

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 1 OTTOBRE 1969

(26^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Rinvio del seguito della discussione:

« Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586):

PRESIDENTE Pag. 352

Discussione e approvazione:

« Partecipazioni azionarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (644):

PRESIDENTE 344, 347
ABENANTE 346, 347
AIMONI 345
CROLLALANZA 346
GASPARI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 347
GENCO, *relatore* 344, 347
SAMMARTINO 345, 346

Discussione e approvazione:

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, *relatore* 351

Discussione e rinvio:

« Modifica dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1962, n. 231, e dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, concernenti la cessione in proprietà degli alloggi costruiti col contributo o col concorso dello Stato » (693):

PRESIDENTE Pag. 349, 351
MADERCHI 351
PICCOLO, *relatore* 349, 351

Discussione e approvazione:

« Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle opere idrauliche e delle arginature del canale Navile dalla località "La Bova" di Bologna allo sbocco nel fiume Reno » (696):

PRESIDENTE 352, 353
ABENANTE 353
ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 353
BONAZZI 353
PICCOLO, *relatore* 352

Discussione e approvazione:

« Ulteriore proroga del termine relativo alla esecuzione delle opere di sistemazione

dell'ex promontorio di S. Benigno in Genova » (720):

PRESIDENTE	Pag. 355, 356
CAVALLI	355
MANNIRONI, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	355
SAMMARTINO, f.f. relatore	355

Discussione e approvazione:

« Modifiche all'articolo 139 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, concernente il nulla-osta a stipulare i contratti di mutuo edilizio individuale alle cooperative edilizie » (770):

PRESIDENTE	354, 355
ALESSANDRINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	354
GENCO, f.f. relatore	354, 355
MADERCHI	354
PICCOLO	354

Rinvio della discussione:

« Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade » (783):

PRESIDENTE	783
ABENANTE	783
SAMMARTINO, relatore	783

La seduta ha inizio alle ore 17,30.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, De Matteis, Fabretti, Genco, Maderchi, Massobrio, Perri, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnoli, Tansini, Venturi Lino e Volgger.

Ai sensi dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Sema sostituisce il senatore Giacomo Ferrari.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari, il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Vincelli, il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Alessandrini e il sottosegretario di Stato per la marina mercantile Mannironi.

PICCOLO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Partecipazioni azionarie della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (644)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Partecipazioni azionarie dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO, relatore. Onorevoli senatori, con legge 27 aprile 1962, n. 211, il Parlamento destinò 5 miliardi di lire al graduale aumento di capitale dell'INT, società di cui l'azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria totale. Tale destinazione aveva espressamente lo scopo « di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici nonchè dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario » e rispondeva allo scopo del settore che si trovava in difficoltà nella gestione delle autolinee.

Tali difficoltà sono sorte per le modificazioni verificatesi negli ultimi anni nella gestione economica delle autolinee le quali, da uno stato di floridezza, sono passate ad un appesantimento delle gestioni stesse, che ha compromesso il regolare svolgimento dei servizi.

Non è questa la sede per approfondire le cause della situazione attuale; preme solo rilevare che in seguito ad essa si sono verificate difficoltà in molti esercizi, abbandoni di collegamenti, obsolescenza di mezzi automobilistici e perfino dissesti finanziari, che, talvolta, hanno pregiudicato gravemente le comunicazioni di vaste aree di popolazione con tutti i riflessi negativi economici e sociali.

È stato pertanto predisposto il presente disegno di legge con il quale si provvede, per far fronte alle suddette esigenze, all'aumento di un miliardo del capitale sociale dell'Istituto nazionale trasporti che è di intera proprietà dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, alla quale viene asse-

gnata una sovvenzione di pari importo da parte del Ministero del tesoro.

È da rilevare a tale riguardo che l'intervento dello Stato in questo settore, oltre che rispondere ad un evidente interesse sociale, è da riguardare anche sotto il profilo della opportunità che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non rimanga assente in questo settore per le ovvie sfavorevoli ripercussioni che il decadimento delle auto-linee ha sull'Azienda stessa, come l'inasprirsi della concorrenza alle linee ferroviarie, il sorgere di servizi abusivi, il danno al traffico ferroviario dall'inaridirsi di traffici aventi il carattere di affluenza o defluenza verso e dalle ferrovie.

Con l'articolo 2 si prevede la riduzione per un miliardo di lire delle disponibilità sulle somme versate dal Tesoro sul fondo per l'acquisto di buoni del tesoro novennali previsto dall'articolo 7 del decreto-legge 23 gennaio 1958, n. 8, convertito nella legge 23 febbraio 1958, n. 84. La somma di un miliardo verrà versata all'entrata del bilancio e destinata, a norma dell'articolo 3, alla copertura dell'onere finanziario derivante dal provvedimento.

Dopo quanto ho brevemente esposto, onorevoli colleghi, mi dichiaro favorevole alla approvazione del testo in esame.

A I M O N I . Il disegno di legge in discussione, come ha sottolineato l'onorevole relatore, propone di distogliere un miliardo di lire dagli 800 miliardi previsti dalla legge del 1961, n. 211, per aumentare il fondo da destinarsi all'Istituto nazionale trasporti.

Nella relazione che accompagna la proposta governativa si legge: « Occorre quindi predisporre gli strumenti necessari per affrontare tempestivamente la situazione. Si è ritenuto, sotto tale aspetto, che un rimedio efficace può essere costituito, nella considerazione della assoluta necessità di assicurare il ripristino o la continuità delle comunicazioni, dall'intervento pubblico mediante l'assunzione dei servizi, nei casi in cui se ne verifichi la necessità, da parte di società ad azionariato statale che già operano nel settore (Istituto nazionale trasporti) o

eventualmente di nuovi organismi che si rendessero eventualmente necessari ».

Da quanto letto si può presumere, onorevole Ministro, che non siamo in grado di conoscere esattamente se questo miliardo andrà interamente a beneficio dell'Istituto nazionale trasporti o se, invece, parte di esso dovrà essere utilizzato per nuovi organismi che potranno essere affiancati a tale Istituto.

Stante questa situazione di incertezza ed anche in considerazione della situazione piuttosto precaria in cui versa l'INT dichiarato, a nome del mio Gruppo, che ci asterremo dalla votazione del disegno di legge in esame.

S A M M A R T I N O . Dichiaro di essere invece favorevole al provvedimento in discussione il quale è quanto mai necessario per potenziare essenzialmente, e vorrei dire unicamente, l'Istituto nazionale trasporti.

Le perplessità del senatore Aimoni in ordine a quanto scritto nella relazione governativa potrebbero essere condivise se poi, all'articolo 1, non si precisasse che la spesa di un miliardo è autorizzata per consentire un ulteriore aumento del capitale delle società di cui l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato detiene una partecipazione azionaria: a tutto oggi, infatti, l'unica società che presenti questo requisito è l'Istituto nazionale trasporti.

È dunque proprio questo Istituto che si intende potenziare e colgo l'occasione per invitare il signor Ministro a raccogliere il voto che più volte è stato espresso dai due rami del Parlamento: intensificare l'opera dell'INT laddove, specie nelle zone meridionali, maggiormente si sente la carenza dei pubblici servizi. Vi sono tanti piccoli comuni per i quali le ditte di trasporto non hanno alcun interesse a trasportare i viaggiatori ma, onorevoli senatori, non dimentichiamo che il trasporto è un servizio pubblico e, come tale, deve essere svolto dallo Stato anche se interessa pochissimi cittadini di poveri paesi del Sud.

Il mio auspicio è dunque che l'Istituto nazionale trasporti diventi uno strumento

dello Stato nel senso da me indicato ed adempia anche ad altro compito: il collegamento di tanti comuni che ne sono privi con la rete ferroviaria.

In considerazione di questo mio personale intendimento voterò dunque a favore del provvedimento, convinto come sono che esso potrà servire a potenziare, ai fini economici e sociali, tante zone del nostro Paese che trarranno beneficio dal servizio svolto dall'Istituto nazionale trasporti.

CROLLALANZA. Dichiaro di essere favorevole al presente provvedimento poichè riconosco l'utilità dell'INT.

In Puglia, in provincia di Bari, se non ci fosse stato questo servizio, ci saremmo trovati in notevoli difficoltà per le comunicazioni tra vari comuni, poichè molte società concessionarie o sono fallite oppure trattavano il personale dipendente in modo talmente indegno da costringerlo a lunghe agitazioni; per fortuna, ripeto, l'Istituto nazionale trasporti ha assunto la gestione di queste società private ed i collegamenti si sono potuti mantenere.

Mi associo poi alle considerazioni fatte dal senatore Sammartino per raccomandare al signor Ministro di individuare le zone non ancora servite da servizi pubblici e che pure hanno diritto di essere collegate con il resto del Paese.

Infine, sempre per quanto riguarda l'Istituto nazionale trasporti, mi consta che sia diretto da persone molto capaci e, finora, non mi pare abbia dato luogo ad inconvenienti di sorta.

ABENANTE. Confermo le perplessità fatte presenti dal collega Aimoni che emergono dalla lettura della stessa relazione che accompagna il disegno di legge.

Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su un altro punto di tale relazione nella quale si dice: « da una floridezza delle gestioni si è passati ad un appesantimento delle gestioni stesse che ha compromesso il regolare svolgimento dei servizi » e si aggiunge che « si sono verificate difficoltà in molti esercizi, abbandoni di collegamenti,

obsolescenza di mezzi automobilistici e perfino dissesti finanziari ».

Altro che oculata gestione, senatore Crollanza!

Queste sono affermazioni, non certamente leggere, che accompagnano la relazione. Non voglio creare elementi di scandalismo ma solo constatare come, dopo il piano quinquennale che prevedeva la destinazione di cinque miliardi da prelevare dallo stanziamento di 800 miliardi di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211, adesso dobbiamo effettuare un'ulteriore integrazione senza avere alcuna garanzia che questo miliardo sia sufficiente a soddisfare le esigenze in questione, che — come il collega Aimoni e gli altri hanno sottolineato — sono quelle di assicurare un servizio di collegamento tra la dorsale ferroviaria e i bacini scoperti dalla rete ferroviaria.

Perchè diciamo questo? Perchè voi non potete chiedere al Senato di approvare a scatola chiusa una erogazione di un miliardo. Qui ci troviamo di fronte ad uno di quei famosi provvedimenti parziali che non si inseriscono in un piano organico che è la conseguenza di un discorso programmatico. Tale discorso deve partire dalla revisione delle ferrovie dello Stato e deve essere collegato con quello relativo ai rami secchi da tagliare, insieme con un discorso su tutto il servizio pubblico o privato — ma nell'interesse della collettività — su strada. Cioè, in definitiva, io voglio dire che si chiede un miliardo perchè ci si trova di fronte ad un passivo.

SAMMARTINO. Non è una interpretazione esatta.

ABENANTE. Se l'INT si trova nella impossibilità di garantire il soddisfacimento delle nuove esigenze che si sono presentate, si può senz'altro attuare un intervento, ma avendo una visione organica dei trasporti e facendo sì che l'INT operi non soltanto in rapporto alle esigenze della ferrovia ma anche a quelle dei cittadini e di tutti coloro che operano in determinati bacini di traffico. Qui noi certamente questi elementi non li abbiamo a disposizione, ono-

revole Ministro, e — mi augurerei di essere smentito — nemmeno lei è in grado di darci tutti quanti questi elementi, proprio perchè il discorso è di carattere generale e investe tutto il problema dei trasporti nel nostro Paese.

Dico questo perchè, oggi che parliamo dell'INT, il discorso deve necessariamente collegarsi, in rapporto al traffico, con le proposte che sono state avanzate per la modifica dello stesso Istituto nazionale trasporti. Basterebbe soltanto una piccola considerazione: come si collocherà l'INT in rapporto ai poteri che le regioni avranno in tema di traffico, trattandosi non di ferrovie ma di una interconnessione stretta con tutto quello che è un sistema di trasporti al livello regionale?

Un'ultima considerazione. Giustamente è stato sottolineato dal collega Aimoni che il disegno di legge in discussione all'articolo 1 autorizza la spesa di un miliardo per consentire un ulteriore aumento del capitale delle società di cui l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato detiene una partecipazione azionaria, ma in realtà oggi l'unica partecipazione azionaria nel settore è quella che riguarda l'INT. Con questa formulazione vaga nulla esclude che si possa realizzare quanto è adombrato nella stessa relazione scritta che accompagna il disegno di legge, e cioè la creazione di nuovi organismi che si rendessero eventualmente necessari. Perchè non si iscrive a chiare lettere nell'articolo 1 del disegno di legge che si tratta proprio dell'INT, per evitare che si possa assistere ad una proliferazione di istituti, enti e società che si interessino del traffico, creando ulteriori sovrapposizioni? Questo miliardo potrebbe servire (faccio il caso limite) a prelevare tutte le aziende più passive che esistono, incominciando ad avere in esse una piccola partecipazione azionaria per creare quei famosi precedenti che poi a catena determinano l'esigenza di successivi interventi finanziari da parte dello Stato.

G E N C O . *relatore.* Ma con un miliardo che si può fare?

A B E N A N T E . Si comincia sempre così. Non sarebbe la prima volta che ci verremmo a trovare di fronte a casi del genere. Io escludo che sia questa l'intenzione del Ministero, tuttavia è bene precisare nell'articolo 1 che questi fondi vanno erogati all'INT.

P R E S I D E N T E . Vorrei esprimere anch'io il parere della mia parte politica sul disegno di legge.

Noi siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge non solo perchè il presentatore è l'ex ministro Mariotti ma perchè ci rendiamo conto della necessità di un provvedimento del genere, del quale condividiamo lo spirito vero per cui è stato presentato.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, io sono certo che fugherò le preoccupazioni e i timori del senatore Aimoni e degli altri colleghi intervenuti nella discussione su questo disegno di legge.

Il contenuto del provvedimento è lungi dal presentare i pericoli temuti. Si tratta di uno di quei disegni di legge sui quali ci dovrebbe essere la piena solidarietà della parte politica rappresentata dai senatori del Partito comunista. La spiegazione è molto semplice. Il provvedimento è derivato dal fatto che agli inizi dell'anno, o meglio a cavallo dell'anno, alcuni gruppi di società concessionarie di autolinee interessanti le province più povere d'Italia sono purtroppo falliti, determinando così la perdita immediata del lavoro per alcune centinaia di persone (circa 600) e la paralisi di tutti i servizi pubblici di trasporto della zona. Ciò è avvenuto in particolare nella provincia di Avellino, dove si è avuto il fallimento della ditta SCAR. Quando i trasporti pubblici sono rimasti bloccati, sono intervenuti gli onorevoli parlamentari rappresentanti della zona, le organizzazioni sindacali e soprattutto gli Enti locali per cercare di trovare una soluzione, in quanto non si poteva ammettere che una intera provincia come quella di Avellino fosse privata di qualsiasi mezzo di trasporto. Allora io, come Sottosegre-

tario all'interno, ho avuto l'onore e il piacere di ricevere una delegazione della circoscrizione campana che mi ha prospettato la situazione della provincia di Avellino e descritto le condizioni dei lavoratori, pregando di vedere come si poteva risolvere il problema della gestione della ditta fallita da parte degli Enti locali. Senonchè una soluzione di questo genere non era possibile giacchè non solo gli Enti locali non avevano la possibilità di contrarre mutui per acquistare all'asta fallimentare tutto il materiale rotabile (che era in condizioni pietosissime e quindi difficilmente da considerare efficiente), ma c'era anche una situazione più grave, rappresentata dal fatto che bisognava agire immediatamente. Occorrevano cioè una capacità finanziaria e una capacità tecnica di gestire i servizi pubblici, che sia il comune e sia l'amministrazione provinciale di Avellino non avevano e quindi il problema non poteva essere risolto in quella direzione. Allora ci si rivolse al Ministero dei trasporti e il ministro Mariotti si pose il problema sociale dei lavoratori disoccupati e degli utenti dei servizi pubblici che erano rimasti bloccati. L'INT, ovviamente, non aveva nessun interesse ad assumersi una situazione fallimentare e mi risulta che fece le sue resistenze; senonchè posto, come ho detto, di fronte ad un problema sociale ed economico, il Ministro dei trasporti decise, coraggiosamente, di far assumere all'INT i servizi in questione con tutte le passività che essi importavano.

Nel momento in cui il presente disegno di legge veniva elaborato, il Ministro si trovava di fronte già a tre casi di fallimento, che lasciavano temere che la situazione di crisi dei trasporti si potesse ripetere anche in altre province: in ciò sta la spiegazione del provvedimento. Evidentemente il Ministro non pensava soltanto di rilevare le società concessionarie che erano fallite nelle province di Avellino, Foggia e Bari ma, temendo che la situazione di crisi dei trasporti pubblici si ripetesse in altre zone, aveva ritenuto di chiedere al Tesoro un fondo che potesse permettere all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, attraverso l'INT, di agire immediatamente senza le

preoccupazioni che aveva dovuto affrontare quando era stata costretta ad intervenire con carattere d'urgenza.

Ecco perchè c'è una sproporzione, direi, tra la relazione, che è programmatica, e l'articolato del disegno di legge, che in sede di concerto con il Ministro del tesoro è stato ridimensionato ad una pura e semplice sovvenzione all'INT.

Questa è in sostanza l'origine delle perplessità e dei dubbi che sono stati espressi da alcuni colleghi senatori. Ma devo dire, per dovere d'ufficio, un'altra cosa: l'INT non è uno dei tanti istituti che si nutrono di sovvenzioni dello Stato ed ogni tanto devono essere riforniti di fondi per poter superare situazioni deficitarie. L'Istituto nazionale trasporti al momento in cui ha assunto la gestione dei servizi pubblici falliti aveva una gestione in perfetto pareggio, che era stata ridimensionata all'inizio dell'anno per poter consentire il potenziamento del servizio merci. Proprio per meglio coordinare i servizi su gomme e su rotaie, l'INT aveva avuto una collocazione particolare nel servizio merci per la raccolta del collettame. Voi tutti sapete che nei primi mesi dell'anno, per la prima volta, si è registrato un aumento abbastanza notevole nel trasporto merci e questo in parte anche notevole è dipeso dalla migliorata efficienza dei servizi capillari periferici gestiti dall'INT. Quindi l'INT aveva tutto un suo programma, quando all'improvviso si è presentata la necessità sociale ed economica di dover assorbire i servizi pubblici di due o tre province fino allora gestiti da aziende che erano improvvisamente crollate.

Quindi, posto il problema in questi termini, l'onorevole Mariotti aveva avuto la ambizione, a mio giudizio fondata, di crearsi una specie di riserva che gli permettesse, in condizione di emergenza, di assicurare i trasporti pubblici. Senonchè in sede di concerto interministeriale difficoltà sollevate dal Tesoro hanno permesso di reperire solo un miliardo che è insufficiente a coprire l'onere che l'Istituto nazionale trasporti ha dovuto sostenere per assorbire queste aziende fallite. Tuttavia con questo miliardo, con una buona gestione e con l'andamento favore-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 26^a SEDUTA (1° ottobre 1969)

vole dei servizi, l'INT ha la sicurezza anche quest'anno di poter chiudere in equilibrio il suo bilancio.

Quindi onorevoli senatori, questo disegno di legge partito con una impostazione più ampia si è ridotto a risolvere questi casi che si sono presentati nel corso dell'anno e che hanno un altissimo contenuto sociale. Si tratta perciò di dare all'INT questo miliardo in maniera da mandare avanti la sua gestione senza dover ricorrere all'indebitamento.

Credo che dopo questi chiarimenti la Commissione possa esprimere parere favorevole sul disegno di legge.

A I M O N I . Desidèro dichiarare che, per le ragioni già dette, noi ci asterremo dal votare il provvedimento.

P R E S I D E N T E . 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.

In aggiunta alla somma di lire 5 miliardi prevista dall'articolo 4, lettera *d*), della legge 27 aprile 1962, n. 211, è autorizzata la spesa di lire un miliardo per consentire un ulteriore aumento del capitale delle società di cui l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato detiene una partecipazione azionaria, ai fini del potenziamento dei pubblici servizi automobilistici e delle attrezzature destinate all'esercizio di essi.

A tale scopo, il Ministero del tesoro corrisponderà all'azienda predetta una sovvenzione straordinaria di lire un miliardo.

(È approvato).

Art. 2.

Le disponibilità esistenti sulle somme versate dal Tesoro al fondo di cui all'articolo 7 del decreto-legge 23 gennaio 1958, n. 8, convertito nella legge 23 febbraio 1958, n. 84, sono ridotte di lire un miliardo.

La somma di lire un miliardo sarà versata dal fondo allo stato di previsione dell'entrata.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con l'entrata di cui al secondo comma del precedente articolo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con suoi decreti, alle 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:

« **Modifica dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1962, n. 231, e dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, concernenti la cessione in proprietà degli alloggi costruiti col contributo o col concorso dello Stato** » (693)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1962, n. 231, e dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, concernenti la cessione in proprietà degli alloggi costruiti col contributo o col concorso dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

P I C C O L O , relatore. Onorevoli senatori, l'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato dall'articolo 4 della legge 27 aprile 1962, n. 231, dispone che il prezzo di cessione in proprietà degli alloggi popolari costruiti con il contributo o concorso dello Stato è dato dal valore venale degli alloggi stessi al momento nel quale gli enti interessati deliberano la cessione, ridotto del

30 per cento, nonchè di un ulteriore 0,25 per cento per ogni anno di effettiva occupazione dell'alloggio da parte del richiedente.

L'articolo 5 della citata legge n. 231 stabilisce, per suo conto, che per gli edifici costruiti col contributo o concorso dello Stato ed ultimati dopo il 1° luglio 1961, il prezzo di cessione degli alloggi deve essere pari al costo al netto dei contributi statali.

L'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, prevede, infine, che per gli alloggi realizzati, sempre con il contributo o concorso dello Stato, la cui costruzione sia stata iniziata dopo l'entrata in vigore dello stesso decreto del Presidente della Repubblica numero 655, il prezzo di cessione in proprietà degli alloggi stessi è stabilito in base al costo di costruzione dedotto il ricavato netto effettivo delle annualità del contributo statale. E queste somme devono essere versate alla Cassa depositi e prestiti.

Ciò premesso, non può non rilevarsi che la norma di cui all'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 2. e successive modificazioni, che prevede per la valutazione degli alloggi popolari la determinazione di un valore venale, riferito al momento in cui viene deliberata la cessione in proprietà degli alloggi stessi, appare ragionevole per le finalità di cui alla lettera a) dell'articolo 11 della legge n. 231. Lo smobilizzo del patrimonio degli enti viene, infatti, compiuto a condizioni di mercato che si adeguano alla eventuale svalutazione monetaria, restando così assicurato il ricavo di somme consone ai prezzi correnti da investire in nuove costruzioni.

Le disposizioni dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1962, n. 231, e dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, hanno per converso introdotto una disciplina che riduce la disponibilità delle somme da destinare ai nuovi programmi costruttivi.

In primo luogo, si rileva che il costo di costruzione rimane immutato nel tempo e, pertanto, il riportare la determinazione del prezzo di cessione a tale costo anzichè al valore venale dell'alloggio determina, spe-

cie nel caso che la richiesta di cessione in proprietà dell'alloggio sia ritardata, un ricavo di somme, che, per effetto dell'eventuale svalutazione monetaria, consente la realizzazione di programmi costruttivi di sempre minore entità.

Va inoltre osservato che, per effetto delle citate disposizioni degli articoli 5 e 14 della legge n. 231 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 655, nel caso che gli alloggi di cui trattasi siano richiesti in cessione subito dopo l'assegnazione in locazione, non risulterà alcuna somma da poter investire in nuove costruzioni, in quanto il ricavato della vendita servirà soltanto a far recuperare agli enti interessati quanto gli stessi hanno speso per la costruzione di ogni singolo alloggio.

Nè può sottacersi infine, che, mentre si riducono le disponibilità per nuove costruzioni, le condizioni di acquisto vengono ad essere vieppiù favorite, superando in qualche caso perfino quelle già ultra vantaggiose degli assegnatari degli alloggi costruiti a totale carico dello Stato.

Se, infatti, l'articolo 14 della legge 27 aprile 1962, n. 231, prevede che il prezzo di cessione degli alloggi costruiti a carico dello Stato sia pari al 50 per cento del costo di costruzione dell'alloggio, gli articoli 5 e 14 rispettivamente della legge n. 231 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 655, disponendo che il prezzo di cessione degli alloggi ultimati il 1° luglio 1961 e di quelli costruiti dopo l'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 655, sia pari al costo di costruzione al netto del contributo statale, permettono all'acquirente di acquistare un alloggio con una riduzione che può essere superiore anche al 50 per cento del costo di costruzione (il contributo dello Stato in qualche caso giunge fino al 61 per cento del costo di costruzione).

Atteso quanto sopra, è stata ritenuta opportuna l'emanazione di un provvedimento legislativo che riporti ordine nella materia in questione, in relazione ai sopra accennati fini da conseguire.

Con il disegno di legge che si propone viene, infatti, previsto che, fermo restando il disposto dell'articolo 6, primo comma,

del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, sostituito dall'articolo 4 della legge 27 aprile 1962, n. 231, gli alloggi costruiti col contributo o concorso dello Stato ed ultimati dopo il 1° luglio 1961, nonché quelli costruiti sempre con il contributo o concorso dello Stato, dagli enti di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, e la cui costruzione sia stata iniziata dopo l'entrata in vigore del citato decreto n. 655, siano ceduti in proprietà ad un prezzo pari al valore venale degli alloggi stessi al momento nel quale gli enti interessati deliberano la cessazione, ridotto del 30 per cento per ogni anno di effettiva occupazione dell'alloggio da parte del richiedente.

Con lo stesso disegno di legge viene in conseguenza prevista l'abrogazione dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1962, n. 231, e dell'articolo 14, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655.

Ciò detto, invito la Commissione ad esprimere parere favorevole su tale provvedimento.

M A D E R C H I . Inanzitutto devo dire che un disegno di legge di questo tipo dovrebbe essere accompagnato, a mio avviso, da una relazione dalla quale risultasse almeno cosa significa rispetto alle condizioni precedenti l'applicazione di una norma totalmente innovativa qual è questa. Allora, forse, le conclusioni alle quali è arrivato il relatore sarebbero un po' diverse. Infatti, per la coesistenza limitata che ho della situazione, mi sembra che si intervenga in maniera non del tutto giusta in un settore estremamente delicato ed in un momento politico che non so se lo consentirebbe, apportando delle modificazioni che senz'altro si rifletteranno in maniera negativa non solo sul costo dei fabbricati, ma perfino sui fitti, e quando all'altro ramo del Parlamento si sta discutendo con l'impegno di tutte le parti politiche per ottenere che, se non diminuisca, perlomeno sia contenuta la continua tendenza all'aumento dei fitti. Si tratta quindi, come è evidente, di una situazione anacronistica ed assurda.

Il problema pertanto è proprio quello di non compiere degli atti che possano pregiudicare la discussione che si sta facendo alla Camera dei deputati, soprattutto quando si sta per discutere un provvedimento preparato prima che esplodesse una tensione come quella che oggi preoccupa tutte le parti politiche.

Ora, nel momento in cui la Camera dei deputati sta affrontando questo problema estremamente complesso, nel momento in cui stiamo discutendo il bilancio dei Lavori pubblici e siamo tutti orientati nel chiedere che si intervenga con una politica di ampio respiro per modificare la situazione esistente negli enti che operano nell'edilizia abitativa per vedere di arrivare ad una migliore utilizzazione dei fondi che lo Stato mette a disposizione, o meglio delle risorse che la collettività è in grado di mettere a disposizione dei cittadini bisognosi di case, il Governo viene a proporre di fatto non solo di mantenere una situazione preesistente, ma di peggiorarla con un provvedimento che si ripercuoterà immediatamente in senso negativo sull'intera situazione. A mio parere occorre rinviare il provvedimento.

P I C C O L O , relatore. Propongo il rinvio della discussione di questo disegno di legge al fine di acquisire più ampi elementi di giudizio.

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).

P R E S I D E N T E , relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 26^a SEDUTA (1° ottobre 1969)

approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, del quale sono io stesso relatore.

La Camera dei deputati ci restituisce il provvedimento avendo variato solo il primo comma dell'articolo 33. L'articolo emendato prevede l'impegno di spesa anche per l'anno 1970, quindi si tratta in sostanza di una modifica di carattere puramente formale.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione della modificazione introdotta dalla Camera dei deputati.

Come ho già detto gli articoli da 1 a 32 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 33 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

All'onere derivante dalla concessione delle sovvenzioni di cui all'articolo precedente si provvede:

per l'anno finanziario 1969, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo numero 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo;

per l'anno finanziario 1970, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti.

(È approvato).

Il secondo comma dello stesso articolo, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 33 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Anche gli allegati nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con la modificazione testè approvata.

(È approvato).

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano ».

La 5^a Commissione permanente non ha ancora modificato il parere negativo precedentemente espresso.

Pertanto se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle opere idrauliche e delle arginature del canale Navile dalla località "La Bova" di Bologna allo sbocco nel fiume Reno » (696)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria delle opere idrauliche e delle arginature del canale Navile dalla località «La Bova» di Bologna allo sbocco nel fiume Reno ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

P I C C O L O , *relatore.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, con la legge 29 settembre 1964, n. 873, il canale Navile (o Naviglio), da Bologna al suo sbocco nel fiume Reno, ha cessato di far parte delle

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 26^a SEDUTA (1° ottobre 1969)

linee navigabili, fra le quali era classificato in virtù del regio decreto 8 giugno 1911, n. 823 e del decreto-legge 31 maggio 1917, n. 1536.

A seguito di tale cancellazione dagli elenchi delle vie navigabili, è venuta a mancare per il canale Navile la possibilità di provvedere alle necessarie manutenzioni delle opere idrauliche e delle arginature del corso d'acqua, manutenzioni che debbono al più presto essere riprese per la salvaguardia ed il mantenimento dell'efficienza dell'intero complesso delle opere che rivestono ancora, come per il passato, grande interesse per la provincia di Bologna.

Pertanto, occorre ora provvedere al reinserimento del canale Navile fra le opere idrauliche di 2^a categoria, fra le quali era già compreso fino alla sua iscrizione fra le vie navigabili, in virtù del regio decreto 11 febbraio 1867, n. 3598.

A tal fine, è stato predisposto il presente disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Comunico che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

B O N A Z Z I . Qualche volta il Governo propone una legge buona e questa è abbastanza buona. Era doveroso adottare questa iniziativa, tenuto conto dell'importanza del fiume Reno, che attraversa una gran parte della provincia di Bologna e tenuto conto anche delle incurie che per lungo tempo si sono dovute riscontrare per quanto riguarda questo corso d'acqua. Pertanto il mio voto è favorevole all'approvazione del disegno di legge al nostro esame.

A B E N A N T E . Ci associamo alle conclusioni del collega Bonazzi.

A L E S S A N D R I N I , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ringrazio il relatore e i senatori intervenuti. Questo canale navigabile, classificato a norma della legge 2 gennaio 1910, n. 9, è stato poi

declassificato e rimarrebbe abbandonato a se stesso poichè nessuna opera di manutenzione potrebbe più essere fatta, con evidenti danni per il deterioramento delle aree attraverso le quali passa questo corso d'acqua. Quindi, la riclassificazione a norma dell'articolo 5 della legge n. 523 del 1904 e leggi successive è quanto mai opportuna. Ringrazio pertanto del consenso, che mi sembra sia unanime, della Commissione.

P R E S I D E N T E . 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.

Sono dichiarate opere idrauliche di seconda categoria le arginature lungo l'intero tratto del Canale Navile dalla località « La Bova » di Bologna allo sbocco nel fiume Reno.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici provvederà a stabilire con proprio decreto il perimetro del comprensorio dei beni che debbono contribuire con lo Stato nelle spese per le opere di cui al precedente articolo 1.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 139 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, concernente il nulla-osta a stipulare i contratti di mutuo edilizio individuale alle cooperative edilizie » (770)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 139 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, concernente il nulla osta a stipulare i contratti di mutuo edilizio individuale alle cooperative edilizie ».

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

Articolo unico.

Ai provveditorati regionali alle opere pubbliche sono devolute, entro i limiti della loro competenza territoriale, le incombenze attribuite al Ministero dei lavori pubblici dall'articolo 139 del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modifiche ed integrazioni.

Prego il senatore Genco di riferire in sostituzione del senatore Lucchi, assente.

G E N C O , ff. relatore. Secondo la legge attualmente vigente sulla edilizia popolare ed economica, il Ministero dei lavori pubblici ha la competenza a rilasciare il nulla osta alla stipulazione dei contratti di mutuo edilizio individuale tra le cooperative sovvenzionate con il contributo statale, l'ente mutuante e i singoli soci.

Tali contratti — mediante i quali, attuandosi il frazionamento del mutuo originario, i singoli soci acquisteranno la proprietà dei rispettivi alloggi — possono essere stipulati soltanto dopo che, approvati gli atti di collaudo e di ripartizione della spesa occorsa per la costruzione sociale, sia effettuato il dovuto accertamento del possesso, da parte degli assegnatari dei requisiti voluti dalla legge, accertamento che viene

attualmente praticato dal competente ufficio dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici. Tutto ciò evidentemente reca un notevole aggravio di lavoro all'amministrazione centrale dei lavori pubblici proprio in un momento in cui tanto si parla di decentramento funzionale e amministrativo, specialmente in una materia come questa che richiede frequenti contatti sia per presentare i documenti, sia per chiarire eventuali situazioni dubbie tra il cittadino e l'ente preposto al rilascio del nulla osta.

Per ovviare a tale inconveniente è stato predisposto il presente disegno di legge, mediante il quale viene attuato il decentramento ai provveditori regionali alle opere pubbliche delle incombenze che, a norma dell'articolo 139 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sono attualmente esplicate dal Ministero dei lavori pubblici.

Si tratta evidentemente di un disegno di legge di portata assai limitata che ha il solo scopo di operare un semplice ed opportuno decentramento amministrativo. Invito pertanto gli onorevoli colleghi a voler dare ad esso la loro approvazione.

M A D E R C H I . Anche a nome del Gruppo al quale appartengo, dichiaro che voteremo a favore del presente disegno di legge, anche se non prevede quel tipo di decentramento che noi riteniamo necessario, ma soltanto un decentramento che, pur snellendo in un certo senso il lavoro e quindi apportando evidentemente un notevole miglioramento, sostanzialmente mantiene ogni questione nelle mani del potere centrale.

P I C C O L O . Il decentramento vero e proprio si farà in seguito.

M A D E R C H I . Questo provvedimento è in un certo senso anacronistico proprio in vista delle prossime elezioni regionali. Ritengo comunque che non potrà certamente arrecare alcun nocumento.

A L E S S A N D R I N I , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ringrazio il relatore e il senatore Maderchi per quanto

hanno detto. Si tratta in sostanza di delegare i poteri dell'articolo 139 del già citato testo unico n. 1165 ai provveditori alle opere pubbliche delle regioni. Peraltro, per rendersi conto della bontà del provvedimento, salvo quanto possa essere disposto domani in sede di attribuzioni alle regioni in materia edilizia, basta leggere il primo comma di tale articolo, nel quale ad un certo punto è detto: « dopo il collaudo approvato mediante atto pubblico a cui intervengono la cooperativa legalmente rappresentata, la Cassa depositi e prestiti in persona del suo direttore generale o di un suo delegato, eccetera ». Si tratta evidentemente di norme farraginose che risalgono ad un testo unico emanato in un periodo di centralizzazione indiscutibilmente deprecabile e deprecata, per cui ritengo che il disegno di legge in esame, pur essendo solo un piccolo passo in avanti verso il decentramento, sia da apprezzare e da confortare di conseguenza con l'assenso della Commissione.

G E N C O , *ff. relatore*. È necessario inoltre tenere presente che l'ente mutuante può anche essere diverso dalla Cassa depositi e prestiti: giustamente quindi il disegno di legge parla soltanto di ente mutuante in genere.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Ulteriore proroga del termine relativo alla esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di S. Benigno in Genova » (720)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore proroga del termine relativo alla

esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di S. Benigno in Genova ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del relatore, senatore Indelli, svolgerà una breve relazione il senatore Sammartino.

S A M M A R T I N O , *ff. relatore*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il progetto delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno e del bacino di Sampierdarena venne reso esecutivo con regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, che fissò in 12 anni il termine entro il quale si sarebbero dovute compiere le opere programmate. Questo termine è stato successivamente, con legge 25 maggio 1939, n. 816, elevato ad anni 20, con scadenza al 6 febbraio 1947, ed ancora prorogato, in considerazione del fatto che gli eventi bellici e post-bellici e la necessità della ricostruzione del porto avevano assorbito tutti i mezzi disponibili, fino a che con legge 9 maggio 1959, n. 395, venne fissata la scadenza al 6 febbraio 1967.

Ora, essendosi verificata tale scadenza senza che le opere previste siano state eseguite, si rende necessario prorogare di altri 15 anni il termine per la loro definitiva esecuzione.

Nonostante qualche perplessità per il fatto di essere andati avanti con continue proroghe per ben 45 anni, ritengo che il presente disegno di legge, che ha appunto lo scopo di consentire una razionale esecuzione del programma di opere portuali previste nel progetto 12 agosto 1925, includendolo nel nuovo piano regolatore del porto, meriti l'approvazione della Commissione. Invito pertanto gli onorevoli colleghi a dare ad esso il loro voto favorevole.

C A V A L L I . Dichiaro che sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

M A N N I R O N I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo non può che associarsi alle conclusioni dell'onorevole relatore.

P R E S I D E N T E . 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.

Il termine di anni quaranta previsto dalla legge 9 maggio 1959, n. 395, per l'esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, per la formazione delle nuove banchine verso Sampierdarena e per la sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni cinquanta-cinque.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'esecuzione delle opere previste dal predetto progetto, ora variato ed incluso nel piano regolatore generale del porto di Genova-Voltri 29 aprile 1964, approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici 31 maggio 1965, si applicheranno le disposizioni del testo unico delle leggi sul Consorzio autonomo del porto di Genova, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, numero 801, e successive modificazioni.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(E approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade » (783)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

S A M M A R T I N O , *relatore*. Vorrei pregare il Presidente e i colleghi di consentire un rinvio della discussione di questo disegno di legge, perchè io possa acquisire ulteriori e più precisi elementi di giudizio.

A B E N A N T E . Sono d'accordo sulla richiesta di rinvio. La materia è così importante da richiedere l'acquisizione di ogni elemento atto ad illuminarci.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, aderendo alla richiesta del relatore, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 18,45.