

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 1966

(63^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole » (1595) (D'iniziativa del deputato Sullo) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE	Pag. 878, 883, 884
ADAMOLI	881
CHIARIELLO	880
CROLLALANZA	880, 883, 884
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	882, 883
DE UNTERRICHTER, relatore	878, 881, 884
INDELLI	881
VERGANI	879
ZANNIER	883, 884

« Modifiche e proroga delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici nella frazioni di comune e nuclei abitati » (1606) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	874, 875, 876, 877
ADAMOLI	874
FOCACCIA, relatore	875

GUANTI	Pag. 874, 875, 876
MASSOBRIO	876
MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni	874, 876, 877

« Modifiche all'articolo 3 della legge 14 febbraio 1963, n. 143, concernente la concessione di un contributo di lire 1 miliardo alla Società stabilimenti navali di Taranto per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio » (1611) (D'iniziativa dei deputati Leone Raffaele e Semeraro) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, f.f. relatore	885, 887
ADAMOLI	886
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	886

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, De Riu, De Unterrichter, Fabretti, Focaccia, Garlato, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci e per le poste e le telecomunicazioni Mazza.

L O M B A R D I, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche e proroga delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, numero 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune e nuclei abitati » (1606) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche e proroga delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune e nuclei abitati », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Desidero far presente che, sulla stessa materia, è stato assegnato alla nostra Commissione, in sede referente, un disegno di legge d'iniziativa dei senatori Guanti ed altri, iscritto all'ordine del giorno della seduta odierna. Chiedo, pertanto, se non sia opportuno considerarlo assorbito dal provvedimento in esame, trasformandolo, eventualmente, in emendamento a quest'ultimo.

G U A N T I. Se il disegno di legge governativo fosse stato approvato dalla Camera dei deputati senza modifiche, avrei potuto senz'altro accettare la proposta del Presidente; ma poichè l'altro ramo del Parlamento ha limitato ad un solo esercizio finanziario la validità del provvedimento, portando, di conseguenza, lo stanziamento dai sei miliardi iniziali ad un miliardo e 200 milioni, dichiaro di essere d'accordo per l'approvazione del provvedimento stesso così come ci è pervenuto, mantenendo, però, il mio disegno di legge che resta valido per gli esercizi futuri.

M A Z Z A, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. La limitazione cui ha fatto cenno il senatore Guanti è stata apportata dalla Camera dei deputati in seguito ad un parere espresso dalla Commissione bilancio di quel ramo del Parlamento, ed il Governo l'ha accettata proprio per portare rapidamente all'approvazione del Senato questo provvedimento che fornisce lo strumento idoneo per continuare i lavori nell'anno in corso. Immediatamente, però, il Ministero delle poste si è fatto parte diligente ed ha preso già contatti con l'Amministrazione finanziaria per la formulazione di un nuovo disegno di legge che rechi finanziamenti per il biennio 1967-1968.

Chiedo, pertanto, agli onorevoli senatori di voler approvare il disegno di legge in esame affinché si possa dar corso tempestivamente ai lavori. Sempre a tal fine chiesi all'altro ramo del Parlamento la riduzione del termine per la presentazione delle domande da sei a due mesi: e questo sia perchè molti Comuni hanno già presentato la domanda e sia perchè se fosse stato lasciato il termine di sei mesi, l'Amministrazione non avrebbe potuto effettuare i lavori in questo scorcio di anno.

Concludendo, quindi, posso assumere l'impegno che il disegno di legge d'iniziativa dei senatori Guanti ed altri verrà considerato unitamente al nuovo provvedimento governativo che dovrà provvedere per il biennio 1967-68.

A D A M O L I. Tenuto conto del fatto che non è possibile unificare il disegno di legge d'iniziativa dei senatori Guanti ed altri con il provvedimento in esame essendo quest'ultimo già approvato dalla Camera dei deputati, vorremmo rivolgere al rappresentante del Governo la preghiera di far sì che il prossimo disegno di legge, cui poc'anzi ha fatto cenno, venga presentato prima al Senato in modo che si possa procedere alla sua unificazione con il progetto del nostro collega.

M A Z Z A, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Non

posso prendere alcun impegno in questo senso perchè la presentazione dei disegni di legge rientra nei poteri della Presidenza del Consiglio. Posso garantire, però, che il Ministero delle poste chiederà che il nuovo provvedimento venga discusso prima al Senato, illustrando i motivi di tale richiesta.

P R E S I D E N T E . Resta allora stabilito che il disegno di legge n. 1014, d'iniziativa dei senatori Guanti ed altri, sarà preso in esame al momento della discussione del provvedimento testè preannunciato dal Sottosegretario onorevole Mazza.

F O C A C C I A , relatore. Onorevoli senatori, il disegno di legge n. 1606, sottoposto al nostro esame, reca norme riguardanti: « Modifiche e proroga delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune e nuclei abitati ».

Con la legge indicata, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici venne autorizzata a dare inizio al programma degli allacciamenti telefonici delle frazioni di comune sprovviste di tale servizio; programma da realizzare tra gli esercizi finanziari 1952-53 e 1955-56.

Il collegamento gratuito era ammesso per le frazioni aventi una popolazione superiore ai mille abitanti e per quelle che, avendo una popolazione compresa fra i 500 ed i mille abitanti, risultassero distanti più di 10 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico. Veniva pure disposto un contributo del 50 per cento per gli allacciamenti dei capoluoghi di comune di nuova istituzione.

Con successiva legge 22 novembre 1954, n. 1123, la medesima Azienda venne autorizzata ad estendere l'allacciamento ai nuclei abitati con una popolazione minima di 300 abitanti; e con altra legge del 30 dicembre 1959, n. 1215, veniva infine autorizzata l'Azienda di Stato a provvedere, fino a tutto l'esercizio 1964-65, all'impianto dei collegamenti telefonici anche nelle località con una popolazione di almeno 200 abitanti distribuiti entro un perimetro del diametro non eccedente i due chilometri.

I collegamenti telefonici eseguiti dal 1952 ad oggi ammontano a circa 11 mila con uno stanziamento complessivo di 18.100 milioni di lire.

Rimangono ancora da collegare circa 3 mila 500 località, per una spesa prevista di circa 6 miliardi: pertanto si rende necessario prorogare la legge n. 1215; proroga che il Governo ha proposto per tre anni, ossia estesa a tutto l'esercizio finanziario 1968, mentre il disegno di legge approvato dalla Camera l'ha limitata al 1966, come è stato detto dall'onorevole Sottosegretario.

Non si tratta, invero, di una semplice proroga, in quanto la legge n. 1215 si deve intendere esaurita con l'esercizio 1964-65 e l'attuale disegno di legge dovrebbe considerarsi come una nuova legge: tuttavia dal punto di vista sostanziale le cose non cambiano.

Nell'articolo 1 del disegno di legge vengono appunto prorogate le disposizioni della legge 11 novembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni; nell'articolo 2 si pone il principio che l'esecuzione dei collegamenti può essere effettuata solo dietro domanda presentata dai Comuni interessati entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge; l'articolo 3 prevede solamente lo stanziamento di lire 1.200 milioni per l'anno finanziario 1966, ma non fa alcuna menzione del finanziamento per gli esercizi successivi.

Il relatore, pertanto, propone agli onorevoli senatori l'approvazione di questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, il quale ha lo scopo, di preminente interesse sociale, di allacciare telefonicamente tutte le frazioni di comune sprovviste di questo fondamentale servizio; ma prega il Governo di assicurare la Commissione che si provvederà tempestivamente agli altri stanziamenti per gli esercizi successivi al fine di completare l'opera entro il 1968.

G U A N T I . Il provvedimento in esame viene a sanare un'assurdità derivante dalla cessazione dell'efficacia della vecchia legge del 1959 che si fermava all'esercizio 1964-65; il 30 giugno 1965, infatti, si sarebbe dovuto interrompere la prosecuzione di

questa opera di grande interesse sociale e di civiltà. Invece, come giustamente è stato detto nel corso della discussione alla Camera dei deputati, dove c'è un raggruppamento di cittadini, la civiltà deve arrivare con i suoi strumenti ormai indispensabili alla vita moderna.

In seguito al parere espresso dalla Commissione bilancio della Camera, la portata del provvedimento in questione è stata limitata in maniera macroscopica. Tuttavia dopo l'approvazione di un apposito ordine del giorno, presentato da tutti i Gruppi politici della Camera, con l'accettazione da parte del Governo, e dopo gli impegni confermati in questa sede dall'onorevole Sottosegretario, noi dichiariamo di essere d'accordo nell'approvare il disegno di legge così come ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento, riservandoci di esaminare in altra sede il completamento di questi lavori, in quanto, se non vado errato, restano oltre 3 mila centri da collegare mediante telefono.

M A S S O B R I O. Sull'utilità del provvedimento è inutile che io mi soffermi perchè già altre volte ho avuto modo di manifestare il mio pensiero; inoltre, il collega che ha parlato prima di me ha detto cose che non hanno bisogno di essere ripetute. Desidero, invece, rivolgere una domanda all'onorevole Sottosegretario: e cioè in quale misura si riuscirà, con l'attuale provvedimento, ad evadere le domande giacenti.

Pongo questa domanda perchè esistono già parecchie domande inevase per indisponibilità di fondi, domande che a suo tempo mi sono sentito in dovere di segnalare al Governo in seguito alle pressioni pervenutemi da parte dei sindaci dei Comuni interessati, ai quali, evidentemente, è necessario dire qualcosa. Saremmo grati, quindi, al Governo se potesse darci schiarimenti al riguardo.

F O C A C C I A, *relatore*. Riacciandomi a quanto detto dal senatore Guanti, ritengo che sarebbe opportuno che la nostra Commissione facesse proprio l'ordine del giorno approvato alla Camera dei deputati ed accettato dal Governo.

Per quanto concerne, poi, l'osservazione fatta dal senatore Massobrio, credo che i sei miliardi complessivi previsti dovrebbero essere sufficienti per soddisfare le esigenze dei restanti 3.500 Comuni.

P R E S I D E N T E. Resterà ben poco da fare, perchè un quinto dei lavori verrà effettuato quest'anno, secondo quanto previsto dal disegno di legge.

M A Z Z A, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. L'approfondita relazione del senatore Focaccia e gli interventi dei senatori Guanti e Massobrio mi esimono dal far perdere altro tempo alla Commissione. Desidero soltanto rilevare un piccolissimo merito del Ministero delle poste: quello di aver reperito *nel proprio bilancio* i fondi necessari per affrontare questa prima parte dei lavori per il 1966.

Per quanto concerne la domanda del senatore Massobrio, in un certo senso il Presidente ha già risposto; noi presumiamo, infatti, di poter completare, nel corso di quest'anno, un quinto degli allacciamenti telefonici complessivi che, con la spesa di sei miliardi, dovranno essere realizzati nel triennio 1966-67-68.

È chiaro che fra due mesi, quando saranno decorsi i termini per la presentazione delle domande, l'Amministrazione preparerà un suo ruolino di marcia e non potrà non tener conto delle segnalazioni che le perverranno dalle amministrazioni provinciali e comunali e, soprattutto, da autorevoli deputati e senatori che, vivendo in quelle zone, ne conoscono le esigenze molto meglio della stessa Amministrazione.

Con questa assicurazione, e ringraziando la Commissione, mi permetto ancora una volta di rinnovare la preghiera di dare corso all'approvazione del disegno di legge, ribadendo il mio impegno che entro questo anno il Governo presenterà un nuovo provvedimento relativo al completamento dei lavori nel biennio 1967-68.

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

Poichè è stato ricordato l'ordine del giorno approvato alla Camera dei deputati e poichè tutti si sono dichiarati d'accordo sulla sua sostanza, ritengo opportuno presentare un testo analogo. Ne do lettura:

« La 7ª Commissione del Senato impegna il Governo a prendere tutte le iniziative possibili intese a reperire i fondi perchè la necessaria ed indilazionabile capillarizzazione dei servizi telefonici si completi entro il più breve termine possibile e, comunque, non oltre il 1968 ».

M A Z Z A, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo accetta senz'altro quest'ordine del giorno così come, del resto, ha già accettato quello presentato alla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'ordine del giorno accettato dal Governo e dal relatore.

(È approvato).

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

Art. 1.

Le disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comune di nuova istituzione, sono prorogate fino a tutto il 1966 con le aggiunte e varianti di cui ai seguenti articoli.

(È approvato).

Art. 2.

Gli impianti dei collegamenti telefonici previsti dall'articolo 1 della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, nel testo modificato dall'articolo 2 della legge 30 dicembre 1959, n. 1215, vengono eseguiti nelle località che risultino in possesso dei requisiti prescritti

dall'articolo stesso dietro domanda da presentarsi dai comuni interessati entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Nelle località per le quali sia stata in precedenza accertata l'esistenza dei prescritti requisiti i collegamenti telefonici verranno effettuati, prescindendo dalla presentazione della domanda di cui al comma precedente e senza effettuare nuovi accertamenti.

(È approvato).

Art. 3.

Per l'esecuzione degli impianti di cui all'articolo 1 della presente legge, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a stanziare la somma di lire 1.200 milioni.

I due terzi della somma stanziata a norma del presente articolo sono destinati all'impianto di collegamenti telefonici di frazioni e nuclei abitati dell'Italia meridionale e delle zone dichiarate economicamente depresse.

Il piano dei lavori è approvato con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, previo parere del Consiglio di amministrazione.

All'onere di cui al primo comma l'Azienda di Stato per i servizi telefonici farà fronte, per lire 800 milioni, mediante prelevamento della somma corrispondente dal capitolo n. 571 (relativo al fondo di riserva per le spese impreviste) e, per lire 400 milioni, mediante utilizzazione dell'intero stanziamento del capitolo n. 539 (relativo all'acquisto di macchine, attrezzi, utensili e mobilio tecnico, apparecchi per esperimenti e misure elettriche e materiale per disegnatori) del suo stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1966.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa del deputato Sullo: « Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole » (1595)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Sullo: « Limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la cui rete stradale presenti particolari difficoltà e pericoli per il traffico automobilistico, il Prefetto può, su richiesta della Amministrazione comunale interessata, d'intesa con la locale azienda di cura, soggiorno e turismo, disporre la sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali prevista dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Qualora poi la rete stradale extra urbana non superi 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico nell'isola siano particolarmente intensi, il Ministro per i lavori pubblici d'intesa con il Ministro per il turismo e lo spettacolo, sentite le Amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura, soggiorno e turismo, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola.

I contravventori al divieto di cui al secondo comma del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore.* Onorevoli senatori, signor Presidente, l'esame di questo disegno di legge mi ha procurato serie perplessità circa la sua opportu-

rità, in quanto si tratta di norme attinenti alla circolazione stradale valevoli solo per le piccole isole, mentre, evidentemente, dovrebbero aver valore per tutto il Paese. Inoltre, tale provvedimento, nella sua prima parte, attribuisce al prefetto facoltà che quest'ultimo ha già ampiamente garantite dall'articolo 3 del Codice della strada; anzi, tali facoltà vengono limitate.

Infatti, mentre l'articolo 3 del Codice della strada dice: « Il Prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, conformemente alle direttive del Ministro per i lavori pubblici, può sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade, fuori dei centri abitati » e poi prosegue dicendo: « L'ente proprietario della strada può con ordinanza: a) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade; b) riservare corsie a determinate categorie di veicoli; eccetera », l'articolo unico del provvedimento in esame recita: « Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la cui rete stradale presenti particolari difficoltà e pericoli per il traffico automobilistico, il Prefetto può, su richiesta dell'Amministrazione comunale interessata, d'intesa con la locale azienda di cura, soggiorno e turismo, disporre la sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali prevista dall'articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ». Affinchè il Prefetto possa intervenire, quindi, sembra che ci voglia una richiesta da parte dell'Amministrazione comunale interessata, d'intesa con la locale azienda di cura, soggiorno e turismo!

Strana, infine, è la giustificazione addotta nella relazione presentata all'altro ramo del Parlamento, nella quale si dice: « In verità, i motivi di sicurezza pubblica e di pubblico interesse potrebbero valere nelle piccole isole anche senza un apposito provvedimento legislativo. Se si propone una norma speci-

fica, le ragioni sono di: eliminare ogni perplessità sulla interpretazione del Codice della strada; consentire al Prefetto di adottare la sospensione su suggerimento e secondo le proposte concrete dell'azienda di cura, soggiorno e turismo, anzichè secondo le direttive, necessariamente indeterminate, del Ministero per i lavori pubblici ».

Ora, innanzitutto, a mio avviso, non vi è alcuna perplessità da eliminare perchè il Codice della strada è chiaro e non vi è la necessità di una norma interpretativa. Inoltre, non possiamo ammettere che si parli di indeterminatezza per quanto concerne le direttive del Ministero per i lavori pubblici. Tale Ministero, semmai, dovrà fare una circolare nella quale darà direttive uniformi da applicare in tutto il territorio nazionale.

A meno che quello dichiarato non sia un falso scopo, perchè il secondo e terzo comma dell'articolo unico del provvedimento in esame recitano: « Qualora poi la rete stradale extra urbana non superi 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico nell'isola siano particolarmente intensi, il Ministro per i lavori pubblici d'intesa con il Ministro per il turismo e lo spettacolo, sentite le Amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura, soggiorno e turismo, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola.

I contravventori al divieto di cui al secondo comma del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500 mila ».

Si tratta, indubbiamente, di un'innovazione, perchè stabilire la possibilità, da parte del Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con il Ministero per il turismo e lo spettacolo, sentite le Amministrazioni locali interessate, di vietare che autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile delle isole siano fatti sbarcare, mi pare costituisca una precisa discriminazione a favore di taluni cittadini a svantaggio di altri.

Del resto, non dobbiamo dimenticare che ai problemi del traffico turistico sono interessate non solo le piccole isole — le quali,

anzi, sono in certo qual modo difese e tutelate dal mare che le circonda — ma anche moltissimi piccoli comuni della pensiola che, durante i mesi di luglio ed agosto, vengono addirittura presi d'assalto dai turisti con conseguente grave intralcio per la circolazione.

Ritengo che stabilire una discriminazione tra i diritti dei cittadini non sia costituzionale e sono altresì convinto che basterebbe far ricorso, per arrivare a limitare la circolazione, a divieti di transito in talune strade o alla creazione, come è avvenuto in alcune grandi città come Roma o Milano, di isole pedonali transitabili per i soli mezzi pubblici o appartenenti agli abitanti della zona.

In tal modo, a mio avviso, introdurremmo limitazioni contenute nei limiti della ragionevolezza, senza far ricorso ad una norma di legge che, in materia di circolazione stradale, creerebbe un pericoloso precedente. Infatti, sarebbe inevitabile che, dopo le piccole isole, vorrebbero avvantaggiarsi di queste norme anche i piccoli comuni cui accennavo prima, nei quali il traffico turistico è altrettanto intenso, ed allora potremmo forse venirci a trovare in difficoltà.

Le leggi riguardanti il delicato settore della circolazione stradale non passano inosservate e pertanto non vorrei che, sia da parte dei cittadini che di giuristi, si potessero rivolgere critiche all'operato del Parlamento.

Per tale ragione, prima di prendere una qualsiasi decisione, suggerirei di chiedere in proposito un parere alla Commissione giustizia; comunque, in linea di principio, non sarei favorevole al provvedimento.

V E R G A N I . Devo confessare di nutrire molte perplessità in merito al presente disegno di legge e, innanzitutto, desidererei mi fosse chiarito che cosa sta ad indicare la dizione « piccole isole »; vi è forse una classificazione? Ed in base a quali criteri si stabilisce se un'isola è piccola o grande?

Pertanto, già nel suo titolo, il disegno di legge mi pare prospetti molti dubbi ed incertezze, a meno che, ripeto, l'onorevole relatore o il rappresentante del Governo chiariscano a quali isole il provvedimento debba applicarsi.

Comunque, esaminando il testo dell'articolo in esame, devo confessare che vi sono molte altre cose che mi lasciano perplesso; ad esempio, perchè deve essere il prefetto, su richiesta dell'Amministrazione comunale interessata, a disporre la sospensione temporanea della circolazione di alcune categorie di utenti stradali? Perchè vogliamo introdurre, con questo provvedimento, un'altra serie di limitazioni al Codice della strada? Perchè non lasciare, proprio in forza del Codice della strada, ai Comuni, agli enti locali, d'accordo con le aziende turistiche, la possibilità di decidere in quale misura limitare o non limitare l'afflusso degli automezzi?

A parte tutte queste considerazioni, vi è da fare il rilievo, a mio avviso importantissimo, che questo provvedimento non favorirebbe affatto la creazione di nuove strade, nuovi spiazzi per gli automezzi e, quindi, la migliore organizzazione turistica delle nostre isole.

Diceva giustamente l'onorevole relatore che questo problema del traffico turistico non interessa solamente le piccole isole, ma tanti altri Comuni italiani che, per le loro attrattive o per i loro interessi storici, sono presi di mira dai turisti.

Per citare un esempio: nel paesino di Sottilmonte, vicino Bergamo, si sta determinando un tale afflusso di turisti che, oramai, è quasi impossibile entrarvi malgrado le autorità comunali e provinciali abbiano già provveduto a creare nuovi spiazzi per la sistemazione delle macchine; se approvassimo il presente disegno di legge, è chiaro che questo paese, come tantissimi altri, invocherebbe le stesse norme con il risultato che ogni stimolo al miglioramento della rete stradale verrebbe a mancare.

Concludendo, pur non essendo del tutto contrario al provvedimento, desidererei tuttavia che venissero fornite alla Commissione alcune precisazioni con particolare riferimento alla scelta o determinazione delle isole cui le norme in oggetto dovrebbero applicarsi.

C R O L L A L A N Z A . Ritengo che le perplessità dell'onorevole relatore siano più

che giustificate in quanto il Codice della strada prevede la possibilità di limitazioni della circolazione stradale ove ricorrano determinate circostanze.

Credo, viceversa, che anzichè limitarci ad esaminare il problema delle piccole isole, come del resto è stato già sottolineato, bisognerebbe esaminare con occhio attento le congestioni che, in questo campo, si determinano in tanti altri centri turistici, di mare e di montagna, nonchè nei centri storici di alcune nostre città.

Vi cito il caso di Bari vecchia dove circolare è diventato, per i pedoni, oltremodo pericoloso; infatti, per quelle stradine medioevali, i motoveicoli sfrecciano velocemente tanto che, se non si fa molta attenzione, si è travolti.

Pertanto, riterrei quanto mai opportuno, invece di approvare questo provvedimento, invocare che, nella revisione del Codice della strada, i Comuni interessati (più che il prefetto), siano autorizzati a prendere i provvedimenti necessari a limitare la circolazione stradale in determinati ambienti turistici o storici.

La Commissione interministeriale all'uopo costituita dovrebbe quindi rivedere il Codice della strada nel senso di dare ai Comuni la facoltà di adottare tutti i provvedimenti necessari per preservare la tranquillità e la pace dei nostri centri turistici e storici, pur tenendo conto delle esigenze del traffico e della circolazione.

Pertanto, non sono favorevole all'approvazione delle presenti norme e mi auguro che il rappresentante del Governo faccia valere, nella sede più opportuna, il voto da me espresso.

C H I A R I E L L O . Mi permetto di dissentire dalle previsioni pessimistiche avanzate, a proposito di questo provvedimento, dai senatori intervenuti nel dibattito.

A mio avviso, infatti, il disegno di legge è quanto mai chiaro e risponde ad esigenze veramente sentite. Si dice che, qualora la rete stradale extra-urbana non superi i 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico nell'isola siano particolarmente intensi, il Ministro dei lavori

pubblici, d'intesa con il Ministro del turismo e sentite le Amministrazioni comunali, può vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli non appartenenti a persone facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola.

La limitazione dei 20 chilometri di rete stradale sta già di per sè, a mio avviso, a delineare di quali isole si voglia parlare, cioè solo delle piccolissime, le quali hanno una rete stradale minima che, nei mesi estivi, viene ad essere completamente congestionata a causa dell'aumentato traffico automobilistico.

Per fare un esempio, dirò che Capri, nei mesi di luglio ed agosto, viene completamente presa d'assalto dai turisti che, se devono fermarsi nell'isola per 15 giorni, arrivano, il più delle volte, con la propria automobile. Ora, non è pensabile che ciò continui, anche perchè, in tal modo, la pace e la tranquillità di Capri vengono seriamente compromesse a tutto svantaggio del suo turismo che si sta sempre più declassando.

Infatti, tanto a Capri che a Ischia, Ponza eccetera, non è più possibile fare una passeggiata senza essere disturbati dall'intenso traffico stradale e vi posso assicurare che le locali aziende di soggiorno sono seriamente preoccupate di questo problema.

Per queste ragioni si rendono necessarie le presenti norme che, ripeto, regolamenteranno il traffico turistico nei mesi estivi, senza imporre alcuna limitazione per gli abitanti delle isole che dispongono di propri mezzi di locomozione.

I N D E L L I . Mi associo senz'altro alle considerazioni testè fatte dal senatore Chiariello. La struttura viaria delle piccole isole, particolarmente di Capri, è infatti tale da non permettere — come è noto — un afflusso indiscriminato di automezzi: a mio avviso, quindi, anche in considerazione del fatto che all'ampliamento della locale rete stradale si oppone un apposito divieto posto a tutela dell'armonia del paesaggio, l'unico sistema per assicurare un turismo sereno e tranquillo è appunto quello di sospendere l'afflusso di autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione

stabile, nei mesi di più intenso movimento turistico.

Ritengo, pertanto, che il disegno di legge in esame sia appropriato ed utile, e dichiaro fin d'ora che darò ad esso il mio voto favorevole.

A D A M O L I . Il provvedimento in discussione risponde indubbiamente ad una esigenza che tutti avvertono, quella di cercare — per quanto possibile — di creare migliori condizioni di viabilità, di traffico, di permanenza e di riposo nelle piccole isole: il suo difetto, però, consiste, a mio parere, nell'affrontare un problema di così vasta portata in modo limitato ed in un certo senso contraddittorio. È necessario tenere presente, infatti, che in Italia, oltre alle piccole isole, vi sono innumerevoli località di interesse turistico, artistico e storico, che pure portano al nostro Paese considerevole ricchezza, le quali purtroppo per analoghi motivi sono oggi rese completamente sterili.

Ritengo peraltro che se il disegno di legge fosse effettivamente efficace — ed in proposito l'onorevole Sottosegretario di Stato potrà forse darci elementi più precisi — varrebbe comunque la pena di accoglierlo in quanto rappresenta senza dubbio un primo tentativo per limitare la circolazione stradale disordinata e caotica; ma se contenesse — come è stato prospettato anche dal relatore — delle norme più restrittive di quelle stabilite al riguardo dall'articolo 3 del Codice della strada, e venisse quindi ad ostacolarne anzichè agevolarne l'applicazione, sarebbe inopportuno e controproducente approvarlo. Non vedo infatti per quale motivo si dovrebbe raggiungere lo stesso fine attraverso una procedura più complessa di quella attualmente esistente!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Desidero far notare al senatore Chiariello che il problema della limitazione della circolazione stradale non riguarda soltanto le piccole isole, ma interessa — ripeto — tutte le zone del territorio nazionale che si trovano in situazioni analoghe, come i centri turistici e d'interesse storico. Pertanto, se riteniamo

che sia conciliabile con le norme della Costituzione la creazione di un privilegio in favore di coloro che hanno la residenza stabile entro tali zone, sono del parere che la dizione dell'articolo unico in esame, senza fare particolare riferimento alle piccole isole, dovrebbe essere generica, limitandosi al secondo comma del testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento. In tal modo la disposizione di cui trattasi verrebbe a rivolgersi a tutte le situazioni che sul territorio nazionale possono essere ragguagliate a quella delle piccole isole, le quali peraltro — come ho già rilevato — sono notevolmente e naturalmente già protette dal mare, che le separa dal continente.

D E' C O C C I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, a me pare per la verità che la discussione abbia assunto una portata più vasta di quanto meriti e consenta il modesto disegno di legge in esame. Come gli onorevoli senatori sanno, si tratta di un provvedimento d'iniziativa parlamentare e quindi il mio atteggiamento nei suoi confronti è evidentemente il più spassionato ed obiettivo possibile: devo dire che, a mio giudizio, esso, pur nella sua modesta portata — forse appunto per questo — merita una più benevola considerazione da parte della Commissione.

Sono anch'io d'accordo sulle esigenze più ampie che sono state da più parti prospettate, ma ritengo che le stesse possano venire risolte con una maggiore dose di coraggio da parte delle Amministrazioni comunali nell'ambito delle leggi vigenti. Le due fattispecie previste dal disegno di legge in questione vanno invece un poco al di là delle disposizioni vigenti in materia: il primo comma contiene infatti una norma di carattere interpretativo, che viene ad eliminare le perplessità sorte in sede di applicazione dell'articolo 3 del Codice della strada, mentre il secondo comma prevede una disposizione sostanzialmente nuova, il divieto cioè di far sbarcare nelle piccole isole, la cui rete stradale non superi 20 chilometri e ove le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi,

nei mesi di più forte movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile, divieto che peraltro non può essere adottato che attraverso un'apposita norma di legge.

Anche nell'altro ramo del Parlamento, dove ho avuto l'onore di rappresentare il Governo, vi è stata un'ampia discussione, alla quale hanno partecipato i rappresentanti di tutti i Gruppi politici, e devo dire che coloro che si sono interessati più favorevolmente al provvedimento sono stati proprio i deputati di parte liberale e comunista. Il disegno di legge è stato quindi approvato in quella sede all'unanimità, con alcune modifiche che hanno maggiormente precisato la necessità d'intervento delle Amministrazioni comunali, oltre a quello delle aziende di cura, soggiorno e turismo, per quanto riguarda il primo comma, e a quello dei Ministeri interessati (dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo), nonché delle aziende di cura, soggiorno e turismo, per quanto riguarda il secondo comma. Vi è quindi una garanzia nell'adesione di tutti gli enti locali elettivi, e ritengo che in questo quadro il disegno di legge possa considerarsi un primo esperimento in attesa di più organiche modifiche delle norme del Codice della strada. Al contrario, se ci limitassimo in questa sede ad invitare il Governo a presentare più ampie e meditate modificazioni in materia, non faremmo altro che una enunciazione generica, che sicuramente non potrebbe trovare una pratica realizzazione a breve scadenza.

Per quanto riguarda la preoccupazione di illegittimità costituzionale della norma in precedenza manifestata, desidero portare a conoscenza degli onorevoli senatori che, prima ancora che fosse presentato il disegno di legge in esame, il giudice costituzionale Sandulli, insigne maestro di diritto amministrativo, in un colloquio che ebbi occasione di avere con lui circa due anni orsono, sollevò il problema in questione, auspicando appunto l'adozione di una norma del genere. Mi sembra quindi di poter dire con tutta tranquillità che, sotto questo profilo, non esiste alcun pericolo od ostacolo; pertanto, pur rimettendomi naturalmente al

giudizio sovrano della Commissione, per quanto mi riguarda, non mi rimane che rivolgere alla stessa l'invito ad approvare il disegno di legge nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Mi pare che il rappresentante del Governo abbia ridimensionato il problema: vorrei sapere pertanto se il senatore Crollanza insiste nella sua pregiudiziale.

CROLLANZA. Faccio presente all'onorevole Presidente di non avere posto alcuna pregiudiziale all'ulteriore corso del provvedimento, ma di essermi limitato a rilevare che, secondo il mio parere, il disegno di legge è del tutto inopportuno.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Torno a ripetere che si tratta di un provvedimento auspicato da tutti gli enti locali rappresentativi delle zone interessate e non di una norma imposta dall'alto per coartare la volontà degli stessi.

PRESIDENTE. Comunico in proposito agli onorevoli Commissari di aver ricevuto due telegrammi, uno del presidente dell'azienda di soggiorno di Capri ed Anacapri e l'altro del sindaco di Capri, che invocano entrambi l'approvazione del disegno di legge.

CROLLANZA. Desidero inoltre rilevare che anche le penalità previste nel testo attuale mi sembrano eccessive.

PRESIDENTE. Solo così potranno essere efficaci!

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Vorrei far notare al senatore Crollanza che nell'altro ramo del Parlamento le penalità sono state temperate, in quanto nel testo primitivo presentato dall'onorevole Sullo era previsto che la stessa pena inflitta al contravventore fosse applicata anche al traghettatore.

ZANNIER. In merito all'articolo unico al nostro esame, concordando con l'impostazione data dall'onorevole rappresentante del Governo, devo dire che, a mio avviso, si potrebbe risolvere il problema nella sua maggiore ampiezza mediante l'introduzione, all'inizio del primo comma, delle parole « o comunque nei Comuni che sono dichiarati aziende di soggiorno e cura ». Come è noto, infatti, numerosi sono i centri per i quali il problema della circolazione si pone con la stessa gravità ed urgenza con cui si pone per le piccole isole: così, ad esempio, nella penisola di Lignano, per la quale ho avuto l'incarico di studiare il piano regolatore, è stato necessario bloccare determinate strade al traffico automobilistico appunto nei mesi di maggiore afflusso turistico. Ora, poichè il divieto di far sbarcare autoveicoli nelle piccole isole, imposto alle persone non facenti parte della popolazione stabile delle stesse, è contemplato esclusivamente nel secondo comma dell'articolo in questione, ritengo che nulla si opponga all'estensione del concetto contenuto nel primo comma a tutti quei centri — ripeto — che hanno caratteristiche di soggiorno e di cura e che presentano le stesse difficoltà di circolazione delle piccole isole.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi rendo perfettamente conto delle esigenze che hanno ispirato l'intervento del senatore Zannier: in proposito, però, desidero richiamare all'attenzione degli onorevoli Commissari l'esempio di Cortina d'Ampezzo, dove una Amministrazione comunale efficiente ha disposto la sospensione del traffico, in alcune ore della giornata, nei mesi di più intenso movimento turistico. È evidente, quindi, che lo stesso risultato auspicato dal senatore Zannier si può raggiungere in base ai normali strumenti legislativi vigenti: pertanto, creare nuove disposizioni di legge — così come propone il senatore Zannier — potrebbe essere forse prematuro ed affrettato, in quanto, mentre per quanto riguarda le piccole isole ci troviamo di fronte ad una maturazione di coscienza e di opinio-

ne pubblica, che invoca appunto tale norma, per quanto riguarda i centri dichiarati aziende di soggiorno e turismo, che sono centinaia e centinaia, la stessa norma forse non è altrettanto sentita e matura.

Ritengo, perciò, che sia opportuno soprassedere per il momento all'estensione della disposizione in questione: piuttosto i senatori De Unterrichter e Zannier, ai quali assicuro il mio aiuto quale rappresentante del Governo, potranno eventualmente affrontare il problema in modo più ampio e più organico in un prossimo futuro, predisponendo all'uopo un apposito disegno di legge.

ZANNIER. L'onorevole Sottosegretario di Stato — se non erro — aveva in precedenza dichiarato che il primo comma dell'articolo in esame tende esclusivamente a chiarire l'interpretazione dell'articolo 3 del Codice della strada. Ora, se già il Codice della strada ci permette di operare, e nelle isole e nei centri aventi caratteristiche di soggiorno e cura, mi sembra che il primo comma, il quale non fa altro che riprodurre, senza apprezzabili modificazioni, quell'articolo, sia perfettamente inutile dal momento che per garantire il divieto di afflusso dei veicoli nelle isole è sufficiente il secondo comma.

CROLLALANZA. Mi pare che il senatore Zannier abbia perfettamente ragione.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Effettivamente il primo comma non è assolutamente necessario, anzi a mio avviso è addirittura controproducente, in quanto pone delle limitazioni alla possibilità di intervento del Prefetto, il quale attualmente, in base all'articolo 3 del Codice della strada, primo comma, può già per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, secondo le direttive del Ministro per i lavori pubblici, disporre la sospensione della circolazione, senza peraltro dover attendere la relativa richiesta da parte della locale azienda di cura, soggiorno e turismo.

PRESIDENTE. Ritengo che, ai fini della chiarezza della discussione, sia preferibile passare alla votazione per commi separati dell'articolo unico, del quale ho già dato lettura.

Pertanto, se nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo comma.

Vi è parità di voti.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti il secondo comma che, in conseguenza della precedente decisione, deve essere formalmente modificato. Propongo il testo seguente:

« Nelle piccole isole, dove si trovino Comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extra urbana non superi 20 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Ministro per i lavori pubblici d'intesa con il Ministro per il turismo e lo spettacolo, sentite le Amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura, soggiorno e turismo, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, autoveicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire nell'isola ».

(*È approvato*).

Anche il terzo comma deve essere formalmente modificato. Propongo il seguente testo:

« I contravventori al divieto di cui al precedente comma sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000 ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, come risulta a seguito delle modificazioni testè approvate.

(*È approvato*).

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Leone Raffaele e Semeraro: « Modifiche all'articolo 3 della legge 14 febbraio 1963, n. 143, con-

cernente la concessione di un contributo di lire 1 miliardo alla Società stabilimenti navali di Taranto per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio » (1611) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, *f.f. relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Leone Raffaele e Semeraro: « Modifiche all'articolo 3 della legge 14 febbraio 1963, n. 143, concernente la concessione di un contributo di lire 1 miliardo alla Società stabilimenti navali di Taranto per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

L'articolo 3 della legge 14 febbraio 1963, n. 143, è così modificato:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società "Stabilimenti navali S.p.A. - Taranto" già "Officine di costruzioni e riparazioni navali di Taranto" un contributo di lire 1 miliardo per il bacino galleggiante di carenaggio già costruito, subordinatamente alla presentazione da parte della società stessa del certificato di collaudo dell'opera, che dovrà essere rilasciato da apposita commissione nominata da detto Ministero.

La somma di lire 1 miliardo sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni in ciascuno degli esercizi 1962-63 e 1963-64, di lire 125 milioni nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, di lire 250 milioni nell'esercizio 1965 e di lire 125 milioni nell'esercizio 1966 ».

Data l'assenza del relatore, senatore Francesco Ferrari, se non si fanno osservazioni, riferirò io stesso sul disegno di legge, dando lettura della relazione che accompagna il testo presentato all'altro ramo del Parlamento.

« Con la legge 14 febbraio 1963, n. 143, sono stati stabiliti contributi per la prosecuzione delle opere foranee del porto industriale di Ravenna e per i bacini di carenaggio di Livorno, di La Spezia e di Taranto.

« Circa il contributo concesso per il bacino di carenaggio di quest'ultima città è necessario ricordare alcuni precedenti.

« È noto che, a seguito del dissesto della società « Cantieri navali di Taranto », fu necessario addivenire, dopo un periodo di amministrazione controllata, al rilievo, da parte della società « Officine di costruzioni e riparazioni navali di Taranto », dello stabilimento navale.

« Con tale rilievo, avvenuto nei primi mesi del 1960, la prima, più urgente preoccupazione della nuova gestione fu di trovare una soluzione idonea sul piano economico, produttivo e sociale a superare la gravissima situazione critica in cui versava il complesso industriale.

« Venne così deciso di costruire nel Mar Piccolo un importante centro di riparazioni navali con la installazione di un bacino galleggiante da 28.000 tonnellate di spinta, che può ospitare anche navi di grosso tonnellaggio fino a 70.000 tonnellate.

« Nella relazione accompagnatoria della legge 14 febbraio 1963, n. 143, sono stati chiaramente sottolineati i fondati motivi per cui l'iniziativa della Società Officine di costruzioni e riparazioni navali di Taranto meritava l'appoggio dello Stato, motivi

sia di ordine generale, connessi alle esigenze del traffico marittimo, non esistendo sul litorale Ionico-Adriatico un impianto consimile;

sia di ordine particolare, connessi alle future esigenze del porto di Taranto soprattutto in conseguenza dell'attuazione del noto Centro siderurgico della Italsider;

sia, infine, connessi al processo di industrializzazione del Mezzogiorno, ed in particolare della zona già notevolmente depressa di Taranto, considerata l'importanza delle attività economiche derivanti dalla esistenza *in loco* di un complesso industriale del genere.

« La costituzione del suddetto centro di riparazioni comporta investimenti che supe-

rano, nel complesso, la somma di lire 4 miliardi, tenuto conto delle moderne attrezzature e di un'importante officina navale di cui l'impianto sarà dotato. E risaputo, per altro, che le tariffe di esercizio dei bacini di carenaggio, disciplinate dal Ministero della marina mercantile, sono talmente modeste che non consentono affatto l'ammortamento delle ingenti spese.

« Per i motivi sopra ricordati e tenuto conto, altresì, che le installazioni fisse di sì notevole interesse e valore resteranno di proprietà demaniale, era stata accolta la richiesta di contributo avanzata dalla " Società officine di costruzioni e riparazioni navali di Taranto ", per il menzionato bacino di carenaggio nel suo valore finito, mediante la suddetta legge del 14 febbraio 1963, contemplante la concessione del contributo nella misura di lire un miliardo.

« La promulgazione di questa legge è avvenuta dopo circa 3 anni dalla predisposizione del provvedimento, a cagione delle alterne vicende subite dallo stesso, e nel lasso di tempo intercorso, l'Azienda, proprio per evitare pregiudizio a quelle ragioni di ordine generale e particolare per le quali è stato promosso il provvedimento, non ha potuto protrarre l'inizio dell'opera che, pertanto, poteva considerarsi ultimata al momento della emanazione della legge stessa.

« In correlazione all'obiettiva situazione di fatto verificatasi e considerate le finalità del contributo riconosciuto alla Società anzidetta avente carattere di *una tantum*, come già illustrato nella citata relazione accompagnatoria della legge 14 febbraio 1963, n. 143, si rende necessario modificare la formulazione dell'emanato provvedimento di concessione del contributo per consentirne la concreta operatività.

« A tal fine è stato predisposto il presente disegno di legge col quale si prende atto, altresì, della nuova ragione sociale " Stabilimenti navali S.p.A.-Taranto " assunta recentemente dall'Azienda tarantina ».

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

Risulta evidente da quanto sopra esposto che il provvedimento in questione, che non comporta peraltro alcun aumento di spesa rispetto a quella precedentemente prevista, rende possibile l'erogazione, attraverso una diversa formulazione dell'articolo relativo, del contributo statale già deliberato legislativamente e non erogato per sopravvenute mutate condizioni di fatto. Ritengo pertanto, anche in considerazione del parere favorevole espresso dalla 5^a Commissione, che il disegno di legge possa senz'altro essere approvato.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le ragioni che hanno determinato la presentazione del disegno di legge sono essenzialmente due: la prima è che il bacino di cui trattasi è stato già costruito ed il contributo di 1 miliardo non può essere erogato che subordinatamente alla presentazione da parte della Società del certificato di collaudo, così come previsto nel primo comma dell'articolo; la seconda è che la ragione sociale della Società « Officine di costruzioni e riparazione navali di Taranto » è stata modificata in « Stabilimenti navali S.p.A.-Taranto » e quindi è necessario prendere atto di tale modificazione ed inserirla nell'articolo 3 della legge del 1963.

A D A M O L I. Il secondo comma dell'articolo unico di cui si compone il provvedimento in discussione recita:

« La somma di lire 1 miliardo sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni in ciascuno degli esercizi 1962-63 e 1963-64, di lire 125 milioni nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, di lire 250 milioni nell'esercizio 1965 e di lire 125 milioni nell'esercizio 1966 ».

Ora, trattandosi di esercizi ormai passati, mi sembra che la dizione « sarà stanziata » non sia assolutamente corretta.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero far rilevare che tale dizione è quella primitiva, che

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)63^a SEDUTA (11 maggio 1966)

è stata mantenuta trattandosi di modificare il testo di un articolo di una legge vigente. Peraltro, come risulta dal parere espresso, la Commissione finanze e tesoro non ha fatto in proposito alcuna obiezione: pertanto con tutta tranquillità invito la Commissione ad esprimersi in senso favorevole al disegno di legge.

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

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari