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

TOMMASINI. Nell'approvare il disegno di legge, credo di interpretare il pensiero dei colleghi, affermando che la 7ª Commissione si associa alle considerazioni svolte nel parere inviato dalla Commissione di giustizia.

BUIZZA. Mi associo alla dichiarazione del senatore Tommasini, ponendo soprattutto in rilievo la necessità che le spese per l'edilizia giudiziaria e carceraria siano poste a carico dello Stato, anziché dei Comuni, i quali non sono in grado di sostenerle.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, 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:

« **Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani** »  
(N. 2433).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani** ».

La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare circa il lato finanziario del provvedimento.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Toselli.

TOSELLI, *relatore*. Per quanto concerne la ferrovia Trento-Malè, a cui si riferisce la prima parte del disegno di legge in esame, debbo anzitutto ricordare che la progettazione di essa risale al 1948, per quanto solamente nel 1951 sia stato approvato da parte della nostra Commissione un provvedimento di legge con il quale si stanziavano 2 miliardi e 300 milioni per l'esecuzione dei lavori. Se il Ministero dei trasporti, seguendo una direttiva che non è quella consuetudinaria dell'Amministrazione statale, ma che è praticata dall'iniziativa privata, avesse senz'altro iniziato i lavori e successivamente avesse rappresentato la necessità che viene oggi a prospettare di maggiorare lo stanziamento corrispondentemente all'aumento dei prezzi, il problema sarebbe stato svolto molto più sollecitamente. Oggi noi ci troviamo di fronte alla richiesta del Ministero di una integrazione di fondi destinata a sopperire all'aumento del costo delle opere intervenuto dall'epoca in cui il progetto originario di massima venne redatto ad oggi, in base ai calcoli del Consiglio superiore dei Lavori pubblici il quale ha emendato ed approvato il progetto esecutivo. Con questo ulteriore finanziamento, il problema dovrebbe considerarsi definitivamente risolto.

In proposito, debbo ricordare che la Commissione si è costantemente preoccupata di evitare la erogazione frammentaria di fondi, diluiti nel tempo, e a cui vengono apportati aumenti successivi, man mano che essi si rivelano inadeguati. Ciò premesso faccio presente che se noi approviamo sollecitamente il disegno di legge e se il Ministero dei trasporti potrà iniziare subito i lavori, è ragionevole sperare che non si dovrà far fronte ad un ulteriore aumento dei prezzi, mentre se indugeremo ancora a discutere sulla cifra e sull'impostazione dei lavori e procrastineremo una decisione, come è già accaduto altra volta, l'onere fissato verrà certamente ad aumentare.

A titolo d'esempio, posso ricordare quanto è avvenuto per uno stanziamento di fondi destinati alla costruzione del carcere della mia città. A tale scopo, vennero stanziati nel 1949 600 milioni. Il cosiddetto tempo tecnico e le difficoltà burocratiche frapposte dal Ministero competente hanno fatto sì che la pratica sia ancora in alto mare; senonchè dal momento della fissazione dello stanziamento ad oggi i prezzi

sono aumentati del 30 per cento, per cui la spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori risulta oggi notevolmente aggravata.

È evidente che non è in questa maniera che si curano gli interessi dello Stato, bensì procedendo con risolutezza ed energia.

Concludendo, ritengo che il disegno di legge debba essere senz'altro approvato per dar corso finalmente all'esecuzione dei lavori ed evitare che la spesa aumenti ancora.

MEACCI. Poichè riteniamo che lo stanziamento previsto dal presente disegno di legge costituisce un'autentica elargizione a favore della Società che gestisce la ferrovia, per quelle ragioni che abbiamo più volte esposto in altre occasioni, noi voteremo contro.

VACCARO. Premesso che io sono favorevole al presente progetto di legge, desidero tuttavia cogliere l'occasione per rilevare che il potenziamento della ferrovia in parola non era così urgente ed importante come il potenziamento della ferrovia Cosenza-Paola che a me sta tanto a cuore, e le cui condizioni ho più volte illustrato. Pertanto, nel dare il mio voto al disegno di legge, esprimo l'augurio che al più presto la Commissione possa esaminare un provvedimento relativo a tale linea.

TISSI. L'osservazione fatta dal senatore Meacci non mi pare giustificata perchè il finanziamento di cui ci occupiamo a favore del Trentino-Alto Adige deriva da una sorta di accordo raggiunto durante il periodo della Costituente. In quell'occasione la regione Trentino-Alto Adige rinunciò a favore delle FF. SS. alla riscossione dei 10 centesimi di cui all'articolo 63 dello statuto per ogni chilovatt-ora di energia prodotta nella Regione da impianti di proprietà delle FF. SS. e rinunciò alla fornitura di energia elettrica di cui all'articolo 10 dello statuto stesso. Il compenso promesso fu proprio l'attuale finanziamento del potenziamento della ferrovia Trento-Malè. Sicchè, da questo punto di vista, ritengo che lo Stato assolvere ora l'impegno precedentemente assunto.

Debbo invece dichiararmi assai perplesso su questo disegno di legge per un motivo di carattere tecnico e cioè sulla scelta del mezzo più adatto alle comunicazioni fra le valli di Non e di Sole con la città di Trento e la rete stradale e ferroviaria nazionale.

In proposito e per quanto non abbia ancora idee precise sull'argomento anche per mancanza di tempo all'esame, perchè il disegno di legge ci è stato trasmesso solo pochi giorni fa, ritengo mio dovere far presente che nella Regione Trentino-Alto Adige si discutono due distinti punti di vista su questo argomento.

Vi è chi ritiene più confacente agli interessi della Regione il potenziamento della attuale ferrovia Trento-Malè a scartamento ridotto e tale punto di vista è avallato dal parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Anzi a tal proposito sarebbe opportuno conoscere i motivi tecnici ed economici pei quali il Consiglio superiore ha scelto questa soluzione.

Altri invece, con l'appoggio del Consiglio regionale, dei Sindaci delle valli di Non e di Sole e della Deputazione provinciale di Trento, propugnano lo costituzione di un tronco ferroviario a scartamento normale da Malè a Mezzocorona con raccordo in quest'ultima stazione delle FF. SS. utilizzando per il percorso Mezzocorona-Trento la ferrovia statale con l'eventuale sussidio di un servizio di autocorriere.

E ben vero che la legge 2 aprile 1951, numero 294, come quella ora in discussione, non stabiliscono norme tecniche ma contemplano solo il potenziamento e la trasformazione della ferrovia Trento-Malè; ma date le discussioni in corso nella regione interessata a me sembrerebbe opportuno un più approfondito esame del problema per esprimere un eventuale indirizzo.

Il problema è assai interessante ed importante per quella Regione ed effettivamente sembra anche a me in certo qual modo anacronistica la ricostruzione di una ferrovia a scartamento ridotto che, per un lungo tratto, da Trento a Mezzocorona, come parallela alla ferrovia statale. D'altronde possono esistere altri motivi non so se di natura politica od anche economica che inducono a far preferire questa soluzione. Ed a tal proposito è certamente molto importante il giudizio del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici che, ripeto, sarebbe necessario conoscere proprio per chiarire le idee.

Per quanto riguarda il problema finanziario vi è una relazione dell'ingegnere Zignoli del Politecnico di Torino e dell'ingegnere Bandracco, esperti di problemi ferroviari, la quale

dai dati assunti da apposito progetto, afferma che il costo di costruzione e di esercizio delle due ferrovie sarebbe pressochè equivalente ed ambedue darebbero un utile di esercizio di circa 40-45 milioni annui.

Concludo questi brevi ed incompleti cenni, che ho ritenuto mio dovere esporre, esprimendo ancora il parere che il problema comporti un più approfondito esame, tale da consentire alla Commissione di dare un proprio giudizio nella controversa questione.

**PRESIDENTE.** Per la soluzione del problema della ferrovia Trento-Malè sono stati elaborati due diversi progetti, uno dei quali contempla il potenziamento dell'attuale ferrovia a scartamento ridotto, e l'altro la costruzione di una ferrovia a scartamento normale da Malè a Mezzocorona.

Io stesso ho avuto occasione di studiare il problema, in qualità di tecnico, e, dopo ponderato esame, sono giunto a questa conclusione: la tesi della costruzione di una linea a scartamento normale non ha a suo sostegno tutti quei motivi che invece depongono a favore di una linea a scartamento ridotto; in particolare all'adozione di tale progetto osta il fatto fondamentale che la ferrovia a scartamento normale verrebbe ad inserirsi in una ferrovia di grande traffico come quella del Brennero, determinando in essa, all'altezza di Mezzocorona, una strozzatura inammissibile per una linea a traffico così intenso, per le difficoltà di esercizio che ne deriverebbero.

In secondo luogo la costruzione del tronco a scartamento normale comporterebbe una maggiore spesa, poichè, fra l'altro, per consentire ai convogli una velocità adeguata, occorrerebbe costruire curve di maggiore ampiezza di quella necessaria per le ferrovie a scartamento ridotto. Un altro inconveniente è inoltre rappresentato dal sistema di trazione misto poichè alla fine del tronco della ferrovia secondaria, e cioè a Trento, o bisognerebbe cambiare le locomotive con i locomotori oppure bisognerebbe consentire alle locomotive a vapore il percorso sulla linea elettrificata.

Infine, oggi, la ferrovia Trento-Malè, come quasi tutte le vecchie ferrovie turistiche costruite sotto l'impero austro-ungarico, segue in gran parte la strada e quindi reca intralcio al traffico, inconveniente, questo, assai grave,

specie se si tiene conto del fatto che si tratta di una strada nazionale importantissima: si impone perciò la necessità di spostare le rotaie, specialmente nel tratto che va da Trento a Mezzo Lombardo, sul quale il traffico è particolarmente intenso, tanto più che attualmente i treni, scendendo a valle, hanno un senso di marcia contrario a quello del lato stradale adiacente alla ferrovia, con gravissimo e continuo pericolo per il traffico.

L'Azienda autonoma delle strade statali ha fatto rilevare a questo proposito che, togliendo le rotaie dalla sede stradale, si realizzerebbero notevoli economie nelle spese di manutenzione della strada stessa, economie che sarebbero utilizzabili per la sistemazione della pista stradale, la quale potrebbe essere allargata di tutto lo spazio che ora è occupato dai binari della ferrovia.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, esaminati i due diversi progetti, e in considerazione soprattutto dei rilievi avanzati da parte delle Ferrovie dello Stato, rilievi che io condivido pienamente, è venuto pertanto nella determinazione di adottare lo scartamento ridotto in sede propria, tenendo anche presente che questa soluzione consentirà di ottenere anche un sensibile miglioramento delle condizioni della strada.

BUIZZA. Come è stato già rilevato nel corso della discussione svoltasi in occasione della concessione dei primi due miliardi e 300 milioni per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, tale cifra era basata su un progetto di massima compilato nel 1948: l'aumento che viene oggi proposto è pertanto pienamente giustificato dall'aumento dei prezzi nel frattempo intervenuto.

Anche a me, che rappresento una provincia confinante con quella di Trento, sono stati inviati numerosi memoriali ed è stato comunicato il progetto dell'ingegnere Zignoli, il quale prevede la costruzione di un tronco ferroviario a scartamento normale da Mezzocorona a Trento. All'attuazione di tale progetto mi sembra tuttavia che ostino notevoli difficoltà tecniche di varia natura, anche a prescindere da considerazioni di ordine pratico, le quali contribuiscono a sconsigliare la costruzione della ferrovia a scartamento normale. In particolare, si deve tener conto del fatto che altre linee

della zona sono a scartamento ridotto, per cui non sarebbe agevole un coordinamento di esse con il nuovo tronco a scartamento normale.

In conclusione, a mio avviso i fondi che verrebbero spesi per la costruzione eventuale di una ferrovia a scartamento normale, potrebbero essere assai più opportunamente ed utilmente impiegati, anche se ridotti, nella sistemazione e nel miglioramento delle strade ordinarie già esistenti, al fine di renderle idonee a sostenere l'intensificato traffico di automezzi in continuo sviluppo. Avrei quindi trovato più logico che la Trento-Malè venisse sostituita da una autolinea e che i denari che si prevede di spendere per la ferrovia venissero spesi per sistemare e migliorare la strada statale.

Comunque, al punto in cui siamo, stante la necessità di provvedere immediatamente, per non essere costretti ad effettuare in futuro nuovi stanziamenti, dichiaro che darò il mio voto favorevole al disegno di legge.

Voglio inoltre rilevare, per quanto concerne la ferrovia Alcamo diramazione-Trapani, costruita nell'anteguerra sotto la vigilanza dell'Ispettorato generale M.C.T.C., che essa venne incorporata nella rete statale e aperta all'esercizio fin dal 1936. Come dice la relazione, resta ancora da eseguire l'impianto delle linee elettriche per la illuminazione dei piazzali e dei fabbricati delle stazioni. Ora io desidererei sapere a quali motivi deve imputarsi questo prolungato ritardo.

PRESIDENTE. Quando fu costruita la ferrovia, l'illuminazione elettrica nelle stazioni non esisteva; si usava ancora il petrolio, e pertanto non venne preventivata la spesa per l'impianto della luce elettrica.

TISSI. Ho udito la esposizione fatta dal nostro Presidente e non ho affatto intenzione di insistere. Anche perchè, come ho già detto, non conosco sufficientemente il problema.

Ripeto di aver ritenuto mio dovere esporre alla Commissione i diversi punti di vista esistenti nella Regione, parte dei quali sono sostenuti dal Consiglio regionale, dalla amministrazione provinciale di Trento e da altri organi interessati.

Sarei d'accordo col collega Buizza nel sostituire la ferrovia con una bella strada che a mio parere sarebbe più adatta alle esigenze e più in relazione al nostro tempo.

E per quanto riguarda la ferrovia stimerei opportuno precisare meglio la ulteriore possibilità di scelta fra i due scartamenti.

**PRESIDENTE.** Faccio presente al senatore Tissi che il disegno di legge non prescrive l'adozione di un determinato progetto esecutivo, ma stabilisce soltanto un aumento di spesa, senza precisare il tipo di ferrovia che dovrà essere costruito. Quindi, dal punto di vista giuridico, la questione rimane aperta pur dovendosi onestamente riconoscere che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha fissato l'entità della somma in vista della costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto.

**FOCACCIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Mi rimetto a quanto ha detto l'onorevole relatore: sono d'accordo con lui sul fatto che è necessario approvare questo disegno di legge al più presto possibile per non dovere poi essere costretti ad affrontare maggiori spese.

Per quanto riguarda lo scartamento mi limito a rilevare che la relazione ministeriale ad un certo punto suona così: « Esaurita la istruttoria comparativa delle soluzioni prospettate — e cioè lo scartamento normale o quello ridotto — ne sono stati sottoposti i risultati al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale con recente voto ha riconosciuto che la soluzione economicamente più conveniente, anche dal punto di vista dell'esercizio, è la ricostruzione della intera ferrovia in sede propria con scartamento ridotto ». Quindi è chiarito in maniera evidente che lo scartamento da adottare sarà quello ridotto, ed io sono favorevole a questa soluzione perchè la commissione che ha studiato tale problema ha riconosciuto che lo scartamento ridotto è il più conveniente, specialmente dal punto di vista dell'esercizio. Non mi resta quindi che chiedere alla Commissione di approvare il disegno di legge nel testo proposto.

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

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

#### Art. 1.

Il limite massimo di lire 2.300 milioni stabilito dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294, per il corrispettivo di concessione

relativo alle opere di trasformazione della sede e degli impianti della ferrovia Trento-Malè è elevato a lire 2.754.600.000.

È autorizzata la maggiore spesa di lire 454.600.000.

È data facoltà ai Ministri per i trasporti e per il tesoro, una volta determinato con proprio decreto il definitivo corrispettivo da assentire, di effettuare pagamenti per opere effettivamente eseguite, anche in pendenza della stipula dell'atto previsto dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294.

Detti pagamenti potranno essere fatti a misura della esecuzione dei relativi lavori in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un cinquantesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi.

(È approvato).

#### Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 150 milioni in aggiunta a quella di 200 milioni autorizzata con la legge 2 febbraio 1952, n. 76, per il completamento della ferrovia Motta S. Anastasia-Regalbuto.

È autorizzata la spesa di lire 50 milioni per il completamento degli impianti per la illuminazione elettrica delle stazioni della ferrovia Alcamo diramazione-Trapani.

(È approvato).

#### Art. 3.

Le somme di cui ai precedenti articoli 1 e 2 saranno stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo esercizio finanziario 1951-52 rispettivamente per lire 454.600.000 sul capitolo 57-bis e per lire 200 milioni sul capitolo 53.

Alla copertura della spesa complessiva di lire 654.600.000 sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 del predetto stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere 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).

**Seguito della discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge: « Soppressione dell'Ente edilizio di Reggio Calabria » (N. 2405).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Soppressione dell'Ente edilizio di Reggio Calabria ».

Come i colleghi ricorderanno, la discussione di questo disegno di legge venne rinviata per consentire un più approfondito esame degli emendamenti presentati.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda il secondo articolo aggiuntivo, a proposito del quale sorsero dubbi e perplessità, proporrei il seguente nuovo testo: « Gli alloggi per terremotati possono essere riscattati dagli attuali inquilini dell'Ente edilizio che abbiano regolare contratto di locazione, ne facciano domanda entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge al Sindaco di Reggio Calabria ed abbiano uno dei seguenti requisiti:

- 1) siano cittadini della città di Reggio Calabria e riconosciuti disastriati dal terremoto del 1908;
- 2) appartengano a famiglie disastriate dal terremoto suddetto;
- 3) siano inquilini dell'Ente edilizio da almeno 15 anni alla data dell'entrata in vigore della presente legge e non risultino proprietari di altro alloggio sito nel Comune di Reggio Calabria.

« Il prezzo del riscatto, da pagarsi ratealmente od in unica soluzione, è determinato da una Commissione nominata dal Prefetto, presieduta dal Presidente del Tribunale e composta dall'Ingegnere capo del Genio civile, dall'Ingegnere capo dell'Ufficio tecnico erariale, da un rappresentante del Comune e da un rappresentante degli inquilini, in base al valore venale dell'alloggio, ivi comprese le parti comuni del fabbricato, decurtato del 10 per cento del valore stesso nel caso che il prezzo del riscatto venga pagato in unica soluzione.

« Le somme ricavate dalle operazioni di riscatto dovranno essere impiegate in nuove costruzioni di case economiche e popolari ».

Si è ritenuto opportuno formulare le disposizioni contenute nella seconda parte dell'articolo per disciplinare le modalità del riscatto, a proposito delle quali, nella scorsa riunione, vennero sollevati numerosi rilievi e osservazioni di vario genere.

In particolare, la costituzione di un'apposita Commissione è stata suggerita dall'opportunità di sottrarre il Comune ad eventuali pressioni o influenze di carattere locale.

MEACCI. In codesto modo si infligge, in sostanza, una nuova menomazione al tanto conclamato principio dell'autonomia comunale.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei far presente al senatore Meacci che frequentemente gli stessi rappresentanti dei Comuni anche retti da amministrazioni di sinistra chiedono che il Ministero provveda all'assegnazione degli alloggi, che costituisce per essi una fonte di preoccupazioni e inconvenienti senza fine.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti, con riserva di coordinamento per ciò che riguarda la collocazione, il secondo articolo aggiuntivo nel testo proposto dall'onorevole Ministro, di cui do nuovamente lettura:

« Gli alloggi per terremotati possono essere riscattati dagli attuali inquilini dell'Ente edilizio che abbiano regolare contratto di locazione, ne facciano domanda entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge al Sindaco di Reggio Calabria ed abbiano uno dei seguenti requisiti:

- 1) siano cittadini della città di Reggio Calabria e riconosciuti disastriati dal terremoto del 1908;
- 2) appartengano a famiglie disastriate dal terremoto suddetto;
- 3) siano inquilini dell'Ente edilizio da almeno 15 anni alla data dell'entrata in vigore della presente legge e non risultino proprietari di altro alloggio sito nel comune di Reggio Calabria.

« Il prezzo del riscatto, da pagarsi ratealmente od in unica soluzione, è determinato da una

Commissione nominata dal Prefetto, presieduta dal Presidente del Tribunale e composta dall'Ingegnere capo del Genio civile, dall'Ingegnere capo dell'Ufficio tecnico erariale, da un rappresentante del Comune e da un rappresentante degli inquilini, in base al valore venale dell'alloggio, ivi comprese le parti comuni del fabbricato, decurtato del 10 per cento del valore stesso nel caso che il prezzo del riscatto venga pagato in unica soluzione.

« Le somme ricavate dalle operazioni di riscatto dovranno essere impiegate in nuove costruzioni di case economiche e popolari ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sciogliendo la riserva di coordinamento fatta per ciò che riguarda la collocazione in occasione della votazione dei due articoli aggiuntivi del disegno di legge, propongo che, fermo restando l'articolo uno, essi prendano nell'ordine il posto degli articoli 2 e 3, mentre i due articoli originari del disegno di legge, votati con i numeri 2 e 3, verranno a prendere rispettivamente i numeri 4 e 5.

Nessuno facendo osservazioni, metto ai voti tale proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

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

(È approvato).

**Seguito della discussione e reiezione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Romano Domenico, Musolino e Priolo: « Passaggio al comune di Reggio Calabria delle case economiche e popolari costruite dall'Ente edilizio di quella città » (N. 1633).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Romano Domenico, Musolino e Priolo: « Passaggio al comune di Reggio Calabria delle case economiche e popolari costruite dall'Ente edilizio di quella città ».

Tale proposta di legge resta assorbita dal disegno di legge che abbiamo testè approvato.

Tuttavia, l'esattezza formale vuole che io ne metta ai voti il passaggio all'esame degli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

**Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Norme integrative e disposizioni complementari del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 940, e della legge 29 luglio 1949, n. 531, concernenti la maggiorazione dei sussidi per la ricostruzione dei fabbricati distrutti o danneggiati dai terremoti fra il 1908 e il 1936 » (N. 1904).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme integrative e disposizioni complementari del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 940, e della legge 29 luglio 1949, n. 531, concernenti la maggiorazione dei sussidi per la ricostruzione dei fabbricati distrutti o danneggiati dai terremoti fra il 1908 e il 1936 ».

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto io non abbia alcuna osservazione da fare, circa l'approvazione di questo disegno di legge, debbo tuttavia ricordare che l'attuale Presidente del Senato, senatore Paratore, nella sua qualità di Presidente della 5<sup>a</sup> Commissione, ebbe a manifestare il suo dissenso, in merito a taluni aspetti del disegno di legge stesso. Riterrei quindi opportuno che la discussione fosse ulteriormente rinviata, onde consentire, anche per ovvii motivi di deferenza, di interpellare il nuovo Presidente della 5<sup>a</sup> Commissione.

CANEVARI, *relatore*. Per quanto io sia in linea di massima favorevole all'approvazione del disegno di legge, debbo tuttavia esprimere le mie riserve per quanto riguarda la norma, che, se non erro, ha destato le preoccupazioni del senatore Paratore, relativa al trasferimento del diritto a contributo ad area diversa da quella prescelta e denunciata: si tratta cioè di concedere a coloro ai quali il diritto a contributo è pervenuto da terzi, la facoltà di usufruire del contributo stesso per la costruzione di nuovi edifici in Comuni diversi da quelli originari, sebbene nell'ambito della stessa provincia.

Su questo punto, ripeto, non posso nascondere di essere molto perplesso e di dissentire

dalla formulazione del testo governativo perchè temo abbia un fondamento la preoccupazione, che tutto questo possa dar luogo, come sembra abbia dato luogo già precedentemente, ad abusi che non possiamo assolutamente permettere. Per questi motivi, io non sarei favorevole all'approvazione dell'articolo 4 del testo propostoci, mentre non ho alcuna obiezione da sollevare circa le altre parti del disegno di legge.

ALDISIO. *Ministro dei lavori pubblici.* Quando riprenderemo la discussione del disegno di legge, non mancherò di dare chiarimenti su questo punto: ad ogni modo, posso dire fin d'ora che, secondo le informazioni da me assunte, le preoccupazioni che abbiano a verificarsi indebite speculazioni non hanno fondamento concreto.

CANEVARI, *relatore.* Faccio presente all'onorevole Ministro che, secondo i funzionari degli uffici competenti, con i quali ho conferito, la disposizione è giustificata dal fatto che, a titolo di esempio, a Villa San Giovanni non soltanto sono stati ricostruiti gli edifici distrutti ma lo sviluppo edilizio ha avuto una tale ripresa, per cui è difficile trovare aree fabbricabili se non a prezzi esorbitanti. Si è ritenuto quindi opportuno consentire che i contributi dello Stato possano essere utilizzati per la costruzione di fabbricati in altre zone della provincia, dove il prezzo dei terreni da costruzione è più accessibile e dove esistono ancora baraccamenti che attendono di essere sostituiti da fabbricati. Queste delucidazioni tuttavia non mi hanno pienamente convinto, anche perchè, a mio avviso, noi non dobbiamo prestarci ad avallare atti che potrebbero ingenerare nell'opinione pubblica sospetti più o meno fondati. D'altra parte, se le norme di legge attuali non consentiranno di costruire un numero sufficiente di fabbricati, si adotteranno nuovi provvedimenti, ed a questo proposito basterà ricordare tutto ciò che il ministro Aldisio qui presente ha fatto per provvedere alla sistemazione in edifici di nuova costruzione, in tante parti del Paese, dei senzatetto alloggiati in baraccamenti provvisori.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione di questo disegno di legge si intende rinviato ad altra riunione.

(Così resta stabilito).

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

« **Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per l'aumento del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, nonchè per interventi straordinari al campanile della Basilica stessa** » (N. 2441) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per l'aumento del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, nonchè per interventi straordinari al campanile della Basilica stessa ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ceschi.

CESCHI, *relatore.* Mi sembra che tutti possiamo essere d'accordo nel concedere alla Basilica di San Marco in Venezia la somma di 50 milioni prevista nel disegno di legge a titolo di ulteriore contributo dello Stato per l'esecuzione di lavori di consolidamento e di restauro della Basilica nonchè del suo campanile, insigni monumenti dell'arte italiana e mondiale. Come è noto, nella Basilica l'attività di restauro è continua. Particolari cure richiede il campanile, il quale risente fortemente delle vibrazioni della cella campanaria, per cui è necessario predisporre costose impalcature, per restaurare il cornicione, che in alcuni tratti viene cadendo, e per riparare i danni provocati dallo sfaldamento della pietra. Concludendo, propongo l'approvazione del disegno di legge.

TOMMASINI. Nella mia qualità di veneziano, non posso che compiacermi della presentazione del provvedimento in esame.

Faccio soltanto notare che mentre la Basilica ha una storia ormai secolare, il campanile, crollato nel 1902 e, con idea più o meno felice, ricostruito « dove era e come era » nel 1912, non ha più di 40 anni, e mi sembra quindi per lo meno un po' strano che 30 milioni e 800 mila lire dei 50 milioni stanziati debbano servire esclusivamente per il campanile, la cui costruzione può considerarsi relativamente recente.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici.* Purtroppo nella ricostruzione del campanile si è

usata una pietra che si logora facilmente e che occorre quindi sostituire con una pietra più resistente.

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

#### Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 19.200.000 in aggiunta a quella di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 30 gennaio 1948, n. 171, a titolo di ulteriore contributo per il consolidamento, ricostruzione e restauro di opere nella Basilica di San Marco in Venezia, nonchè quella di lire 30.800.000 per interventi straordinari al campanile della Basilica medesima.

Detta spesa sarà stanziata, per lire 34 milioni — di cui lire 3.200.000 per la Basilica e lire 30.800.000 per il campanile — sul capitolo 207 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1951-52, e per lire 3.200.000 sui corrispondenti capitoli degli stati di previsione del detto Ministero per gli esercizi dal 1952-53 al 1956-57 compreso.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per fronteggiare l'onere di lire 34.000.000, afferente all'esercizio 1951-52, viene ridotta, per un equivalente in porto, la spesa autorizzata con l'articolo 2, punto e, della legge 31 ottobre 1951, n. 1116, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo stesso esercizio finanziario.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le variazioni occorrenti in dipendenza della presente legge.

(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: « Autorizzazione di spesa per la partecipazione dell'Italia a manifestazioni nazionali ed internazionali attinenti all'attività dei lavori pubblici » (N. 2257-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la partecipazione dell'Italia a manifestazioni nazionali ed internazionali attinenti all'attività dei lavori pubblici », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Toselli.

TOSELLI, *relatore*. Il disegno di legge che abbiamo ora al nostro esame è già stato approvato dalla Commissione che nella riunione del 7 maggio scorso si è espressa favorevolmente acchè il Ministero dei lavori pubblici fosse autorizzato « a contribuire nella misura di annue lire 300 mila nella spesa per la partecipazione dell'Italia al Consiglio internazionale per la documentazione edilizia ». Pervenuto il disegno di legge alla Camera dei deputati, nella seduta del 20 giugno ultimo scorso, la 7ª Commissione permanente della Camera ha apportato alcune variazioni al testo approvato dal Senato, intese ad accordare una maggiore libertà di azione al Ministero dei lavori pubblici, per cui il Ministero stesso è non soltanto « autorizzato a partecipare ad enti nazionali ed internazionali aventi attinenza con l'attività dei lavori pubblici, ma ad organizzare o partecipare a convegni e congressi, nazionali o internazionali, aventi le stesse caratteristiche; ad organizzare o partecipare a mostre e fiere nazionali o internazionali, con il fine di mettere in evidenza la propria attività; e compiere studi e ricerche sperimentali, provvedendo anche al coordinamento e alla metodizzazione degli studi, nonchè a pubblicazioni attinenti ai vari rami dei lavori pubblici », secondo quanto appunto dice il nuovo articolo 1 approvato dalla Camera. Poichè il disegno di legge nel testo inviatoci dalla Camera ha senza dubbio il parere favorevole del

Ministro dei lavori pubblici, poichè la spesa prevista è sempre di 300 mila lire, almeno per l'attuale esercizio e non vi sono quindi aumenti rispetto al testo approvato dal Senato, dichiaro di essere favorevole alle modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento e propongo all'approvazione dei colleghi il disegno di legge così come ci è pervenuto dalla Camera.

GENCO. Mi chiedo se lo stanziamento di 300.000 lire sia compatibile con le molteplici iniziative previste nell'articolo 1.

TOSELLI, *relatore*. Faccio presente al senatore Genco che la somma di 300.000 lire rappresenta la quota a carico del Ministero dei lavori pubblici stabilita per la partecipazione dell'Italia al Consiglio internazionale per la documentazione edilizia, mentre altre quote sono a carico di vari altri enti nazionali. Inoltre tale spesa, prevista per l'esercizio 1952-53, potrà essere aumentata negli esercizi successivi, in relazione a quelle iniziative di cui il Ministero potrà farsi promotore.

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

Passiamo alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a partecipare ad Enti nazionali ed internazionali, aventi attinenza con l'attività dei lavori pubblici; ad organizzare o partecipare a convegni e congressi, nazionali o internazionali, aventi le stesse caratteristiche; ad organizzare o partecipare a mostre e fiere nazionali o internazionali, col fine di mettere in evidenza la propria attività; e compiere studi e ricerche sperimentali, provvedendo anche al coordinamento e alla metodizzazione degli studi, nonché a pubblicazioni attinenti ai vari rami dei lavori pubblici.

Le spese relative sono annualmente previste in apposito capitolo di bilancio.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per l'esercizio 1951-52 il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato a contribuire, nella misura di lire 300 mila, nella spesa per la par-

tecipazione dell'Italia al Consiglio internazionale per la documentazione edilizia.

Al relativo onere si farà fronte mediante una corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad introdurre in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(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: « Autorizzazione del limite di impegno di lire 1 miliardo e 500 milioni per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari » (N. 2443) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500.000.000 per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Toselli.

TOSELLI, *relatore*. Come i colleghi ricordano, noi abbiamo già approvato vari provvedimenti di legge riguardanti la concessione di contributi per la costruzione di case popolari. Poichè i relativi stanziamenti si sono ormai esauriti, il Ministro dei lavori pubblici si propone ora un nuovo disegno di legge con cui viene stanziata la somma di lire 1.500.000.000 per contributi in annualità agli enti e società, previsti dalle disposizioni in vigore, che costruisco-

no case popolari. L'opportunità di approvare questo provvedimento appare evidente se consideriamo che attualmente sono in corso di costruzione un gran numero di case popolari e che i provvedimenti emanati in precedenza sono stati accolti con gran favore dell'opinione pubblica, tanto che numerosissime domande di sussidi sono pervenute al Ministero dei lavori pubblici, che però non le ha potute accogliere per insufficienza di mezzi. Se non approvassimo questo provvedimento, ne deriverebbe di conseguenza un arresto nella attività edilizia e un pericolo grave nel campo sociale per la disoccupazione che fatalmente si alimenterebbe fra la massa enorme degli operai oggi impiegati nella costruzione di case popolari. Si è fatta presente da molti la necessità di incrementare la costruzione di case ultra-popolari per poter offrire un alloggio a condizioni vantaggiose e convenienti alle categorie più modeste. Io non dissento da questo punto di vista, ma faccio presente che è necessario costruire anche case popolari e che un eventuale arresto di queste costruzioni in questo momento sarebbe veramente deprecabile. Concludo pertanto invitando la Commissione ad approvare il disegno di legge, che a me appare veramente saggio ed opportuno.

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

Passiamo ora alla discussione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

È fissato per l'esercizio 1952-53 un limite di impegno di lire 1.500.000.000 entro il quale il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a

concedere nell'esercizio medesimo, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica e successive modificazioni ed integrazioni, contributi in annualità agli enti e società previsti dalle citate disposizioni, che costruiscono case popolari.

(È approvato).

#### Art. 2.

La somma complessiva di lire 52.500.000.000 occorrente per il pagamento degli ulteriori contributi previsti dal precedente articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1.500.000.000 annui a decorrere dall'esercizio 1952-53 all'esercizio 1986-87.

All'onere di lire 1.500.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1952-53 si provvede con riduzione dal capitolo n. 467 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

#### Art. 3.

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

(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 11,30.