SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 1959

(23ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Istituzione dell'Albo nazionale dei collaudatori dei lavori pubblici » (454) (*D'iniziativa dei senatori Battista ed altri*) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 401, 402
BUIZZA, *relatore* 401, 402

« Modifica al terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, sulle misure di salvaguardia in pendenza della approvazione dei piani regolatori » (458) (*D'iniziativa del senatore Zaccari*) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 402, 404
DE LUCA 403, 404
DE UNTERRICHTER, *relatore* 402, 403
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 403, 404

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale » (574) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, *relatore* 392, 394, 395, 396
CROLLALANZA 394, 395, 396
COLASANTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 395, 396
DE LUCA . . . . . *Pag.* 396
FOCACCIA 395
GENCO 392, 394, 395, 396
RESTAGNO 394, 395
SOLARI 396

« Provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico » (591) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, *f.f. relatore* 397, 400
CROLLALANZA 398
OTTOLENGHI 399, 400
RESTAGNO 397
SACCHETTI 398
TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 400

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Caron, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Solari.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per trasporti Colasanti e per la marina mercantile Turnaturi.

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

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale » (574) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE, *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale ».

Dichiaro aperta la discussione generale del disegno di legge, che illustrerò io stesso.

I problema trattato da questo disegno di legge è molto importante. La città industriale di Biella era già collegata, fin dai tempi ormai lontani della prima costruzione delle ferrovie padane, alla importante linea Torino-Milano-Venezia, attraverso un collegamento da Santhià, che era stato dato in concessione nel 1865, per 90 anni, ad una società anonima per le concessioni delle strade ferrate così come era avvenuto allora anche per tutte le altre ferrovie. Proprio nel 1946-47, durante la ricostruzione delle ferrovie dalle distruzioni di guerra, ci ponemmo il problema di esaminare se sarebbe stato meglio procedere alla ricostruzione di tale linea con i criteri di una azienda privata e quindi autonoma, oppure con quelli generali della unificazione della rete statale: decidemmo senz'altro per questo secondo criterio. Si adottarono di conseguenza, per i servizi di treni merci, della linea Santhià-Biella, le caratteristiche delle locomotive a vapore delle ferrovie dello Stato e si iniziarono le pratiche per il riscatto anticipato da parte dello Stato di tale ferrovia. Dopo le necessarie e lunghe trattative si pervenne a tale risultato solamente nel 1951.

Ma la città di Biella aveva sentito da tempo l'urgenza di collegare la propria attività industriali, non soltanto col Piemonte via Santhià e col transito internazionale del Frejus, ma anche dalla parte orientale via Novara, verso Milano e Venezia per l'Oriente. Nel 1925 difatti fu data la concessione di una altra ferrovia la Novara-Biella, avente le stesse caratteristiche tecniche della prima. Essa consentiva di ridurre di 20 chilometri il percorso preesistente per Milano che si doveva effettuare via Santhià. Ora si pone per la ferrovia Novara-Biella lo stesso problema di quello già posto per la Santhià-Biella e cioè di effettuarne il riscatto anticipato, da parte dalle ferrovie dello Stato, rispetto al termine minimo previsto dagli atti di concessione.

GENCO. Quando scade la concessione?

PRESIDENTE, *relatore.* La concessione fu stipulata nel 1925 ed ha la durata di 70 anni. Essa quindi scade nel 1995: ma si può richiedere il riscatto dopo 25 anni dalla data della concessione stessa che fu perfezionata nel 1935. Il termine minimo utile cadrebbe dunque nel 1960.

Vorrei spiegarvi perchè ha tanta importanza questo riscatto anticipato, anche di pochi mesi, nel termine minimo della convenzione. Lo sviluppo industriale di Biella richiede oggi, per tutto il sistema di traffici interni e di esportazione, una linea ferroviaria omogenea da Biella a Milano. Il problema quindi da risolversi è quello di ottenere un ammodernamento efficiente con una ricostruzione della linea eseguita con criteri moderni in base alle norme della nota legge n. 1221 del 1952 che a suo tempo abbiamo approvato. Ciò avrebbe importato uno stanziamento di fondi di contributo dello Stato ad una industria privata, e di conseguenza una possibile revisione delle scadenze delle concessioni originarie. Il problema fu studiato a fondo da parte del Ministero dei trasporti che volle evitare la ricostruzione da parte della società privata ed invece si propose di attribuire direttamente allo Stato l'adeguamento della ferrovia, che da Biella va a Novara per proseguire poi per Milano. Dopo lunghe trattative, l'accordo è stato fissato, in base al pagamento, da parte delle ferrovie dello Stato alle concessionarie, dei soli valori patrimoniali del materiale che non è passato per la concessione dalla società privata allo Stato.

Trattasi ad esempio di terreni acquistati direttamente dalla Società, di materiale fisso aggiunto a quello prescritto dalle convenzioni, di automotrici F.I.A.T., di carri e carrozze, di scorte e così via. Vi sono inoltre dei materiali, fisso e mobile, necessari per lo sviluppo della ferrovia, che sono di proprietà privata e che non possono passare automaticamente alle ferrovie dello Stato all'atto del riscatto. Ne segue che l'ammodernamento di questa ferrovia, eseguito dalla Società privata in base alla legge n. 1221, verrebbe fatto con il contributo dello Stato ma direttamente dalla concessionaria. Esso comporterebbe naturalmente una riduzione della spesa di esercizio, soprattutto tenendo conto dei costi congiunti e dei costi complessi propri del servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato. Scompare ad esempio la direzione generale della ferrovia Novara-Biella e il personale può trovare una migliore utilizzazione. Vi saranno dei treni per trasporti industriali sui quali vi sarà lo stesso personale su tutto il percorso — ad esempio da Biella a Milano — e che potrà essere anche quello riassunto dalle ferrovie dello Stato; vi sarà l'unificazione del materiale, sia fisso che mobile, e non vi saranno più le duplicazioni di scorte e di impianti che pure sono necessari ad una piccola ferrovia, ma che possono venire sostituiti dalle possibilità della grande azienda di Stato. Possiamo quindi renderci conto che in tal modo la linea Biella-Novara avrebbe veramente la possibilità di essere annoverata, non più tra i rami secchi, ma nel vigoroso tronco principale, alimentando in modo razionale la rete principale.

Si trattava dunque di passare direttamente allo Stato questa ferrovia. Il Governo ha presentato alla Camera a suo tempo, e cioè il 29 ottobre 1958, il progetto di legge. Tecnicamente non vi è molto da aggiungere a quanto vi ho detto. Ero favorevole al passaggio di ambedue le ferrovie secondarie nella rete statale; sia della Biella-Santhià che è passata già dal 1951 alle ferrovie dello Stato e sia della Biella-Novara di cui stiamo discutendo. Senonchè le discussioni per quest'ultima sono andate per le lunghe, e si è perciò verificato un fenomeno (del quale parlavo prima sorridendo col senatore Genco) e cioè il fenomeno di un'obsolescenza di carattere legislativo del provvedimento che stiamo esaminando. Fate attenzione a quello che sta succedendo per questo disegno di legge, perchè a mio avviso è un fenomeno assai interessante. Questo disegno di legge, dopo tante discussioni e nell'interesse stesso dell'Amministrazione ferroviaria, fu presentato alla Camera dei deputati come ho detto nella seduta del 29 ottobre 1958. Non so precisamente quale *iter* esso abbia seguito alla Camera dei deputati; comunque il disegno di legge ci fu trasmesso, dopo la sua aprovazione, il giorno 16 giugno 1959. Voi mi chiederete che importanza abbia tutto questo e ve lo spiegherò subito.

Il disegno di legge, così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati dopo un'approvazione perfetta dal punto di vista della tecnica legislativa, ha un termine di scadenza, che era accettabile per la Camera dei deputati ma che a noi oggi non è più dato di poter approvare.

Sul disegno di legge in esame la 5ª Commissione finanze e tesoro ha difatti espresso il seguente parere.

« La 5ª Commissione, invitata a riesaminare il disegno di legge n. 574, e la possibilità di modificare il parere formulato il 1° luglio corrente, in relazione a precedenti analoghi,

ritenuto che la spesa di 650 milioni era prevista dalla nota di variazione del bilancio del Tesoro 1957-58 e che la Camera dei deputati potè regolarmente approvarla entro il 30 giugno 1958;

che l'impostazione della spesa e del relativo fondo nel bilancio 1958-59, ormai chiuso, non sarebbe possibile in base alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a meno di dichiarazione espressa della sua ammissibilità in deroga a detta legge, così come fu fatto con la legge 19 dicembre 1956, n. 1446, riguardante la costruzione di una nuova sede del Ministero della marina mercantile, e con il disegno di legge n. 362 sul rimborso di somme ad enti civili della Dalmazia;

consente all'approvazione del disegno di legge, a condizione che all'articolo 4 secondo comma, dopo le parole « verrà fatto fronte » si dica « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

È successo quindi che noi oggi approveremmo un disegno di legge i cui finanziamenti sono previsti nel bilancio 1957-58 e di cui avevamo la disponibilità fino al termine dell'esercizio successivo, cioè fino al 30 giugno 1959.

Oggi siamo in data 15 luglio e quindi non è più possibile approvare il disegno di legge così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati. Vi sono già precedenti, stabiliti per altri due casi analoghi, che non consentono di derogare a questa situazione di fatto che si è venuta a creare per una attesa che certamente non fa carico a noi stessi. La Camera ha impiegato oltre sette mesi ad approvare il disegno di legge e ci ha messo in difetto per soli 15 giorni di attesa.

Oltre a questo non avrei altro da dirvi se non che questo disegno di legge a mio parere è meritevole della nostra approvazione, naturalmente con l'emendamento di cui vi ho dato lettura.

G E N C O . Allora la colpa di tutto questo ricade su di noi, perchè abbiamo avuto questo disegno di legge il 16 giugno!

P R E S I D E N T E , *relatore*. La colpa non è nostra, perchè la 7ª Commissione lo ha ricevuto solo il 26 giugno! Vi ho detto che si è verificata un'obsolescenza di carattere procedurale, parlamentare. Non parliamo di colpa; limitiamoci a constatare la situazione qual'è. Nessuno dei nostri colleghi della Camera ha certamente pensato, al momento della discussione, che vi era un termine perentorio così breve per renderla operante. E noi stessi dovevamo attendere il parere della 5ª Commissione prima di esaminare il provvedimento.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, nessuno contesta l'utilità del passaggio allo Stato di questo tronco ferroviario, senonchè io mi permetto di osservare che il riscatto anticipato, se poteva essere giustificato al tempo in cui questo disegno di legge è stato presentato, non lo è più oggi. Non capisco infatti perchè, per anticipare di un anno il riscatto per il passaggio allo Stato di questo tronco, si debbano spendere 650 milioni che potrebbero, allo stato attuale del nostro bilancio, essere economizzati. Quindi la mia osservazione è molto semplice: ritengo che non valga la pena di effettuare il riscatto, spendendo 650 milioni, per anticipare di un anno il passaggio di questo tronco alle ferrovie dello Stato.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Avevo fatto questo ragionamento anch'io, senonchè poi ha notato che nella relazione presentata dal Governo alla Camera dei deputati è contenuto questo piccolo brano che ora vi leggerò:

« Considerando l'ipotesi di soprassedere per ora all'inserimento della linea nella rete statale e di attendere il 1960 per il riscatto, dovrebbe intanto farsi luogo all'applicazione dei benefici della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sul potenziamento delle ferrovie concesse ».

Questo significa che si sarebbe dovuto attendere più di un anno per iniziare il rimodernamento, perchè l'ammordenamento fatto in questo momento, con qualche anticipo, avrebbe richiesto degli interventi patrimoniali anche di società private. Infatti per la legge n. 1221 del 1952 lo Stato deve versare solo un contributo e non il totale della spesa. L'applicazione della legge n. 1221 renderebbe più gravoso il successivo riscatto della ferrovia.

C R O L L A L A N Z A . Vorrei sapere che parte ha il prezzo del materiale nella spesa.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Ne costituisce quasi la totalità.

R E S T A G N O . Desidererei sapere da quanti anni è stata costruita questa linea.

P R E S I D E N T E , *relatore*. È stata costruita tra il 1925 e il 1935 ed è stata aperta all'esercizio il 20 luglio 1940. È una linea molto giovane e mi pare quindi che 650 milioni non costituiscano una spesa colossale. Il rammodernamento comprende diversi lavori, tutti quelli ad esempio che riguardano la segnaletica ed il materiale rotabile, come ho accennato.

R E S T A G N O . Si tratta di una linea ferroviaria che congiunge due centri molto importanti, e io ricordo che è stata una battaglia molto dura quella svolta a suo tempo per la realizzazione di questo tronco.

Sebbene appartenente a società private questa linea è stata costruita con gli stessi criteri di modernità delle ferrovie statali, e quindi, sebbene sia indubbio che il suo rimodernamento debba importare una certa spesa, ritengo che l'entità di tale spesa non dovrebbe essere così cospicua.

G E N C O . Quale è la lunghezza della linea ferroviaria in questione?

P R E S I D E N T E , *relatore*. Circa 30 chilometri.

G E N C O . A quante unità assomma il personale impiegato? È necessario tenere presente anche questo particolare in quanto, una volta revocata la concessione, si dovrà provvedere al reimpiego del personale. Non condivido, poi, la preoccupazione espressa dal senatore Crollalanza, in quanto nella medesima situazione della Novara-Biella si trovano le ferrovie calabro-lucane, la Bari-Barletta ecc. Gli impianti fissi sono di proprietà dello Stato mentre il materiale mobile è di proprietà della società concessionaria. Tale materiale dovrebbe essere pagato dall'amministrazione ferroviaria nel 1960. Se tale pagamento avviene nel 1959 non vedo quale danno possa apportare. Se mai, nel 1960, si sarebbe dovuta aggiungere una quota per il maggior deterioramento del materiale rotabile. Piuttosto ritengo sia necessaria una dettagliata descrizione della parte afferente all'acquisto del materiale mobile e di quella degli impianti fissi, relativamente al progetto originario. Dico ciò perchè se, ad esempio, è stata costruita una palazzina per il personale, non è compito dello Stato provvedere al suo riscatto.

C O L A S A N T I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'utilità tecnica ed economica della risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ritengo sia pacifica. È evidente che, qualora il tronco ferroviario in questione non fosse incorporato nelle ferrovie dello Stato, si dovrebbe provvedere al suo ammodernamento, ciò che comporterebbe per lo Stato un contributo di 225 milioni; d'altra parte non bisogna neppure dimenticare che sino ad oggi si è dovuto corrispondere un contributo di lire 600.000 per chilometro. Quindi, a conti fatti, si è trovato conveniente provvedere con l'anticipo di un anno al riscatto. Per tali motivi ritengo superata l'osservazione formulata dal senatore Crollalanza.

C R O L L A L A N Z A . Le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario Colasanti mi sembra non rispondano al quesito posto: io avevo chiesto quanti dei 650 milioni si potevano considerare afferenti al materiale che lo Stato veniva ad incamerare e quanto rappresenta l'indennizzo per l'anticipata risoluzione del contratto.

P R E S I D E N T E , *relatore*. L'indennizzo è di circa 650.000 lire al chilometro.

C O L A S A N T I . *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La società aveva scarso interesse a mantenere in servizio la ferrovia e se ne è disfatta volentieri. L'utile, valutato a fine concessione, è del tutto trascurabile.

F O C A C C I A . In sostanza si paga oggi quello che, invece, si sarebbe dovuto pagare alla fine del 1960.

C R O L L A L A N Z A . Non è un diritto della società concessionaria pretendere l'ammodernamento del tronco avuto in concessione; piuttosto una nuova concessione da parte dello Stato...

P R E S I D E N T E , *relatore*. A volte però, sono le esigenze di carattere tecnico che richiedono l'ammodernamento. Del resto la spesa di lire 650.000.000 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, facendovi fronte con una quota parte delle maggiori entrate previste dal provvedimento legislativo delle

variazioni al bilancio per l'esercizio 1957-1958.

D E L U C A . Premetto che sono contrario all'approvazione del disegno di legge in discussione perchè in questo caso, come già in altri, ci troviamo di fronte a società concessionarie che non fanno altro che presentare costantemente un bilancio passivo, chiedendo allo Stato il contributo dei nove decimi. Si tratta di veri e propri speculatori, i quali, giocando sul passivo, introitano utili a carico dello Stato. È una situazione veramente assurda. La concessione scadrà nel 1960: non si tratta di aspettare mezzo secolo, ma solamente un anno. Quindi, possiamo anche attendere: il voler fare approvare l'anticipata risoluzione della concessione significa voler regalare cinquanta, cento milioni alla società concessionaria che ha già « succhiato » — perdonate l'espressione — centinaia e centinaia di milioni allo Stato italiano. Attendiamo il 1960 perchè è per lo meno illogico regalare altri soldi!

S O L A R I . Non sono favorevole alla approvazione del disegno di legge così come è formulato. Ritengo utile, invece, il passaggio della Novara-Biella alle Ferrovie dello Stato.

Quanto alla risoluzione anticipata della concessione non abbiamo ancora elementi di giudizio tali che ci possano permettere di esprimere un ponderato parere.

C O L A S A N T I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si tratta di una cifra che corrisponde al valore del materiale che viene trasferito in proprietà dello Stato.

C R O L L A L A N Z A . Nella valutazione bisogna tenere conto delle condizioni del materiale rotabile e di tutti gli altri ammortamenti ad esso connessi.

G E N C O . È chiaro che sul disegno di legge in oggetto i pareri della Commissione non sono troppo concordi! Vorrei pregare il Sottosegretario Colasanti di fornirci altri elementi che possano aiutare il nostro lavoro; ad esempio informarci se le concessioni di tale specie sono regolate su schemi fissi, se all'atto della scadenza della concessione lo Stato deve pagare il materiale, perchè bisognerà pure considerare le condizioni in cui tale materiale si trova. E non vorrei che si ripetesse il caso delle « Calabro-lucane »: in alcune stazioni vi sono carri merci che nessuno utilizza; quando chiediamo perchè non li demoliscono ci sentiamo rispondere che presi come rottami potrebbero valere mille lire, mentre lo Stato, come si trovano, li paga duemila. Appunto per tali considerazioni ritengo utile suggerire il rinvio della discussione del disegno di legge in esame ad altra seduta.

Se il Sottosegretario Colasanti ci avesse ragguagliato sul numero delle vetture, delle locomotive, delle traversine, degli impianti fissi e mobili, insomma ci avesse portato anche una copia dell'atto di concessione, avremmo potuto valutare meglio la situazione e parlare con più approfondita ragione e di diritti e di doveri. In mancanza di tali elementi uno studio approfondito e particolare del problema è impossibile. Preghiamo perciò l'onorevole Colasanti di fornirci tali elementi in occasione della prossima convocazione della Commissione.

C O L A S A N T I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo paga solo l'indennità calcolata sulla base dei valori effettivi trasferiti in proprietà dello Stato. Ad ogni modo aderisco senz'altro alla richiesta del senatore Genco: in occasione di una prossima riunione della Commissione fornirò gli elementi analitici richiesti.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Sarà sufficiente esaminare tali dati in ordine di grandezza.

D E L U C A . Eh, no! In certi casi io guardo anche il centesimo.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Se non si fanno altre osservazioni il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

Prego il rappresentante del Governo di trasmettere alla Commissione una breve e do-

cumentata relazione su quanto è stato richiesto dagli onorevoli senatori: io mi farò premura di inviare ai membri della Commissione la relazione stessa, perchè la possano esaminare prima di riprendere la discussione del disegno di legge.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico » (591) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *ff. relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico », già approvato dalla Camera dei deputati.

Non è presente il relatore, senatore Tartufoli, il quale mi ha incaricato di dirvi che egli è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge. In sua vece, riferirò io stesso brevemente.

Il recente accordo italo-jugoslavo, mentre prevede una zona di pesca lungo il litorale dell'Adriatico che non era compresa nel trattato precedente, esclude la zona lungo le coste occidentali dell'Istria.

Per andare incontro alle esigenze dei pescatori dell'Adriatico è stato pertanto predisposto il presente provvedimento con il quale viene stabilito (articolo 1) uno stanziamento di 500 milioni di lire destinato alla concessione di contributi a favore dei pescatori, singoli ed associati, che esercitano la pesca direttamente con natanti di loro proprietà, iscritti nelle matricole o nei registri tenuti dagli Uffici marittimi dell'alto Adriatico a nord di Cesenatico, esclusa. Si è ritenuto di dover limitare a tale tratto di litorale il campo di applicazione della legge, in quanto le marinerie poste a sud di Cesenatico non hanno mai usufruito della zona dell'Istria e possono beneficiare dell'accordo con la Jugoslavia, avendo la possibilità di recarsi ad esercitare la loro attività nelle tre zone in cui è consentita la pesca. Ad evitare che pescatori di altre zone potessero inserirsi nel godimento del beneficio di cui al provvedimento in esame, si è stabilito che i natanti, con i quali i pescatori, singoli od associati, esercitano la loro attività, debbono risultare già iscritti nelle matricole o nei registri alla data della pubblicazione del presente provvedimento.

In considerazione dell'ammontare dello stanziamento si è ritenuto di dover limitare le opere ammissibili a contributo alla trasformazione ed al miglioramento di scafi e di apparati motori ed alla provvista e miglioramento di attrezzature da pesca e di bordo (nuove reti, ecometri, verricelli, cavi ecc.).

Per ovvie ragioni equitative si è stabilito (articolo 2) che i contributi di cui trattasi non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato.

L'articolo 3 stabilisce che i contributi saranno erogati con decreto del Ministro della marina mercantile, previo parere di un Comitato presieduto dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile e di cui faranno parte, inoltre, il direttore generale della pesca e del demanio marittimo, un funzionario, di qualifica non inferiore a direttore di sezione, del Ministero della marina mercantile e tre esperti.

L'articolo 4 fissa in 90 giorni il termine per la presentazione delle domande per l'ammissione ai benefici di cui trattasi.

Questo argomento è molto importante e ne abbiamo trattato anche in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile nella passata legislatura. Sarebbe desiderabile che oggi, nella discussione del bilancio della Marina mercantile, potessimo dire che questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, è stato approvato anche dalla nostra Commissione.

Sono pronto a dare ogni ulteriore chiarimento.

R E S T A G N O . Riferendomi anche alla discussione che si è svolta ieri sul bilancio della Marina mercantile, in occasione del quale il problema della pesca è stato oggetto di un'ampia discussione, penso che questo provvedimento, già approvato dalla Camera dei deputati, arriva a noi proprio al momento buono, e ritengo che dovremmo senz'altro approvarlo per andare incontro alle esigenze di alcune categorie che, tutti lo sappiamo,

hanno bisogno di aiuto per adeguare la loro attività alle nuove esigenze.

La categoria dei pescatori, ancora legata a formule antiquate, non ha trovato quell'aiuto che tutti avremmo desiderato fornirle, ma che non ha potuto aver luogo per mancanza di finanziamenti e di aiuti.

Questo stanziamento di 500 milioni, pur costituendo un aiuto modesto, rappresenta veramente qualcosa di concreto. In questa materia vi è oggi una grande fioritura di iniziative; penso che pochi settori abbiano determinato, in questi ultimi mesi, la presentazione di tante proposte di legge, sia da parte del Governo che da parte dei parlamentari. Soprattutto nelle zone marinare costiere ci si rende conto che bisogna urgentemente aiutare la categoria dei pescatori.

Credo che non vi sia altro da aggiungere, dal momento che il Presidente ha già illustrato le ragioni che militano a favore della approvazione di questo disegno di legge.

Ritengo quindi che, dal momento che la Camera dei deputati ha dato recentemente la sua approvazione al provvedimento in esame e precisamente il 22 giugno 1959, e dal momento che ci troviamo alla vigilia del periodo feriale, potremmo, con tranquillità di animo, dare il nostro parere favorevole a questo modesto disegno di legge, che denota, da parte del Governo, il desiderio di andare incontro alle esigenze di una categoria quanto mai bisognosa d'aiuto.

Ci auguriamo inoltre che questa iniziativa che investe per ora una piccola zona, abbia ad essere integrata, al più presto, con un provvedimento che comprenda tutta l'attività peschereccia del nostro Paese.

Proporrei quindi senz'altro di passare all'esame degli articoli di questo disegno di legge.

S A C C H E T T I . Ritengo, per dire sostanzialmente le stesse cose che sono state dette dal senatore Restagno, che non si possa essere contrari a questo provvedimento di legge, tanto più che da parte nostra, ripetutamente e con l'insistenza che ci distingue, sono stati sollecitati dei provvedimenti a favore della categoria dei pescatori, e non soltanto per quelli dell'Adriatico.

Dobbiamo sottolineare però questo fatto: si tratta di un contributo troppo modesto rispetto a tutta la gamma di problemi finanziari e organizzativi di cui gli stessi pescatori hanno sollecitato ripetutamente la soluzione.

Ricordo ai colleghi che in base ad un colloquio avuto circa un mese fa con una delegazione di pescatori, sottoponemmo al Ministro una serie di problemi, ivi compreso quello dell'erogazione di una somma molto maggiore di quella prevista nel provvedimento in esame, per dare la possibilità ai pescatori, organizzati in cooperative, di far fronte alle esigenze dell'attrezzatura e del commercio ittico, e per poter evitare quelle forme scandalose di sfruttamento per cui il 60 per cento dei proventi della pesca deve venire destinato a ripagare il proprietario dei natanti utilizzati. Il pescatore non ha spesso nemmeno la possibilità di procurarsi il necessario per vivere.

Oltre a sottolineare l'esiguità del finanziamento noi sollecitiamo, in questa occasione, l'urgente necessità che il Ministro della marina mercantile presenti dei provvedimenti finanziari più ampi, anche per favorire l'organizzazione dei pescatori, in modo da permettere loro di assolvere ancor meglio il compito onorevole che essi assolvono e che consiste non solamente nell'assicurare uno degli alimenti più importanti del nostro consumo ma nel dare incremento all'esportazione del nostro Paese.

In questo spirito noi diamo il voto favorevole al provvedimento in discussione che, pur costituendo in sè un piccolo aiuto, è pur sempre una dimostrazione di buona volontà; e ci auguriamo che esso precorra un altro provvedimento, più ampio ed organico.

C R O L L A L A N Z A . Sono favorevole all'approvazione di questo provvedimento, però vorrei ricordare che esso è nato come conseguenza del nuovo accordo per la pesca con la Jugoslavia, accordo che ha ridotto l'attività della nostra pesca nel golfo dell'Istria e che ha contemplato altre limitazioni lungo la costa dalmatica, fino ai confini dell'Albania.

Senonchè ciò che questo provvedimento si ripromette, cioè di iniziare la trasformazione

e il miglioramento di scafi e di apparati motore, perchè i pescatori possano esercitare la loro attività con i loro battelli, dovrebbe venire esteso anche ai pescatori del medio e del basso Adriatico. Voi ricorderete che il collega Tartufoli, in occasione dell'esame di altro provvedimento, osservò che in conseguenza del nuovo accordo con la Jugoslavia anche i pescatori di San Benedetto del Tronto risentivano nocumento e limitazione nella propria attività; egli chiese di conseguenza l'estensione dei benefici di cui al provvedimento stesso, dal punto di vista finanziario, ai pescatori del medio Adriatico.

Vorrei ricordare ai colleghi che non solo il medio Adriatico, ma anche il basso Adriatico si trova nelle identiche condizioni, perchè il modesto compenso che è stato dato dal nuovo accordo, costituito da una esigua striscia di pesca tra Antivari e il confine albanese, risulta essere, a detta dei pescatori della marineria pugliese, una zona senza grandi possibilità di pesca, anche se ricca di pesce. Il suo fondale infatti è roccioso, in misura tale che tutte le reti vengono strappate, e pertanto i pescatori, pur essendo quella una zona ricca di pesce, vi pescano con molte precauzioni e in misura molto modesta.

Approviamo dunque questo provvedimento, ma convinciamoci, e mi associo a quello che è stato detto dal senatore Sacchetti, convinciamoci della necessità di estendere i benefici del provvedimento a favore della pesca esercitata lungo tutto il litorale adriatico, dove la pescosità va diminuendo continuamente, dove le vessazioni che provengono dal Governo jugoslavo e da quello albanese per limitare la pesca lungo la sponda opposta rendono sempre più difficile per i nostri pescatori di spingersi in quelle zone, dove si rende necessario che la pesca, da litoranea, si trasformi in pesca di altura. Per la pesca di altura si richiede poi la radicale trasformazione degli attuali battelli da pesca.

Traggo quindi occasione dall'approvazione di questo disegno di legge, che è bene non ritardare, per augurarmi che il Ministero si renda conto, una buona volta, della necessità di un provvedimento di legge a favore dei pescatori dell'Adriatico.

OTTOLENGHI. Mi è pervenuto un esposto formulato dalla Cooperativa dei pescatori di Chioggia denominata: « Don Eugenio Bellemo » del quale mi sembra opportuno che la Commissione prenda notizia. Esso è così formulato:

« Il disegno di legge presentato dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro relativo alle *provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico* opportunamente limita l'intervento dello Stato in favore delle marinerie poste a nord di Cesenatico.

« È noto come la marineria di Chioggia abbia subìto, proprio a causa della situazione post-bellica nell'Adriatico, i danni più rilevanti.

« È quindi necessario che anzitutto le provvidenze vengano applicate in favore dei pescatori singoli od associati, che hanno sempre esercitato la pesca nelle coste istriane e dalmate; in altri termini occorre che il provvedimento legislativo soccorra la pesca alturiera e non si debba invece disperdere verso altre categorie che nessun danno hanno ricevuto dalle preclusioni jugoslave alla pesca nella sponda orientale.

« Ciò premesso è necessario che il legislatore, per ragioni di giustizia, tenga conto della situazione disastrosa che investe il ceto armatoriale.

« Il progetto di legge prevede infatti solo la concessione di contributi per opere:

a) di trasformazione e di miglioramento di scafi e di apparati motore;

b) per la provvista ed il miglioramento di attrezzature da pesca e di bordo.

« È bene che il legislatore sappia che in questi ultimi anni, proprio per far fronte alla pericolosa situazione della pesca del nord Adriatico, molti armatori si sono indebitati sino all'orlo del fallimento per attrezzare i propri natanti, onde metterli in grado di arrivare anche in zone più lontane di quelle abitualmente frequentate.

« Moderni strumenti nautici, molto costosi, sono stati installati a bordo dei natanti, sia in ausilio all'esercizio della pesca, sia a maggiore sicurezza del personale imbarcato.

« Altra cosa che il legislatore è bene conosca è la situazione fortemente debitoria della classe armatoriale chioggiotta, sia nei confronti della Cassa di previdenza marinara e sia verso il fisco. Questa grave situazione si è acuita nei primi mesi del 1958 sino a far astenere dal lavoro tutta la flotta peschereccia per 3 intere giornate.

« Ciò premesso, questa cooperativa, che esprime il nucleo più forte dell'armamento peschereccio di Chioggia, si permette prospettare, al disegno di legge presentato, le seguenti modifiche:

Articolo 2: " Potranno inoltre essere concessi contributi non superiori al 60 per cento dell'ammontare documentato, a sanatoria di situazioni debitorie di imprese, gestite singolarmente od in associazione, purchè trattisi di debiti verso lo Stato od Enti da esso dipendenti e sempre per cause inerenti l'esercizio della pesca, o comunque a sanatoria di debiti contratti dopo il giugno 1956 con istituti bancari e con il fondo di rotazione per migliorare l'attrezzatura dei natanti ".

« Occorre poi che l'articolo 2 del disegno di legge, così com'è concepito, venga completamente soppresso, giacchè si arriverebbe a premiare coloro, che per pigrizia o mancanza di iniziativa, nelle presenti contingenze, sono rimasti inattivi.

« L'articolo 2, infatti, andrebbe a favorire proprio quelli che, per paura o ignavia, hanno concorso ad acuire la crisi nel settore peschereccio.

« Il che è ingiusto e sotto molti punti di vista controproducente anche per lo Stato.

« Infine si prospetta l'opportunità che la nuova legge preveda qualche beneficio a favore degli equipaggi dei motopescherecci adibiti alla pesca alturiera, che in questi ultimi anni hanno condiviso le stesse sofferenze dei proprietari dei natanti ».

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Alle osservazioni mosse dal senatore Ottolenghi rispondo che ero già a conoscenza dei desideri degli armatori e dei pescatori di Chioggia. Elevando la misura del contributo dal 40 al 60 per cento, diminuirebbe il numero di coloro che potrebbero beneficiare del provvedimento. La dote, purtroppo, è quella che è: cioè una somma limitata. Il mezzo miliardo stanziato in favore della pesca dell'alto Adriatico non è molto: ce ne rendiamo perfettamente conto ed è appunto per questo che dobbiamo contenere al massimo la misura del contributo. Ci siamo fermati al 40 per cento, perchè è la stessa misura che viene usata per gli altri compartimenti marittimi.

Ai senatori Restagno, Sacchetti e Crollalanza, i quali hanno espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame, rispondo che sarà rispettata la precedenza in favore delle marinerie locali, cercando di risolvere il problema con una visione organica di tutte le esigenze. Non si possono trascurare, però, le marinerie al nord di Cesenatico le quali sole rivolgevano la loro pesca verso la costa jugoslava, mentre le marinerie del medio e basso Adriatico hanno già la possibilità di pescare in altre zone dove la pescosità è ancora migliore. Ritengo doveroso affermare che è stata cura dello Stato rivolgere le sue attenzioni verso quei settori maggiormente colpiti ed in particolare verso i compartimenti di Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste.

Quanto alle osservazioni riguardanti la pesca di altura, debbo informare che la Cassa per il Mezzogiorno ha destinato una parte del fondo, già stanziato per la pesca costiera, alla pesca di altura.

O T T O L E N G H I . Prego l'onorevole Sottosegretario di voler tener presente che nella maggioranza dei casi si chiede il contributo per sanare debiti verso lo Stato.

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

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

Art. 1.

È autorizzato a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1959-60, lo stanziamento di lire 500.000.000, allo scopo di provvedere alla

concessione di contributi, nella misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata per le opere di cui al seguente comma, da eseguirsi da imprese, gestite da associazioni o da singoli, che esercitano la pesca direttamente con natanti di loro proprietà, iscritti, alla data della presente legge, nelle matricole e nei registri, tenuti dagli uffici marittimi del litorale dell'alto Adriatico, a nord di Cesenatico, esclusa.

Le opere ammissibili al contributo sono:

a) la trasformazione ed il miglioramento di scafi e di apparati motore;

b) la provvista ed il miglioramento di attrezzature da pesca e di bordo ».

(*È approvato*).

Art. 2.

I contributi di cui all'articolo 1 non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato.

(*È approvato*).

Art. 3.

La concessione dei contributi è disposta con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentito un Comitato, composto dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che lo presiede, dal direttore generale della pesca e del demanio marittimo del Ministero della marina mercantile, da un funzionario del Ministero predetto, avente qualifica non inferiore a direttore di sezione, e da tre esperti nominati dal Ministro per la marina mercantile.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per l'ammissione ai benefici della presente legge, gli interessati devono presentare domanda entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge.

(*È approvato*).

Art. 5.

All'onere derivante dalla attuazione della presente legge si provvederà a carico del fondo di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1959-60, destinato a sopperire ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il 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.

(*È approvato*).

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei senatori Battista ed altri: « Istituzione dell'albo nazionale dei collaudatori dei lavori pubblici » (454)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Battista ed altri: « Istituzione dell'Albo nazionale dei collaudatori dei lavori pubblici ».

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge.

B U I Z Z A , *relatore*. L'articolo unico del decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 341, che reca modificazione alle disposizioni dell'articolo 362 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, per la collaudazione dei lavori pubblici, convertito in legge con modificazione dalla legge 24 dicembre 1951, n. 2585, stabilisce:

« La collaudazione dei lavori è affidata dall'autorità competente ad un funzionario di ruolo in attività di servizio od a riposo del Ministero dei lavori pubblici provvisto di laurea in ingegneria od ad un funzionario di ruolo a riposo di altra Amministrazione dello Stato provvisto dello stesso titolo. In casi di notevole importanza la collaudazione è affidata ad una Commissione che può essere

composta di membri tecnici e amministrativi ».

Attesa la specializzazione della tecnica, appare indispensabile fissare le norme precise per la nomina dei collaudatori dei lavori pubblici, istituendo, presso il Ministero dei lavori pubblici, un Albo nazionale, onde gli iscritti alle singole specialità abbiano le dovute conoscenze specifiche in ordine alle rispettive opere da collaudare, nonchè necessari requisiti di carattere morale e professionale.

Il senatore Battista ha presentato, insieme ad altri colleghi, questo disegno di legge, composto di 8 articoli, ma in seguito ha ritenuto opportuno apportare ad esso alcuni emendamenti, suggeriti sia dalle categorie interessate ad essere iscritte nell'Albo, che dall'Amministrazione dello Stato e dalle Amministrazioni locali.

Ho qui il piano completo degli emendamenti, che mi riprometto di far distribuire ai membri della Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè il disegno di legge, alla luce di questi emendamenti, che conosco, risulta radicalmente trasformato, sarebbe opportuno — ed anche il senatore Romano Domenico e il Sottosegretario Spasari sono di questo avviso — di rinviare la discussione di questo disegno di legge per consentire un più meditato esame degli emendamenti.

B U I Z Z A , *relatore*. Sono d'accordo. Bisognerà formulare un nuovo testo del disegno di legge, completato dalla riproduzione di tutti gli emendamenti, e distribuirlo ai membri della Commissione, prima di poterne continuare la discussione.

P R E S I D E N T E . Allora, se non vi sono osservazioni, rimane inteso che la discussione di questo disegno di legge è rinviata ad altra seduta, per dar modo ai componenti la Commissione di approfondire lo studio del provvedimento.

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa del senatore Zaccari: « Modifica al terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, numero 1902, sulle misure di salvaguardia in pendenza della approvazione dei piani regolatori » (458)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Zaccari: « Modifica al terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, sulle misure di salvaguardia in pendenza della approvazione dei piani regolatori ».

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

Articolo unico.

Il terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, è sostituito dal seguente:

« In ogni caso le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre 3 anni dalla data di deliberazione di cui al primo comma ».

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. L'articolo 8 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, prevede che il progetto di un piano regolatore sia approvato dalla competente Amministrazione comunale prima di essere inoltrato al Ministero per l'approvazione. Ora è evidente che quando l'Amministrazione comunale approva un piano regolatore particolareggiato, intende che l'edilizia di quel centro urbano si avvii a seguire le direttive contenute nel piano regolatore stesso. Nella legge del 1942 non era stato preso in considerazione quello che poteva succedere nel periodo intercorrente tra l'approvazione del piano regolatore da parte dell'autorità comunale e l'emanazione del decreto relativo. Ora, con la legge 3 novembre 1952, n. 1902, si è voluto disciplinare quello che può avvenire in questo periodo di carenza di operabilità del piano regolatore, e con l'articolo unico di questa legge si è affermato che: « a decorrere dalla data di deliberazione comunale di adozione

dei piani generali e dei piani particolareggiati previsti dalla legge urbanistica e fino all'emanazione del relativo decreto di approvazione, il sindaco, su parere conforme della Commissione di edilizia comunale può, con provvedimento motivato, sospendere ogni determinazione sulle domande di licenza di costruzione di cui all'articolo 31 di detta legge, in quanto riconosca che tali domande siano in contrasto col piano adottato ».

Il terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, aggiunge, poi, che « in ogni caso le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre 2 anni dalla data di deliberazione di cui al primo comma ».

L'esperienza però ha dimostrato che il termine di due anni è troppo breve, perchè è facile che, entro questo termine, non sia stato possibile addivenire all'approvazione del piano regolatore e all'emanazione del relativo decreto, per cui le Amministrazioni comunali si troverebbero, alla scadenza dei due anni, nell'impossibilità di impedire che vengano edificate delle costruzioni che sono in contrasto col piano regolatore approvato.

Il disegno di legge, di iniziativa del senatore Zaccari, si è quindi proposto di sanare questo inconveniente, portando da due a tre anni il periodo durante il quale è consentita la sospensione. Il terzo comma quindi dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, numero 1902 verrebbe sostituito dal seguente:

« In ogni caso le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre 3 anni dalla data di deliberazione di cui al primo comma ».

A me sembra che questo disegno di legge corrisponda ad un'effettiva logica. Non protrae neppure oltre limiti ragionevoli questa sospensione necessaria per non porre in contrasto le nuove costruzioni con quello che è previsto nel piano regolatore. Propongo quindi senz'altro l'approvazione di questo disegno di legge.

Dovrei fare un'unica osservazione critica dal punto di vista tecnico-legislativo. Dal momento che la legge del 1942 non ha considerato il tempo che intercorre tra l'approvazione del piano regolatore e l'emanazione del decreto relativo che lo rende operante e dato che è poi intervenuta la legge del 1952 che ha sanato questa lacuna, fissando in due anni il termine entro il quale è consentito sospendere l'esecuzione di opere che siano in contrasto con il piano regolatore, ritengo che sarebbe stato desiderabile che noi avessimo approvato la legge del 1952 tenendo già conto dell'esigenza cui si vuol far fronte con il provvedimento in esame.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge. L'Amministrazione comunale approva il piano regolatore elaborato dai progettisti. Dopo questa approvazione e prima dell'emanazione del decreto che lo rende operante è ammessa la presentazione dei ricorsi. Tutti possono fare opposizione. Ora, le varie opposizioni vanno discusse e a volte è necessario presentare degli elaborati tecnici tutt'altro che semplici per dimostrare la non accettabilità delle proposte. I due anni fanno presto a passare!

D E L U C A . Vorrei fare una semplice osservazione. In Italia, ci lamentiamo sempre della burocrazia, di questa burocrazia che va dalla periferia al centro e che ritarda le cose in maniera eccessiva. Ora noi, con questo disegno di legge, diamo un contributo a tale lentezza e veniamo a bloccare tutto ciò che è progresso e speditezza. Bisognerebbe invece semplificare la prassi!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Vorrei chiarire un elemento al collega De Luca. Qui non si tratta di bloccare alcuna iniziativa, bensì si tratta di dare uno strumento che consenta di far rispettare quel piano regolatore che è stato approvato dall'Amministrazione comunale. Se un cittadino presenta una domanda di costruzione che è in contrasto col piano regolatore che è stato approvato dalla sua Amministrazione comunale, il caso non rientra tra quelli determinati da un'iniziativa sana che si vuol bloccare. Si tratta invece di impedire che venga iniziata una costruzione che è in contrasto con quel piano regolatore che è stato considerato utile allo sviluppo di un determinato centro

urbano. Qui non si vuol turbare l'attività e lo spirito di iniziativa dei cittadini ossequienti alle norme, perchè quelle opposizioni sono fatte talvolta da individui che attraverso l'attuazione del piano regolatore vedono turbati i propri interessi.

Penso peraltro che sia necessario che tutte queste posizioni vengano discusse e che tutti i punti controversi siano chiariti, ma frattanto bisogna tutelare la società da questo eccesso di iniziativa del singolo individuo che vuole operare in contrasto con quello che è lo orientamento determinato dall'Amministrazione comunale.

D E L U C A . Il problema dei piani regolatori è troppo importante perchè lo si possa affrontare a cuor leggero. Ritengo, invece, necessario un ampio dibattito per evitare che, in conseguenza di affrettate deliberazioni, si debba poi correre ai ripari. Parlo per specifica competenza. A Catanzaro, dopo lungo penare, si è dato corso al piano regolatore. Ne è stata demandata la preparazione ad uno dei nostri architetti più illustri, il Marconi, fornendogli tutti gli elementi tecnici atti ad agevolare il suo lavoro. Ma, con tutto il rispetto che ho per gli architetti e gli urbanisti, affermo che non si può concepire che il piano regolatore riguardante la città di Catanzaro, che ha problemi del tutto particolari, sia preparato a Roma: esso necessariamente è condannato a suscitare un vespaio di critiche da parte dei cittadini, degli operatori economici, e delle categorie interessate, in quanto non può tenere nel dovuto conto le prospettive economico-sociali che ogni città presenta. Naturalmente, di fronte ad un simile stato di cose, molti miei concittadini hanno presentato ricorso contro tale piano, perchè ritenuto da essi, a ragione o a torto, ma penso a ragione, inadeguato ed ingiusto. Come si può concepire, infatti, una città come Catanzaro senza una zona agraria ed un mercato ortofrutticolo? Era naturale che un tale piano suscitasse una quantità considerevole di critiche, ed il risentimento della cittadinanza non ha tardato a manifestarsi attraverso le centinaia di ricorsi presentati.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Resta comunque confermato che sino a tre anni i termini giuocano in favore dei Comuni.

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

Metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari