

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 2 OTTOBRE 1952

(140ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani »
(N. 2433-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

TOSELLI, relatore	Pag. 1556, 1557
TISSI	1556
PRESIDENTE	1556
BUIZZA	1557
MEACCI	1557
FOCACCIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti	1557

« Fissazione di un nuovo termine per l'attuazione dei piani regolatori nei Comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e 13 gennaio 1915 » (N. 2566):

ROMANO Domenico, relatore	1559, 1560, 1561, 1562
BUIZZA	1559
PRESIDENTE	1560
MEACCI	1560

PUCCI	Pag. 1560
CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	1561, 1562
TOMMASINI	1562

La riunione ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappellini, Corbellini, Genco, Lanzara, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Mastino, Meacci, Ottani, Piscitelli, Priolo, Pucci, Ricci, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro, Voccoli.

Partecipa alla riunione, a norma dell'articolo 18 del Regolamento, il senatore Ghidetti, in sostituzione del senatore Ferrari.

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

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani** » (2433-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani », 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*. Come i colleghi ricorderanno, il testo del disegno di legge approvato dalla nostra Commissione nella riunione del 10 luglio 1952 prevedeva la spesa di 454 milioni, per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, che si aggiungevano ai 2.300 milioni già stanziati con la legge 2 aprile 1951, n. 294. Tali fondi dovevano essere impiegati per la costruzione di una linea a scartamento ridotto, la quale, secondo l'autorevole parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, appariva la più idonea sia dal punto di vista delle esigenze locali che da quello economico. Confortata appunto dal parere del Consiglio, organo tecnico per eccellenza, la 7ª Commissione approvò l'aumento di spesa proposto, pur rilevandosi che se i lavori fossero stati iniziati immediatamente dopo la prima deliberazione, che, come ho detto, risale al 2 aprile 1951, lo Stato avrebbe potuto realizzare notevoli economie rispetto alla spesa oggi prevista: ciò, ad ogni modo, non è stato possibile, a quanto sembra, per la necessità di perfezionare gli studi ed elaborare il progetto definitivo. Comunque, proprio in considerazione dell'opportunità di non dilazionare ulteriormente l'inizio dei lavori, la qual cosa avrebbe indubbiamente provocato un successivo nuovo stanziamento di fondi, in corrispondenza col doloroso fenomeno del progressivo aumento dei prezzi, la nostra Commissione ritenne di approvare senz'altro il disegno di legge sottoposto al suo esame.

Presso l'altro ramo del Parlamento, sono intervenuti però i rappresentanti degli enti locali, i quali, reputando che la costruzione di una linea a scartamento normale, anziché a scartamento ridotto, soddisfi maggiormente le esigenze della zona, hanno chiesto che la deliberazione sul provvedimento venisse rinviata, perchè il problema potesse venire nuovamente esaminato dagli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici. La competente Commissione della Camera dei deputati ha ritenuto di aderire a tale richiesta, dopo aver conferito ad una apposita Sottocommissione l'incarico di studiare il problema; anche l'onorevole Mattarella in quella sede si è mostrato consenziente, pur sottolineando che, in ultima

analisi, spetta al Ministero decidere quale sia la soluzione più conveniente dal punto di vista tecnico.

Stando così le cose, non ritengo sia il caso oggi di muovere obiezioni sul piano tecnico alle tesi sostenute dai rappresentanti locali — i quali non so quale competenza abbiano per proporre la soluzione da essi propugnata — e penso che anche la nostra Commissione possa accedere alla domanda di rinvio, rimanendo ferma la competenza degli organi ministeriali a giudicare in ultima istanza sulla preferenza da accordare all'uno o all'altro progetto.

La Camera dei deputati, allo scopo di non ritardare l'approvazione di quella parte del disegno di legge che concerneva il completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani, ha stralciato dal provvedimento la parte relativa al potenziamento della Trento-Malè, e pertanto il testo del disegno di legge da essa approvato contiene la sola richiesta di stanziamento di 200 milioni complessivi per le due ferrovie siciliane, richiesta per la quale ritengo che noi possiamo senz'altro confermare il voto favorevole già espresso nella seduta del 10 luglio.

TISSI. Mi sia consentito di ricordare che quando venne discusso dalla nostra Commissione il problema del potenziamento della Trento-Malè, io non mancai di sollevare la questione dello scartamento da adottarsi e di far presente il punto di vista delle popolazioni interessate. Desidererei quindi avere qualche schiarimento sulla sorte futura del provvedimento.

PRESIDENTE. Il problema si pone in questi termini: qualora si ritenesse di costruire una ferrovia a scartamento normale, anziché a scartamento ridotto, la maggiore spesa prevista, di 400 milioni, non sarebbe più sufficiente, e dovrebbe essere elevata ad un miliardo circa. Dovendo il problema essere affrontato contemporaneamente dal punto di vista tecnico e dal punto di vista economico, la Camera dei deputati ha ravvisato la necessità di rinviare la deliberazione nella parte del disegno di legge concernente la ferrovia Trento-Malè. Riterrei quindi che ogni discussione in proposito debba essere rimandata, limitando oggi il nostro esame, come ha suggerito il

relatore, alle disposizioni relative alle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani.

BUIZZA. Dinanzi a questo disegno di legge, che potrebbe forse considerarsi come nuovo rispetto a quello già da noi approvato, ritengo doveroso richiamare alla Commissione le considerazioni che avemmo occasione di far presenti, a proposito del potenziamento della ferrovia Trento-Malè, nel corso della precedente discussione. Pur rilevandoci allora che i fondi avrebbero potuto essere meglio utilizzati nella trasformazione e nel miglioramento della strada, che collega le due località predette, si ritenne opportuno andare incontro alle richieste delle popolazioni della zona, con la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto. Vero è che in un suo memoriale l'Ente regione aveva propugnato la costruzione di una ferrovia a scartamento normale, che allacciasse Trento con Malè e che avrebbe potuto proseguire fino alla Valtellina, in modo da unire le valli dell'Adige, dell'Oglio e dell'Adda: a tale proposito, io dovetti però obiettare che non mi sembrava fosse possibile oggi pensare alla costruzione di una ferrovia di arroccamento Trento-Edolo-Tirano, costituita, nel primo tronco, dalla Trento-Malè a scartamento normale, che potrebbe bensì proseguire con la Malè-Edolo-Tirano, ma che si congiungerebbe a Tirano con la Tirano-Sondrio e la Tirano-Poschiavo del Bernina, ambedue a scartamento ridotto.

Una tale soluzione avrebbe potuto avere, se mai, un interesse militare, ma in tal caso bisognava che venisse richiesta proprio dalle autorità militari! A parer mio, sarebbe stato invece di gran lunga preferibile migliorare le strade statali già esistenti, in modo da formare una magnifica strada di arroccamento attraverso il passo del Tonale.

Comunque, essendo stata questa parte stralciata dal disegno di legge, non ritengo sia questa la sede opportuna per discutere sulla Trento-Malè. Per quanto riguarda le ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione-Trapani, devo ricordare ancora una volta che esse sono state inaugurate nel 1936, mentre soltanto oggi, dopo 16 anni, si rileva per una di esse la necessità di completare l'impianto per l'illuminazione elettrica! Ciò fa

supporre che la linea non sia in efficienza o che sia superflua, e che pertanto lo stanziamento richiesto possa non essere necessario.

MEACCI. In merito alla ferrovia Trento-Malè, debbo osservare che, a mio avviso, attraverso la richiesta di rinvio, si esplica in realtà un tentativo di ottenere una ulteriore concessione di fondi che la Commissione rifiutò esplicitamente di concedere, a suo tempo, dichiarandosi contraria alla modifica dello scartamento. Ovviamente, noi restiamo fermi nella nostra opposizione ad erogazioni di somme che rappresentano dei veri e propri regali a determinate società private. In questo caso, poi, la cosa ci sembra tanto più grave in quanto non si è esitato a ricorrere ad espedienti e scappatoie, che la Commissione dovrebbe recisamente respingere.

Per quanto riguarda poi le due ferrovie siciliane debbo dichiararmi pienamente d'accordo col senatore Buizza, essendo evidentemente assurdo, ad esempio, che dopo ben 16 anni dall'inaugurazione ci vengano richiesti i fondi per gli impianti di illuminazione elettrica.

TOSELLI, *relatore*. Debbo aggiungere, a quanto ho già detto, che in merito alla eventuale costruzione della ferrovia Trento-Malè a scartamento ordinario la Commissione della Camera ha prospettato la possibilità di una diminuzione del percorso, che verrebbe ridotto da 52 a 34 chilometri, la qual cosa consentirebbe di contrarre le spese previste.

Ad ogni modo, è evidente che, pur prendendo nella dovuta considerazione le tesi sostenute dai rappresentanti locali, né il Parlamento né il Governo sono in alcun modo tenuti ad accettarle, e quindi la discussione resta aperta, anche per la nostra Commissione.

Circa gli altri due stanziamenti, rispettivamente di 150 e di 50 milioni, bisogna tenere presente che il primo di essi, destinato alla ferrovia Motta-Schettino-Regalbuto, sarà utilizzato per la riparazione di danni provocati dalle alluvioni del 1951, successivamente alla costruzione della linea, mentre il secondo, destinato alla Alcamo diramazione-Trapani sarà utilizzato per l'impianto di illuminazione elettrica, che finora non è stato possibile eseguire, essendo in corso una vertenza giudiziaria con la ditta costruttrice, vertenza ormai definita.

Circa le osservazioni del senatore Meacci, debbo rilevare che le due ferrovie appartengono allo Stato e che se i fondi vengono stanziati sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ciò accade perchè esso è competente per l'esecuzione delle opere sulle due linee, pur rimanendo esse, per quanto concerne l'esercizio, nell'ambito della competenza del Ministero dei trasporti.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Durante la discussione presso l'8ª Commissione della Camera dei deputati, l'onorevole Giavi propose lo stralcio dell'articolo 1 del disegno di legge, concernente il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, nonchè delle altre disposizioni ad esso connesse, e la Commissione approvò tale proposta. Ritengo pertanto, come è già stato fatto presente, che la Commissione debba oggi limitarsi ad esaminare il disegno di legge nel testo approvato dalla Camera, riservandosi di discutere il problema della Trento-Malè quando le verrà sottoposto il disegno di legge risultante dallo stralcio delle norme concernenti tale ferrovia già contenute nel provvedimento in esame.

PRESIDENTE. L'articolo 1, già approvato dalla nostra Commissione e di cui la Camera propone la soppressione, avendolo stralciato dal disegno di legge, per farne oggetto di un nuovo disegno di legge, era così formulato:

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.

Metto pertanto ai voti la soppressione dell'articolo, avvertendo che, qualora essa venga approvata, ciò non costituirà tuttavia un motivo di preclusione, nei confronti del disegno di legge risultante dallo stralcio di questo articolo, in quanto la proposta di soppressione è dovuta esclusivamente ad esigenze di ordine formale.

Chi approva la proposta di soppressione è pregato di alzarsi.

(È approvata).

L'articolo 2, che diventa articolo 1, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

L'articolo 3, che diventa articolo 2, nel testo approvato dalla nostra Commissione era così formulato:

Art. 3.

Le somme di cui ai precedenti articoli 1 e 2 saranno stanziate 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.

Presso la Camera dei deputati, da questo testo sono state stralciate le disposizioni connesse con l'articolo 1 del disegno di legge primitivo, per le quali valgono le stesse avvertenze fatte presenti per tale articolo, ed è stato approvato pertanto il seguente nuovo testo:

Art. 3.

Le somme di cui al precedente articolo saranno stanziate nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52 sul capitolo 53.

Alla copertura della spesa 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.

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(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:

« Fissazione di un nuovo termine per l'attuazione dei piani regolatori nei Comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e 13 gennaio 1915 » (N. 2566).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per l'attuazione dei piani regolatori nei Comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e 13 gennaio 1915 ».

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

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Gli onorevoli colleghi della Commissione ricorderanno che, nell'approvare la relazione al bilancio dei lavori pubblici, tra le altre raccomandazioni al Ministro si votò quella riguardante la concessione della proroga per l'attuazione dei piani regolatori dei Comuni colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e 13 gennaio 1915: tale voto intende appunto soddisfare il disegno di legge sottoposto al nostro esame.

In merito al provvedimento, debbo anzitutto rilevare che lo Stato a suo tempo assunse a proprio carico l'attuazione dei piani regolatori delle città di Messina, Palmi e Reggio Calabria, per cui la loro esecuzione rimase competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici. Per l'attuazione dei piani regolatori dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1915, il Ministero dei lavori pubblici concesse invece un contributo pari al 50 per cento della spesa.

Sia per ragioni di bilancio che per altre circostanze sopravvenute, questi piani regolatori non sono stati ultimati, e mentre sono in

una fase molto avanzata quelli di Reggio Calabria, di Palmi e di Messina, quelli riguardanti i Comuni della Marsica si trovano in condizioni più arretrate. Il termine fissato per la loro attuazione, più volte prorogato, è scaduto nel 1951, e si presenta quindi oggi la necessità di stabilire ancora un nuovo termine per dar modo al Ministero dei lavori pubblici di ultimare i lavori a suo carico e perchè non venga a cessare la corresponsione del contributo dello Stato ai Comuni della Marsica, che debbono provvedere per proprio conto. Anzi che fissare un termine di proroga rigido il disegno di legge propone di dar facoltà al Ministro dei lavori pubblici di stabilire, d'accordo con il Ministro delle finanze, il nuovo termine caso per caso, nel limite massimo di 10 anni.

L'adozione di questa procedura è opportuna, perchè il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro delle finanze sono in grado di vagliare esattamente l'opportunità di concedere una proroga del termine più o meno lunga, a seconda dello stato dei lavori nei singoli Comuni interessati.

Inoltre il disegno di legge propone la proroga di talune agevolazioni in deroga alla legge 25 giugno 1865, n. 2359, intese ad abbreviare le pratiche di espropriazione per l'attuazione dei piani regolatori. Tali agevolazioni, anch'esse scadute il 15 aprile 1951, concernono la procedura per la determinazione delle indennità di opere pubbliche: in base ad esse le espropriazioni necessarie per l'attuazione dei piani regolatori sono considerate di urgenza, per cui al verbale di consistenza redatto dall'Ufficio del Genio civile alla presenza del proprietario o, in mancanza, di due testimoni, si riconosce l'efficacia di perizia giudiziale, perizia che richiederebbe una procedura assai più lunga e complessa.

Trattandosi di una proroga già raccomandata dalla nostra Commissione, non ritengo di dover fare altre osservazioni e propongo, quindi, che il disegno di legge venga senz'altro approvato.

BUIZZA. Desidererei sapere se la Commissione finanze e tesoro ha espresso il proprio parere sul disegno di legge, che prevede la proroga per altri 10 anni di determinati impegni di bilancio.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Si tratta di fondi da prelevarsi dagli stanziamenti ordinari del bilancio dei lavori pubblici, e pertanto ogni decisione in proposito rientra pienamente nella competenza della nostra Commissione.

PRESIDENTE. Mi associo all'osservazione del relatore. Aggiungo che il Presidente del Senato ci ha trasmesso il disegno di legge, in sede deliberante, senza chiedere il parere preventivo della Commissione finanze e tesoro.

MEACCI. Nella relazione si osserva che i fondi stanziati dal Ministero dei lavori pubblici per l'attuazione dei piani regolatori si sono mostrati insufficienti, dato il continuo aumento dei prezzi dei materiali e del costo della mano d'opera. Ora, il disegno di legge prevede bensì una nuova proroga per l'attuazione dei piani regolatori, ma non si vede in che modo vengano garantiti ai Comuni i fondi necessari per la esecuzione dei piani stessi. Innanzitutto, quindi, si dovrebbe provvedere ad uno stanziamento di fondi adeguato alle effettive e concrete esigenze dei Comuni interessati.

Inoltre poichè il disegno di legge dà facoltà al Ministro di fissare nuovi termini per l'attuazione dei singoli piani regolatori, a suo esclusivo giudizio, può accadere che solo determinati Comuni vengano favoriti, per cui riterrei opportuno che venisse stabilita una proroga *ope legis* per tutti i Comuni.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Rispondo al senatore Meacci che, per quanto riguarda i fondi, le somme necessarie saranno prelevate dagli stanziamenti ordinari di bilancio, e pertanto non sussiste alcuna difficoltà di ordine finanziario.

In secondo luogo, è opportuno che si dia facoltà al Ministro di stabilire egli stesso, caso per caso, il termine di proroga, perchè evidentemente la nostra Commissione non può disporre degli elementi per giudicare, sia sulle possibilità finanziarie dei Comuni che debbono reperire gli stanziamenti a loro carico, sia sugli impegni che può assumere lo Stato nei loro confronti, elementi che il Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con quello delle finanze, può invece agevolmente vagliare, stabilendo quindi i nuovi termini con piena cognizione di causa, senza tuttavia superare, come ho già accennato, il termine massimo di 10 anni.

PUCCI. Io credo che noi ci stiamo illudendo sulle possibilità di intervento dello Stato, per la realizzazione dei piani regolatori dei Comuni, giacchè nessun Comune in Italia è finora riuscito ad avere un soldo a tale scopo. Noi continuiamo a trastullarci con le proroghe, ma la concessione di proroghe, non accompagnate da congrui stanziamenti, provoca soltanto l'acuirsi di un forte stato di disagio in quanto la mancata attuazione dei piani regolatori perpetua situazioni abnormi derivanti dal mantenimento, a tempo indeterminato, di vincoli che paralizzano l'iniziativa dei Comuni e ne ostacolano l'attività edilizia. L'imposizione di piani regolatori, per l'impossibilità di attuarli, si traduce quindi in un danno gravissimo per gli enti locali interessati, alle cui necessità lo Stato non va incontro in nessun modo, e che, date le loro difficoltà finanziarie, non sono in grado, da soli, di risolvere i problemi edilizi che li assillano.

A maggior ragione queste considerazioni appaiono valide per quei Comuni a cui si riferisce il disegno di legge in discussione. Soltanto se ad essi verrà concesso un finanziamento adeguato la legge diventerà operante, mentre in caso contrario la proroga non solo non apporterà loro alcun beneficio ma anzi ne intralcerà lo sviluppo edilizio.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Faccio rilevare al senatore Pucci che il disegno di legge si riferisce a progetti di piani regolatori già approvati e in gran parte già eseguiti, che bisogna ultimare. Cosa occorre per ultimare i lavori? Nei Comuni colpiti dal terremoto del 1908, per i quali lo Stato ha avvocato a sè l'attuazione dei piani regolatori, debbono essere eseguiti ancora soltanto lavori di modesta entità. Anche nei Comuni della Marsica, a cui lo Stato concede il contributo del 50 per cento, sui mutui da essi contratti per l'attuazione dei piani, i lavori, per la massima parte, sono quasi ultimati. Il disegno di legge consente appunto a questi Comuni di completare l'esecuzione dei rispettivi progetti, già da tempo approvati, e sarebbe, a mio avviso, assurdo negare loro codesta possibilità.

A questo proposito, vorrei far rilevare al senatore Pucci che la sollecita attuazione dei piani comporterà lo svincolo delle proprietà,

consentendo quindi di ottenere quel risultato auspicato dallo stesso senatore Pucci.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dopo le esaurienti spiegazioni del senatore Romano, che in questa materia è particolarissimamente competente, io non dovrei aggiungere nulla. La questione è semplicissima: i piani regolatori in parola sono stati approvati a tempo debito e per la loro esecuzione, come per tutti i piani regolatori, è stato fissato un determinato termine. Essi tuttavia costituiscono, sotto un certo punto di vista, un'eccezione rispetto ai piani regolatori normali nel senso che, mentre il piano regolatore puro e semplice è una legge che prevede esclusivamente l'imposizione di vincoli e che conferisce quindi ai Comuni le relative potestà, per quelli dei Comuni della Marsica, trattandosi di piani elaborati in seguito a calamità pubbliche, e cioè a terremoti, lo Stato, fin dall'epoca della loro compilazione, si assunse l'onere di contribuire per il 50 per cento nell'ammortamento dei mutui che i Comuni interessati dovevano contrarre per l'attuazione dei piani.

C'è poi il caso particolare dei piani regolatori di Messina, Palmi e Reggio Calabria, la cui attuazione è stata avocata allo Stato in forza di una legge speciale; ma credo che essi abbiano minor interesse, ai fini dei chiarimenti che desidero fornire alla Commissione.

I piani regolatori dei Comuni danneggiati hanno cominciato ad avere attuazione nelle forme prescritte e con i mezzi previsti. Senonchè, per le ragioni a tutti note, derivanti soprattutto dagli eventi bellici, i lavori non sono stati ancora ultimati; essendo scaduto il termine, che era stato peraltro già prorogato, si ravvisa la necessità di prorogarlo ancora a tutti gli effetti, sia agli effetti giuridici, vale a dire agli effetti della possibilità di imporre determinati vincoli e divieti, che agli effetti finanziari, per consentire cioè allo Stato di continuare l'erogazione dei suoi contributi.

Pertanto (e dico questo per coloro che hanno espresso qualche riserva proprio dal punto di vista dell'interesse dei Comuni) nell'ipotesi che noi non concedessimo oggi questa proroga, si manifesterebbero anzitutto quegli inconvenienti di ordine tecnico che indubbiamente si verificano ogni volta che bruscamente scade la

validità di un piano regolatore, venendo meno la facoltà del Comune di imporre i necessari vincoli e divieti. Ma anche a prescindere da questi inconvenienti, un altro grave danno per i Comuni sarebbe rappresentato dal fatto che essi sarebbero costretti a predisporre piani regolatori ordinari, non potendo razionalmente vivere senza piani regolatori — e ciò sia detto in particolar modo per i Comuni ancora in fase di ricostruzione — e ad attuarli a totale proprio carico, senza poter più beneficiare del contributo del 50 per cento che lo Stato ha elargito finora e continuerà ad elargire ove le proroghe siano concesse.

Un'ultima osservazione alla quale desidero fornire un chiarimento è quella del senatore Meacci. Egli si domanda perchè non stabiliamo una proroga uguale per tutti i Comuni danneggiati. La ragione è evidente, ed è puramente di carattere pratico: i piani regolatori in corso di attuazione, come risulta dalla relazione che accompagna il disegno di legge, sono numerosi, e non sono tutti arrivati alla stessa fase di realizzazione; alcuni sono ultimati, mentre altri sono molto più arretrati. Concedere, per esempio, per quelli che presumibilmente potranno essere ultimati in un anno o due, una proroga di 10 anni, sarebbe del tutto inutile, ed anzi finirebbe per costituire un danno per i Comuni stessi, i quali continuerebbero ad essere gravati da vincoli che, una volta terminati i lavori, non costituirebbero per essi che una fonte di disagio. Per l'attuazione di altri piani invece può ritenersi necessario un maggior periodo di tempo, e quindi una ulteriore proroga di cinque, sei, sette anni, entro il limite massimo di dieci anni fissato dalla legge.

Chiariti questi punti, mi pare che altre difficoltà non sussistano e che la Commissione possa quindi senz'altro approvare il disegno di legge.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Vorrei spiegare il motivo per cui l'attuazione dei piani regolatori di Messina, Palmi e Reggio Calabria è stata completamente avocata allo Stato. In seguito al terremoto del 1908, fu emanata la legge 12 gennaio 1909, n. 9, con cui si istituì una addizionale sulle imposte a favore degli Enti pubblici, con i proventi della quale avreb-

bero dovuto essere attuati i piani regolatori. A tale scopo si crearono degli uffici comunali con personale statale appartenente al Ministero dei lavori pubblici; senonchè, successivamente il Ministero ritenne più conveniente addossarsi interamente l'onere dei lavori, eliminando l'intervento dei Comuni.

In seguito a ciò, per i Comuni della Marsica colpiti dal terremoto del 1915 si preferì fissare un contributo statale fisso, pari al 50 per cento sugli ammortamenti dei mutui contratti dai Comuni stessi.

TOMMASINI. Dopo gli schiarimenti dati dall'onorevole Sottosegretario, non resta che un unico punto sul quale vorrei una spiegazione dal nostro relatore: con questa ulteriore proroga, che ne segue già tante altre, si giungerà, per l'ultimazione dei lavori, al 1961, e cioè ad una cinquantina d'anni dall'epoca del terremoto!

Poichè l'edilizia moderna ci dimostra che i piani regolatori sono a volte superati dagli avvenimenti, desidererei sapere se è concessa ai Comuni la facoltà di un eventuale aggiornamento dei piani.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Comune può sempre proporre varianti al piano regolatore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, può, con propri decreti, fissare nuovi termini, con scadenza non oltre il 15 aprile 1961, per l'ultimazione dei lavori per l'attuazione dei piani regolatori o di ampliamento degli abitati colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, che alla data di entrata in vigore della presente legge siano stati approvati ai sensi e per gli effetti degli articoli 116 e seguenti del testo unico, approvato con decreto legislativo luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399, e degli articoli 6, 7 e 8 del regio decreto-legge 29 aprile 1915, n. 582, e successive modificazioni, ed abbiano avuto effettivo inizio.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Faccio notare alla onorevole Commissione un errore di stampa contenuto nell'articolo 1, laddove è detto: « per gli effetti degli articoli 116 e seguenti ». Il testo esatto è questo: « articoli 115 e seguenti », come del resto risulta chiarissimo anche dalla relazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1, con la correzione proposta dall'onorevole Sottosegretario. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata fino al 15 aprile 1961 l'applicazione delle norme di cui agli articoli 173 e seguenti del testo unico, approvato con decreto-legge luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399, per l'attuazione dei piani regolatori o di ampliamento degli abitati colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, ed al regio decreto-legge 29 aprile 1915, n. 582, per la attuazione dei piani regolatori o di ampliamento degli abitati colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Sono devolute all'autorità giudiziaria ordinaria le controversie sulla determinazione dell'indennità.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Desidero dare un chiarimento sull'ultimo comma del presente articolo, il quale prevede la devoluzione all'autorità giudiziaria ordinaria delle controversie sulla determinazione delle indennità. Tali controversie erano attribuite a collegi arbitrali speciali appositamente istituiti, i quali decidevano in base alle stime redatte dal Genio civile, aventi efficacia di perizia giudiziale. In base alle deliberazioni di tali collegi, il Prefetto emetteva i relativi decreti. Essendo stata soppressa questa giurisdizione speciale, anche per ripetute insistenze da parte del Ministero di grazia e giustizia, le controversie sono state devolute all'autorità giudiziaria ordinaria. L'articolo detta specificatamente questa disposizione perchè altrimenti, richiamandosi esso alle norme di cui agli articoli 173 e seguenti del testo unico, poteva sorgere il dubbio che rimanessero in vita i collegi arbitrali.

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 140ª RIUNIONE (2 ottobre 1952)

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

(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.