SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 26 LUGLIO 1967

(106ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale » **(2167)** (*D'iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1475
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1475
GENCO, *relatore* 1475

« Sovvenzioni alle ferrovie concesse in Sardegna per l'esecuzione di lavori di razionalizzazione e di provvista di materiali » **(2249)** (*D'iniziativa dei senatori Deriu e De Luca Angelo*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1480, 1486, 1487, 1488
DERIU 1482, 1486, 1487, 1488
FERRARI Giacomo . . . . . *Pag.* 1484, 1487
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1484, 1485, 1486
GIANCANE 1484, 1487, 1488
JERVOLINO, *relatore* 1480, 1484, 1485 1486, 1487, 1488

« Nuova disciplina delle abitazioni costruite a norma della legge 14 novembre 1961, n. 1288 » **(2321)** (*D'iniziativa dei deputati Alessandrini e altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1470, 1472, 1473, 1474
DE UNTERRICHTER, *relatore* 1470, 1473, 1474
FERRARI Giacomo 1474
FOCACCIA 1473, 1474
GIANCANE 1473, 1474
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1472, 1473
GUANTI 1473
JERVOLINO 1474

« Modificazioni alle norme concernenti la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico per le zone devastate dalla catastrofe del Va-

jont del 9 ottobre 1963 » **(2341)** (*D'iniziativa dei deputati Colleselli ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . . . *Pag.* 1479, 1480
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1480
GUANTI 1480

« Modifiche ed integrazioni alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, sul piano regolatore generale degli acquedotti » **(2343)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1475, 1477
FENOALTEA 1475
GENCO, *relatore* 1476, 1477
GIANCANE 1476
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1477
GUANTI 1476
INDELLI 1476

« Ulteriore proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori dei Comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915 » **(2344)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1478, 1479
GENCO, *relatore* 1478
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1478

La seduta è aperta alle ore 9,45.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Spasari, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

È presente anche il senatore Fenoaltea per comunicare il parere della 2ª Commissione (Giustizia e autorizzazioni a procedere), ai sensi dell'articolo 27, secondo comma, del Regolamento, sul disegno di legge n. 2343.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Giglia e per i trasporti e l'aviazione civile Florena.

G U A N T I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Alessandrini ed altri: « Nuova disciplina delle abitazioni costruite a norma della legge 14 novembre 1961, n. 1288 » (2321) (*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 d'iniziativa dei deputati Alessandrini, Galli, Calvetti e Bonaiti: « Nuova disciplina delle abitazioni costruite a norma della legge 14 novembre 1961, n. 1288 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Fermo restando l'articolo 6 dell'Accordo per l'istituzione di un centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, approvato con legge 1° agosto 1960, n. 906, gli alloggi costruiti ai sensi della legge 14 novembre 1961, n. 1288, dall'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato, possono essere assegnati anche a coloro che abbiano titolo alla assegnazione di alloggi popolari costruiti col contributo dello Stato, con preferenza per i dipendenti dello Stato e di enti pubblici locali.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario di Stato, da un esame superficiale del disegno di legge in titolo si può avere l'impressione che si tratti di un provvedimento di ordinaria amministrazione rivolto a sanare una situazione anormale che si è venuta a creare: un esame più approfondito ci porta invece a delle conclusioni davvero sconcertanti.

Come è noto, l'articolo 6 dell'Accordo per la istituzione ad Ispra di un Centro comune di ricerche nucleari intercorso tra l'Euratom e il nostro Governo fa obbligo a quest'ultimo di fornire gli alloggi occorrenti al personale addetto al Centro stesso: tale articolo espressamente recita: « Il Governo

italiano si impegna, inoltre, a fornire, a seconda delle necessità, gli alloggi occorrenti al personale del Centro e alle loro famiglie. Tali alloggi devono poter accogliere, con le loro famiglie, gli effettivi previsti nell'allegato *D* al presente Accordo. Il tipo e l'ubicazione di tali alloggi saranno stabiliti di comune accordo fra il CNRN e la Commissione; essi saranno offerti in fitto agli interessati alle normali condizioni di mercato ».

Per l'adempimento di tale obbligo, la legge 14 novembre 1961, n. 1288, ha assegnato all'INCIS l'incarico di costruire gli alloggi in questione concedendo a tale scopo un contributo per consentire all'Istituto di contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti.

L'INCIS, di fatto, ha provveduto alla costruzione di un totale di 503 alloggi, dei quali, peraltro, solo 144 sono occupati dal personale di cui trattasi, mentre ben 359 sono liberi « e non sembra » — così è scritto nella relazione che accompagna il disegno di legge — « vi siano richieste per la loro occupazione da parte del personale predetto ». E che non vi siano richieste al riguardo è fuori dubbio poichè è evidente che, altrimenti, gli alloggi sarebbero stati già assegnati.

Ora, al fine di evitare il deperimento di un notevole patrimonio edilizio è stato predisposto il presente disegno di legge che intende abolire la riserva di destinazione a favore del personale del Centro di Ispra delle case costruite dall'INCIS in esecuzione della succitata legge n. 1288, ampliando nel contempo le categorie dei possibili assegnatari con l'inclusione di coloro che abbiano titolo alla assegnazione di alloggi popolari costruiti col contributo dello Stato, con preferenza per i dipendenti dello Stato e degli enti pubblici locali.

Appare evidente quindi che, praticamente, la possibilità di vedersi assegnato uno degli appartamenti in questione esiste per chiunque, dato che ben poche sono le persone che non hanno i requisiti richiesti.

Mi sono premurato di richiedere all'INCIS e al Comitato nazionale per le ricerche nucleari i dati necessari per chiarire meglio la situazione, che purtroppo — data la celerità con cui si è svolto l'*iter* del provvedimento — non mi sono ancora pervenuti. Noi non abbiamo certo il compito di effettuare una inchiesta, ma sarebbe stato opportuno ed interessante che nel corso della mia relazione io avessi potuto spiegare come mai non è stato osservato l'adempimento di definire l'ubicazione degli alloggi stessi d'accordo con i dipendenti del Centro di Ispra e come mai il programma di costruzione non è stato svolto in rapporto alle effettive richieste. Sappiamo infatti ben poco di questi edifici: non ne conosciamo le caratteristiche nè l'ubicazione. Sappiamo solo vagamente che si trovano al centro di Varese a circa 30 chilometri da Ispra e che non sono stati occupati da quel personale appunto perchè troppo distanti dal Centro.

È necessario inoltre tenere presente che quei pochi alloggi che sono stati dati in affitto — queste peraltro sono notizie che meriterebbero di essere approfondite — si trovano in differenti edifici (evidentemente quasi del tutto vuoti) e pertanto comportano oneri fortissimi di manutenzione e di riscaldamento.

Che l'INCIS debba uscire da questa situazione è fuori dubbio, ma non so se quanto disposto nel presente disegno di legge rappresenti il modo più rapido e corretto per raggiungere lo scopo. Il testo dell'articolo unico in esame ha infatti suscitato in me numerose perplessità: così, ad esempio, la parola « assegnati » usata all'ottava riga mi fa pensare che tali appartamenti potrebbero anche essere assegnati in proprietà e non in affitto, come previsto dalla legge « base ».

Sarebbe quindi opportuno, secondo il mio parere, precisare questo concetto in modo che non sussistano dubbi di sorta al riguardo.

Vorrei inoltre richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sull'inciso « Fermo restando l'articolo 6 dell'Accordo per l'istituzione di un centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, approvato con legge 1° agosto 1960, n. 906 » posto all'inizio dell'articolo unico in esame: fermo restando l'obbligo previsto dall'articolo 6 di quell'Accordo, cosa accadrebbe se gli ap-

partamenti in questione fossero tutti assegnati e i dipendenti del Centro pretendessero l'alloggio in base appunto a quella disposizione? È evidente che l'INCIS, tenendo presente la necessità di rispettare il disposto dell'articolo 6 più volte richiamato, dovrà sempre riservarsi il diritto, eventualmente mediante un contratto di affitto a termine, di far uscire l'inquilino dall'appartamento affittato: altrimenti, se l'appartamento non fosse disponibile e si avessero le relative richieste da parte dei dipendenti del Centro, sarebbe necessario impegnare altri miliardi per costruire nuovi appartamenti in posizione più adeguata alle esigenze del personale di cui trattasi.

È opportuno peraltro considerare che non è certo questa la prima volta che l'INCIS ha costruito delle case destinate ad essere affittate senza riuscire nello scopo. Non vedo quindi perchè in una Amministrazione come quella dell'INCIS non debba essere possibile assegnare in affitto degli appartamenti vuoti senza la necessità di ricorrere ad un provvedimento apposito.

Sono parecchie dunque le perplessità sorte in merito al contenuto del disegno di legge, per cui suggerirei il rinvio della discussione, in attesa che gli organi da me sollecitati trasmettano le delucidazioni richieste. In via subordinata, peraltro, proporrei la sostituzione della parola « assegnati » con le altre « dati in fitto ».

P R E S I D E N T E . Prima di procedere nella discussione, sarà forse opportuno sentire il rappresentante del Governo che potrà fornirci maggiori chiarimenti in proposito.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Debbo confessare, per la verità, che non sono in grado di fornire eccessivi lumi in ordine ai quesiti posti dall'onorevole relatore anche perchè — come è noto — il disegno di legge in parola non è d'iniziativa governativa, ma d'iniziativa parlamentare.

Posso comunque dire che durante la discussione che si svolse sul provvedimento in sede di Commissione nell'altro ramo del Parlamento tutti i Gruppi convennero che ci si trovava in presenza di alloggi che erano stati costruiti con una specifica destinazione, ma che non avevano trovato i destinatari. Questo anche per il fatto che — è necessario tenerlo presente — il Centro di Ispra doveva avere a suo tempo ben più vaste dimensioni: al contrario la sua attività venne notevolmente ridotta a seguito delle note vicende connesse al famoso « scandalo Ippolito ».

Pertanto, sono rimasti liberi 359 appartamenti che per legge non possono che avere quella destinazione, ma che la Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati, accogliendo il disegno di legge ora al nostro esame, ritenne di poter destinare ad altre categorie di cittadini aventi titolo alla assegnazione di alloggi popolari costruiti col contributo dello Stato, fermo rimanendo peraltro l'impegno che ci deriva dall'articolo 6 della legge 1° agosto 1960, numero 906: in altre parole, se in futuro dovesse ampliarsi l'attività del Centro di Ispra, l'INCIS dovrebbe comunque provvedere agli alloggi per i dipendenti che ne facessero richiesta, eventualmente riservandosi un certo gruppo di alloggi oggetto della presente discussione.

Al momento attuale, però, lo spettacolo dei 359 alloggi tuttora sfitti, di fronte alla opinione pubblica che reclama case, non è certamente simpatico. Posso peraltro rassicurare il senatore de Uterrichter che nessun dubbio può aversi sul fatto che le abitazioni in questione non possono essere « riscattate », in quanto la parola « assegnati » — su cui si è soffermata l'attenzione del relatore — si inquadra evidentemente nel contesto dell'articolo 6 più volte citato.

Invito quindi la Commissione ad accogliere il provvedimento che — ripeto — mira unicamente ad evitare il deperimento di un patrimonio edilizio di notevole entità. La rapida approvazione del disegno di legge consentirà anche di mettere in moto le procedure per l'assegnazione degli appartamenti in questione (bandi, domande, graduatorie, eccetera), di per sè già abbastanza lunghe e complesse.

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Io non capisco perchè l'INCIS non possa affittare degli appartamenti se questi sono sfitti.

GIANCANE. Ma c'è una legge specifica!

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Comunque, semmai, dobbiamo precisare che si tratta di affitto.

GUANTI. Il provvedimento al nostro esame si giustifica per questa assurda situazione di un patrimonio che resta inutilizzato con evidente grave suo danno; una situazione, quindi, abbastanza singolare. Però ci troviamo perplessi, anche se siamo d'accordo sulla opportunità del provvedimento, dato il rinvio richiesto dal relatore: se egli ritiene che debba essere assolutamente approfondito l'argomento, potremmo anche essere d'accordo sul rinvio, ma se se ne può fare a meno, sarebbe meglio.

GIANCANE. Dopo i chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, ritengo che possiamo con tutta tranquillità approvare il disegno di legge in discussione, perchè già sono espresse le finalità che si propone questo articolo unico: si tratta di utilizzare questi 359 alloggi che sono attualmente inutilizzati e condannati al deperimento. Abbiamo quindi il dovere di procedere speditamente affinchè l'INCIS possa utilizzare nel tempo più breve questi vani per altri usi; comunque, sempre rispettando le norme generali che regolano l'edilizia popolare sovvenzionata. Sono dunque favorevole al provvedimento.

FOCACCIA. Ritengo che il relatore possa anche non insistere sulla sua richiesta; è necessario soltanto chiarire che queste abitazioni vengono date in fitto senza possibilità di riscatto. In un primo tempo, quando sembrava che la centrale di Ispra dovesse assurgere a ben altra importanza, questo problema non si poneva, semmai si poneva in senso opposto, mentre ora che la necessità di quegli appartamenti è notevolmente diminuita è giusto che gli stessi siano assegnati ad altri richiedenti diversi dai dipendenti del Centro di Ispra. Ma naturalmente, ripeto, deve essere ribadito che si tratta di semplice affitto.

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Le mie perplessità rimangono perchè dovremmo riportare, in questo provvedimento, qualcosa di analogo a quanto detto nell'articolo 6 dell'Accordo per la istituzione in Ispra di un centro nucleare. Mi sono preoccupato di parlare col proponente di questo provvedimento alla Camera e ne ho ancora di più tratto la convinzione di avere ragione.

PRESIDENTE. Ma siccome c'è il vincolo di rispettare le esigenze del Centro di Ispra e poichè dobbiamo prevedere che lo stesso possa in futuro richiedere degli alloggi per i suoi dipendenti, è logico che questi appartamenti non possono essere dati se non in fitto, altrimenti si preclude la possibilità di rispettare l'articolo 6 dell'Accordo.

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Insomma, la mia preoccupazione è che si debbano spendere, domani, altri miliardi per dare la casa ai dipendenti del Centro di Ispra; quindi dobbiamo dire chiaro e tondo che li diamo in affitto.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ma si fa riferimento specifico all'articolo 6 dell'Accordo in cui si parla chiaramente di affitto. Mi sembra che non vi siano dubbi in proposito: il riferimento è chiaro, è limpido, è evidente!

DE UNTERRICHTER, *relatore.* È la parola « assegnati » che fa sorgere in me questi dubbi e perplessità. Ove al Governo venisse richiesto di fornire gli appartamenti ai dipendenti del Centro di Ispra, che cosa succederebbe? Ne costruirà degli altri?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La parola « assegnazione » ha un significato specifico quando si parla

di alloggi che possono essere forniti a coloro che abbiano titolo agli alloggi costruiti col contributo dello Stato...

DE UNTERRICHTER, *relatore*. E allora è a riscatto!

GIANCANE. Ma sempre rimanendo le disposizioni di cui all'articolo 6 dell'Accordo!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La parola « affitto » è stata usata nell'articolo 6 dell'Accordo e ripetuta anche nella legge n. 1288 del 1961 con la quale fu dato l'incarico all'INCIS di provvedere alla costruzione degli alloggi. In questo provvedimento la parola in questione è scomparsa e si parla di assegnazione. Perchè? Non vedo proprio la ragione di questa scomparsa; d'altronde, posso informare la Commissione che, al fine di eliminare questo dubbio, ho già preso accordi con l'altra Commissione della Camera che è d'accordo nella modifica. In definitiva il relatore propone che la parola « assegnati » venga sostituita con le altre « dati in affitto ».

GIANCANE. Ritengo che l'emendamento sia del tutto superfluo in quanto, dopo le precisazioni del rappresentante del Governo e dopo aver letto attentamente la relazione che accompagna il provvedimento, appare chiaro che l'intenzione del legislatore è quella di dare esclusivamente in affitto questi alloggi.

JERVOLINO. Ricordo ai colleghi quanto ho avuto modo di dire in una passata seduta della nostra Commissione e cioè che il magistrato e gli organi amministrativi non hanno alcun dovere di consultare gli atti delle discussioni sui provvedimenti; essi si attengono rigorosamente alla legge e solamente al testo della legge devono fare riferimento. Se la legge, senza l'inciso che viene proposto dal relatore, verrà interpretata nel senso che questa Commissione ritiene, tanto di guadagnato e si lascino stare le cose come stanno; se così non è, non costa assolutamente nulla inserire una dizione esplicita nel testo della legge.

PRESIDENTE. Il giudizio della Commissione deve appunto vertere su questo.

JERVOLINO. E quindi è inutile riferirci al testo delle nostre discussioni.

PRESIDENTE. Se mi è consentito esprimere un parere personale, ritengo che la parola « anche » contenuta nel disegno di legge vale ad eliminare ogni dubbio e quindi a rendere superflua la correzione proposta dal relatore.

FERRARI GIACOMO. Concordo con l'osservazione testè fatta dal Presidente; aggiungo che sarebbe cosa inopportuna ritardare l'approvazione del provvedimento.

FOCACCIA. Sono del parere di approvare il disegno di legge così come ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento, dopo le dichiarazioni fornite dall'onorevole rappresentante del Governo.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Non insisto, però faccio notare al collega Giancane che nella relazione che accompagna il disegno di legge si dice: « Si è perciò considerato che... possano... essere ampliate le categorie degli assegnatari, inserendovi coloro che ne hanno titolo in base alle norme generali sull'edilizia popolare ed economica ». Io comunque resto della mia opinione. Non insisto peraltro sulla proposta di rinvio, ma mantengo lo emendamento sostitutivo in precedenza proposto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore de Unterrichter tendente a sostituire la parola « assegnati » con le altre « dati in fitto ».

(*Non è approvato*).

Comunico agli onorevoli colleghi che la 3ª Commissione permanente ha espresso parere favorevole sul disegno di legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale » (2167)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Bernardinetti e De Luca Angelo: « Trasferimento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile dei militari dell'Aeronautica militare e del personale civile di ruolo del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni statali in servizio presso lo stesso Ispettorato generale ».

Comunico agli onorevoli colleghi che la Presidenza del Senato ha aderito alla richiesta unanime di questa Commissione, consentendo che il presente disegno di legge sia trasferito dalla sede referente alla sede deliberante.

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

Articolo unico.

Le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, numero 567, emanate in attuazione dell'articolo 10 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, si applicano, ai fini dell'inquadramento nei ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, al personale militare dell'Aeronautica militare ed al personale civile del Ministero della difesa e di altre Amministrazioni dello Stato anche con ordinamento autonomo, che sia in servizio presso il predetto Ispettorato generale e relativi organi periferici almeno dal 31 dicembre 1966, previa valutazione favorevole del Consiglio di amministrazione dell'Ispettorato stesso.

Il personale inquadrato nei ruoli dello Ispettorato generale dell'aviazione civile, ai sensi del precedente comma, è collocato nei ruoli stessi, anche in soprannumero, in ragione di metà delle vacanze che si verificheranno nelle relative qualifiche di inquadramento.

G E N C O , *relatore*. Data l'urgenza del provvedimento mi limito a richiamare quanto da me detto nella seduta del 19 luglio scorso e ad invitare la Commissione ad approvarlo senza indugio.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A nome del Governo mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge.

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

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, sul piano regolatore generale degli acquedotti » (2343)
(*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 ed integrazioni alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, sul piano regolatore generale degli acquedotti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

F E N O A L T E A . Comunico agli onorevoli colleghi che la 2ª Commissione, esaminato il disegno di legge n. 2343, nulla ha trovato da osservare per quanto di competenza.

G E N C O , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2343 è stato predisposto al fine di dare una più agile forma di pubblicità al piano regolatore generale degli acquedotti, in quanto la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, prevista dall'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, data la sua mole, si dimostra inutilmente onerosa anche dal punto di vista tecnico: opportunamente, pertanto, il disegno di legge stabilisce che i piani di ciascuna regione saranno depositati presso i competenti Provveditorati regionali alle opere pubbliche, ove gli interessati potranno prenderne visione. Naturalmente anche le osservazioni e gli eventuali reclami dovranno essere fatti ai rispettivi Provveditorati.

Appare evidente che si tratta di una forma abbastanza organica di decentramento, per cui ritengo che il disegno di legge meriti senz'altro la nostra approvazione.

I N D E L L I . Devo confessare che ho alcune perplessità in ordine alle disposizioni contenute nel presente disegno di legge, che modifica a mio avviso lo spirito dell'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, sul piano regolatore generale degli acquedotti.

In base al primo comma del provvedimento, infatti, il piano di ciascuna regione dovrà essere depositato presso il competente Provveditorato regionale, creando evidentemente numerose difficoltà psicologiche, economiche e tecniche per i Comuni e gli enti interessati che volessero controllare gli atti relativi.

Si afferma che difficoltà tecniche di pubblicazione hanno ispirato l'elaborazione di questo disegno di legge: in proposito, però, desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che nel 1942 la legge urbanistica fu depositata presso ogni Comune appunto per assecondare le aspettative e le esigenze di ogni singolo cittadino.

Per quanto si riferisce in particolare alle popolazioni campane, in rapporto soprattutto al fiume Sele, che alimenta le Puglie e molti Comuni della Lucania (molte volte i fiumi non rispettano i confini amministrativi), faccio rilevare che dette popolazioni saranno costrette a recarsi per consultare il piano in questione presso tre Provveditorati: campano, lucano e pugliese, con quale disagio è facile immaginare.

Sarebbe pertanto opportuno, secondo il mio parere, pubblicare il piano generale e i piani territoriali. Ispirandomi a questi concetti, invito il Governo a voler esaminare più attentamente il problema e a predisporre un provvedimento più confacente alle esigenze degli enti e delle popolazioni interessate.

G U A N T I . Il presente disegno di legge prevede in sostanza una ulteriore proroga alla approvazione del piano regolatore generale degli acquedotti. L'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, più volte citata, ha stabilito infatti che detto piano avrebbe dovuto essere approvato entro due anni dall'entrata in vigore della legge e cioè nel 1965: in seguito si è avuta ancora una proroga e finalmente il disegno di legge in esame prevede che il piano regolatore di cui trattasi deve essere approvato entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge.

Siamo quindi certi che il lavoro è di mole imponente, ma il problema urge nella Nazione; il problema delle acque è essenziale per la civiltà e la stessa vita dell'uomo. Quindi noi, facendo queste critiche, siamo d'accordo sull'approvazione di un provvedimento di siffatta importanza. Soltanto ricordiamo al Sottosegretario Giglia il fatto che l'apposita Commissione speciale, a suo tempo istituita, ancora non è stata insediata, anche se i termini della legge scadono nel marzo 1968; riteniamo urgente che la Commissione inizi al più presto i suoi lavori, anche per conoscere il materiale che si trova presso il Ministero e anche se il suo compito è solo consultivo nel campo della normativa di legge in questo settore della utilizzazione delle acque.

G I A N C A N E . Siamo d'accordo sull'approvazione del provvedimento e ritengo che il problema sollevato dal collega In-

delli non sia attuale in quanto, in sostanza, col disegno di legge al nostro esame si mira a concedere una proroga per l'approvazione del piano regolatore generale da tutti auspicato. Reiteratamente, qui, in questa Commissione, abbiamo sollecitato quel piano e ognuno di noi ha potuto constatare quale mole di lavoro è stata compiuta. Quindi dobbiamo essere soddisfatti per la conoscenza che, finalmente, abbiamo della situazione generale in materia.

G E N C O, *relatore*. Sono veramente spiacente che in questa Commissione siano affiorate delle questioni che non esito a definire di campanile.

C'è una vecchia controversia circa le acque in destra Sele che sono state richieste più volte dall'acquedotto pugliese, ma non è questo di cui si discute adesso. Il piano regolatore generale degli acquedotti è conosciuto ormai e quindi non è un segreto di Stato o un segreto istruttorio; tutti ne hanno potuto prendere visione, e siccome la legge prevede che questi atti siano pubblicati la situazione è analoga ai casi di esproprio: il cittadino il cui fondo sarà attraversato dalla ferrovia, conosce lo stato delle cose due anni prima della pubblicazione del piano parcellare di esproprio, perchè avrà visto gli ingegneri nel suo fondo intenti a misurare, si sarà informato in proposito, e di conseguenza si recherà a vedere nell'albo del Comune quanti metri quadrati di terreno gli sono stati espropriati e in base alla conoscenza in tal modo raggiunta, se vuole, presenta il suo ricorso! E mi rivolgo al senatore Indelli: ma è possibile pensare che lo Stato debba pubblicare questi piani, tutti, sulla *Gazzetta Ufficiale*? Ma che cosa interessa al cittadino di Belluno dell'acquedotto pugliese, o al cittadino di Venezia di quello siciliano? E ciò prescindendo dal fatto che un volume della *Gazzetta Ufficiale* che dovesse contenere tutto questo materiale, sarebbe mastodontico.

G I G L I A, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero rassicurare il senatore Indelli: chiunque lo desideri potrà prendere visione del piano generale degli acquedotti, presso ogni Provveditorato regionale; in più, presso lo stesso ufficio, sarà a disposizione di tutti il piano di ciascuna regione con i relativi disegni ed elaborati; se la *Gazzetta Ufficiale* avesse dovuto contenere tutto, vi sarebbe stato bisogno di una intera biblioteca, tanto più se si tiene conto che questo piano arriva all'anno 2005. La prima preoccupazione del Governo è stata quella di cui il senatore Indelli si è fatto poco fa carico e cioè quella relativa ai termini per le opposizioni. Alla Camera fu presentato un emendamento col quale sono stati riaperti i termini di 90 giorni, appunto per consentire la presentazione di eventuali opposizioni; quindi, da quando sarà pubblicata questa legge, decorreranno 90 giorni perchè gli enti interessati possano difendere i loro diritti. Aggiungo che chiunque andrà presso i Provveditorati a vedere il piano avrà quei chiarimenti che sulla *Gazzetta Ufficiale*, ovviamente, non avrebbe mai potuto ottenere.

Debbo aggiungere, poi, per quanto riguarda l'ultimo comma, che noi contraiamo l'impegno di ripubblicare il piano dopo un attento esame delle osservazioni che saranno eventualmente presentate.

Concludendo, raccomando di approvare questo provvedimento nel testo che ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento dato il carattere di urgenza che esso presenta. Il Ministero dei lavori pubblici ed anche la Cassa del Mezzogiorno, infatti, stanno già operando tenendo presente il piano regolatore generale degli acquedotti.

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 ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Gli atti del piano regolatore generale degli acquedotti da pubblicare ai sensi dell'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, modificato dall'articolo 1 della legge 1° luglio 1966, n. 506, sono costituiti dalla relazione introduttiva, dall'indice riepilogativo e dall'elenco delle acque da riservare.

La relazione generale e il piano di ciascuna regione sono depositati presso il competente Provveditorato regionale alle opere pubbliche, dove potranno prenderne visione i comuni e gli enti interessati.

Le osservazioni previste dal comma terzo dell'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, possono essere presentate entro il termine di 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il piano regolatore generale degli acquedotti viene approvato ai sensi del comma quarto dell'articolo 3 della legge 4 febbraio 1963, n. 129, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Ulteriore proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori nei comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915 » (2344) (*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: « Ulteriore proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori nei comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Il termine fissato dall'articolo 1 della legge 25 gennaio 1962, n. 25, è prorogato al 31 dicembre 1970.

Rendo noto ai colleghi che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole su questo disegno di legge.

G E N C O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Ministero dei lavori pubblici, in virtù dell'articolo 11 della legge 4 aprile 1935, n. 454, ha avocato a se l'attuazione dei piani regolatori di Messina, Reggio Calabria e Palmi, che sono state le città maggiormente colpite dai terremoti del 1908 e del 1915.

La realizzazione delle opere, fino a questo momento disposte a tal fine, è stata resa possibile dalle varie leggi di finanziamento di volta in volta intervenute: l'ultima di esse risale al 25 gennaio 1962 ed ha disposto l'assegnazione di 2 miliardi di lire per il completamento dei predetti piani regolatori.

Di questi due miliardi, finora, sono state spese soltanto lire 825 milioni in appalto di opere, mentre altri interventi sono in corso d'appalto. Comunque, la maggior parte delle somme ancora disponibili non ha potuto essere impegnata entro il termine del 15 aprile 1966 fissato per legge.

Si rende pertanto necessario disporre una ulteriore proroga di questo termine. In relazione a ciò, il provvedimento in discussione fissa la nuova scadenza al 31 dicembre 1970.

Bisogna, inoltre, tener presente che la legge n. 2467 del 1952, richiamata dall'articolo 1 della legge n. 25 del 1962, si riferisce non soltanto ai tre Comuni nei quali debbono essere eseguite le opere programmate con lo stanziamento di lire 2 miliardi di cui parlavo poc'anzi, ma, in generale, ai Comuni colpiti dai terremoti del 1908 e del 1915.

Ciò detto, ritengo di non aver altro da aggiungere ed invito la Commissione a voler dare il proprio voto favorevole a questo disegno di legge.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo a quanto detto dall'onorevole relatore ed invito la Commissione a dare il proprio voto favorevole al provvedimento in discussione.

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 di iniziativa dei deputati Colleselli ed altri: « Modificazioni alle norme concernenti la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico per le zone devastate dalla catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963 » (2341) (*Approvato 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 d'iniziativa dei deputati Colleselli, Fusaro, Degan e Fortini: « Modificazioni alle norme concernenti la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico per le zone devastate dalla catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, sul quale riferirò io stesso, di cui do lettura:

Articolo unico.

In deroga a quanto disposto dall'articolo 3 del decreto-legge 17 aprile 1948, n. 1029, nonchè dall'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato ed integrato dalla legge 27 aprile 1962, n. 231, il trasferimento di proprietà degli alloggi, costruiti a norma dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni, assegnati con patto di futura vendita e riscatto e andati distrutti nella catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963, si deve ritenere avvenuto, alla predetta data, quando l'assegnatario dimostri di aver versato almeno il 50 per cento del valore dell'alloggio e siano trascorsi 10 anni dall'inizio della locazione.

Gli enti costruttori previsti dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni sono autorizzati alla stipulazione dei contratti di compravendita degli alloggi con effetto dalla data dei predetti adempimenti.

Il comune di Longarone, fin dall'anno 1951, aveva costruito e concesso in locazione con patto di futura vendita, ai sensi del decreto-legge 17 aprile 1948, n. 1029, e della legge 2 luglio 1949, n. 408, sette alloggi, ciascuno della consistenza di cinque vani ed accessori. Ora, la semplice applicazione dei criteri di cui all'articolo 6 della legge 31 maggio 1964, n. 357, riferiti al disposto dell'articolo 3 del ricordato decreto-legge del 1948, porterebbe alla conseguenza che una sola delle unità immobiliari per uso abitazione può essere ricostruita dal Comune con il contributo massimo da parte dello Stato di lire 8 milioni mentre per le altre il Comune può ottenere soltanto un contributo massimo di lire 5 milioni.

Appare perciò evidente che le aspettative dei conduttori di tali alloggi verrebbero frustrate in quanto è impossibile la ricostruzione da parte del comune di Longarone di una casa di cinque vani ed accessori con una spesa di soli 5 milioni di lire.

Va, inoltre, tenuto presente che il diritto alla cessione in proprietà per coloro che sono assegnatari di alloggi di tipo popolare ed economico verrebbe a cessare proprio dopo che è stato pagato più del 50 per cento del prezzo del riscatto, con la conseguenza che il comune di Longarone dovrebbe ora sopportare un aggravio finanziario imprevisto al fine di restituire agli aventi diritto la differenza fra il prezzo del riscatto ed il canone di affitto percepito per le abitazioni medesime.

Di fronte a tale gravosa situazione il comune di Longarone ha ritenuto opportuno di cedere, successivamente al 9 ottobre 1963, la proprietà degli alloggi ai relativi conduttori. In tal modo il Comune, evidentemente, ha inteso mettere ciascun assegnatario in condizione di avere una casa

della stessa consistenza di quella distrutta o danneggiata.

Peraltro, a questo lodevole intento del comune di Longarone si oppone il fatto che il medesimo, cedendo il proprio diritto agli assegnatari, in data posteriore agli eventi infausti del 1963, non ha potuto trasferire nulla di più che ad esso a quella data competeva, cioè un contributo massimo di lire 8 milioni per la prima unità immobiliare e un contributo massimo di lire 5 milioni per le rimanenti abitazioni; con la conseguenza che, dei sette alloggi popolari costruiti dal Comune, soltanto uno può essere ricostruito nelle dimensioni originarie.

Il disegno di legge in discussione si propone di sanare tale situazione allo scopo di porre le sette famiglie, che sono quelle meno dotate di mezzi economici, in condizioni di riedificare la casa distrutta nello stato *quo ante*.

Concludo, perciò, invitando la Commissione ad approvare questo disegno di legge.

G U A N T I . Sono d'accordo con quanto detto dall'onorevole Presidente e dichiaro che voterò a favore del provvedimento.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A nome del Governo, dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in discussione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. 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 di iniziativa dei senatori Deriu e De Luca Angelo: « Sovvenzioni alle ferrovie concesse in Sardegna per l'esecuzione di lavori di razionalizzazione e di provvista di materiali » (2249)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Deriu e De Luca Angelo: « Sovvenzioni alle ferrovie concesse in Sardegna per l'esecuzione di lavori di razionalizzazione e di provvista di materiali ».

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

Articolo unico.

Nel piano finanziario da formularsi per la revisione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio della « Società ferrovie complementari della Sardegna » e della « Società strade ferrate sarde », a norma dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, possono essere incluse le quote di ammortamento ed interessi relative alla spesa per lavori e provviste che, comunque, restano a carico della Società concessionaria in quanto non coperte da contributi statali e dalle quote di sovvenzione destinate al servizio di ammortamento ed interessi di spesa, nonchè alla spesa per lavori e provviste che si rendano necessarie in conseguenza di nuove organizzazioni dei servizi.

Possono altresì essere incluse nei piani finanziari, oltre che le autolinee sostitutive dei servizi ferroviari, le autolinee integrative e con le prime formanti, a giudizio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, organico raggruppamento nelle zone di originaria influenza delle ferrovie.

Le quote della sovvenzione di esercizio attribuite ai lavori e alle provviste di cui sopra possono essere messe a disposizione per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

J E R V O L I N O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, la legge 2 agosto 1952, n. 1221 — avente per oggetto i provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione — stabilisce, all'articolo 8, quanto segue: « Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzie di esercizio — di cui agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge — saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla

loro decorrenza allo scopo di determinare, in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9 ».

Con parere motivato del Ministro competente le sovvenzioni anzidette possono essere sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere del triennio successivo alla revisione di cui sopra.

I senatori Deriu e De Luca Angelo hanno presentato il disegno di legge n. 2249, con il quale chiedono che per le linee esercitate dalle Società « Ferrovie complementari della Sardegna » e « Strade ferrate sarde » siano incluse nelle sovvenzioni:

a) le quote di ammortamento ed interessi relative alla spesa per lavori e provviste che, comunque, restano a carico delle concessionarie in quanto non coperte dal contributo dello Stato nè da quote di sovvenzioni;

b) le quote per spese relative alle autolinee sostitutive ed integrative dei servizi ferroviari che formino — a giudizio del Ministero dei trasporti — organico raggruppamento nelle zone di originaria influenza delle ferrovie.

Il disegno di legge dei senatori Deriu e De Luca Angelo prevede, inoltre, che le quote di sovvenzioni ora elencate possano formare oggetto di operazioni finanziarie in virtù degli articoli 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Quale è la innovazione apportata dal provvedimento sottoposto all'esame di questa Commissione?

In virtù della legge 2 agosto 1952, n. 1221, lo Stato provvede alla totale rivalsa ai concessionari delle spese degli impianti fissi perchè ne diviene proprietario a fine della concessione: e fa ciò corrispondendo una parte delle spese con un contributo in capitale, mentre, per la parte residua delle spese, concede una sovvenzione di esercizio.

Per le spese relative al materiale rotabile — che, a fine di concessione, resta di proprietà delle Società concessionarie — viene corrisposta, sulla sovvenzione annua, una quota di interessi quale remunerazione del capitale investito.

È da notare, però, che il Ministero dei trasporti — nel reintegrare i concessionari della totale spesa degli impianti fissi — tiene conto soltanto delle spese previste inizialmente nel piano di ammodernamento e potenziamento approvato dalla detta Amministrazione. Non rivale, però, le spese sopportate dalle Società concessionarie per le varianti o per il completamento di ulteriori lavori resisi necessari anche se approvati dal Ministero stesso.

Di conseguenza lo Stato, a fine delle concessioni, diviene proprietario anche di quegli impianti fissi per i quali non ha eseguito alcun rimborso delle spese effettivamente sostenute dai concessionari.

I senatori Deriu e De Luca Angelo — uniformandosi a quanto fu fatto per la ferrovia Trento-Malè con la legge speciale 31 ottobre 1966, n. 951 — propongono che alle Società « Ferrovie complementari della Sardegna » e « Strade ferrate sarde » vengano rivalse, nelle sovvenzioni, anche le quote per le spese di cui ho fatto espressa indicazione nelle precedenti lettere *a*), *b*) e *c*).

Questa è l'innovazione proposta dai senatori Deriu e De Luca alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

In merito al disegno di legge, sul quale ho avuto l'onore di riferire, il Ministero dei trasporti fa alcune osservazioni.

Innanzitutto, non ritiene precisa la dizione proposta in fine del primo comma dell'articolo unico: « spesa per lavori e provviste che si rendano necessarie in conseguenza di nuove organizzazioni di servizi ». La detta Amministrazione chiede che tale dizione sia sostituita.

D'accordo con il Ministero dei trasporti ho formulato la seguente nuova dizione: « spese per varianti approvate durante la realizzazione del piano di ammortamento e di lavori successivi, a carattere integrativo dei primi, che si appalesano indispensabili ed indifferibili ».

Non vi è dubbio che — mentre la formulazione proposta dai senatori Deriu e De Luca è vaga — quella concordata con l'Am-

ministrazione ferroviaria è più concreta ed offre maggiori garanzie a favore dello Stato, che dovrà sostenere l'onere di queste maggiori spese.

Pertanto propongo, al riguardo, un emendamento sostitutivo che — a mio credere — tutela anche meglio le Società concessionarie.

In secondo luogo, l'Amministrazione ferroviaria non è favorevole ad includere nei piani finanziari le « autolinee integrative ».

Ritengo che l'osservazione del Ministero dei trasporti — preoccupato di dover rimborsare spese non ritenute necessarie — non sia fondata perchè i senatori Deriu e De Luca Angelo hanno opportunamente precisato che le dette « autolinee integrative » potranno essere attuate se formeranno un organico raggruppamento con le autolinee sostitutive: e ciò soltanto « a giudizio del Ministero dei trasporti ».

Di conseguenza, essendo l'Amministrazione ferroviaria l'unica competente a giudicare se si verifica tale condizione, ritengo che si possa lasciare inalterato il secondo comma dell'articolo unico proposto dai senatori Deriu e De Luca.

L'Amministrazione ferroviaria, inoltre, ritiene superfluo l'ultimo comma del disegno di legge in esame perchè il disposto di detto comma è già previsto dalle norme vigenti.

Io non sono della stessa opinione perchè ritengo che, trattandosi di nuove sovvenzioni concesse dal Ministero dei trasporti, potrebbero sorgere dubbi sull'applicazione del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

D'altra parte, memore dell'insegnamento « *quod abundat non vitiat* », penso che tale comma possa essere mantenuto.

Infine, l'Amministrazione ferroviaria suggerisce che le provvidenze richieste per le ferrovie concesse in Sardegna vengano estese, con tutte le dovute cautele, ad analoghi casi, che interessano complessi di trasporto o impianti fissi, in altre regioni d'Italia.

Esprimo, al riguardo, parere favorevole per una doverosa ragione di parità di trattamento. Non è giusto che questi nuovi benefici — concessi, come ho ricordato, anche alla ferrovia Trento Malè — siano limitati a determinate ferrovie date in concessione. Nè è opportuno che si approvino di volta in volta nuove leggi speciali per estenderli ad altre concessioni o ad altri impianti fissi.

Pertanto, presento un emendamento del seguente tenore: « Le norme di cui ai precedenti commi potranno essere estese — in caso di necessità riconosciuta dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio — ad altre società concessionarie di pubblici servizi di trasporto e di impianti fissi per le quali si applicano le norme della precitata legge n. 1221 ».

Se l'emendamento in parola — come voglio vivamente sperare — sarà accolto, dovrà modificarsi il titolo del disegno di legge sopprimendo, nello stesso, le parole: « in Sardegna ». Di conseguenza esso dovrebbe essere così formulato: « Sovvenzioni alle ferrovie concesse per l'esecuzione dei lavori di razionalizzazione e di provvista di materiali ».

Per le esposte ragioni, propongo l'approvazione del disegno di legge n. 2249, in merito al quale la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole, con le modifiche da me suggerite.

D E R I U . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il mio intervento sarà molto breve anche perchè la relazione fatta dal senatore Jervolino ha chiarito ottimamente la portata del provvedimento in discussione.

Non va dimenticato che in Sardegna circa i due terzi del servizio ferroviario è svolto dalle ferrovie concesse e che, di conseguenza, solo un terzo è svolto dalle Ferrovie dello Stato.

Come si vede, non si tratta certamente di una situazione invidiabile; noi abbiamo cercato, in varie occasioni, di ottenere il riclassamento; ma sembra che il Ministero non abbia alcuna intenzione di prendere in considerazione simili provvedimenti.

Pertanto, poichè su molti tratti le ferrovie concesse non rispondono più alle esigenze originarie, specialmente nel momento in cui la Sardegna ha avviato un processo di sviluppo economico che si prevede piuttosto

intenso, il Ministero dei trasporti aveva chiesto alle società concessionarie di predisporre dei programmi di ammodernamento e di ristrutturazione.

In questi programmi — i quali, se non erro, si dividevano in tre fasi — era previsto, per talune parti, il totale smantellamento con relativa sostituzione di servizi automobilistici. Quando si parla di « sostituzione », non ci si riferisce soltanto ad una linea che corra parallela alla preesistente linea ferroviaria, ma di un insieme organico di servizi automobilistici che serva in forma completa e globale tutta la zona interessata.

Un secondo programma, invece, riferito a reti ferroviarie vitali per il presente e per il futuro, prevedeva l'ammodernamento e il potenziamento. E questo è stato già fatto.

In epoca successiva il Ministero dei trasporti ha chiesto una ulteriore riduzione di quelle linee rivelatesi non più rispondenti alle esigenze di certe zone, e la conseguente sostituzione delle stesse con mezzi automobilistici, gestiti sempre dalle società delle ferrovie concesse.

Il provvedimento presentato dal senatore De Luca e da me prevede la possibilità di concedere un finanziamento ed un aiuto alle Società concessionarie per qualla parte di opere che non si sono potute realizzare nella prima fase di programmazione ed anche — e qui nasce la mia perplessità sull'emendamento presentato dal senatore Jervolino — per adeguare i servizi di trasporto alle nuove esigenze che si sono rivelate. Non si deve pretendere, infatti, di cristallizzare la situazione in atto al tempo in cui è stato elaborato il programma generale (sono trascorsi, se non sbaglio, dodici anni), il quale prevedeva quelle fasi alle quali ho accennato prima; ciò significherebbe pretendere che la Sardegna si sia fermata al 1950, mentre possiamo constatare che essa in questo periodo di tempo ha fatto notevoli passi avanti, e la sua economia ha rivelato esigenze nuove e particolarmente impegnative.

Pertanto, ripeto, il primo emendamento presentato dal senatore Jervolino al primo comma dell'articolo unico mi lascia molto perplesso, soprattutto per quanto concerne l'esclusione delle « provviste ». Mi spiego con un esempio. Ad Alghero è stato costruito un nuovo ospedale che si trova in una zona alla quale non è facile accedere perchè ci sono ben due passaggi a livello, che, d'altro canto, non è possibile eliminare. È stato perciò studiato un progetto di semaforizzazione per ovviare a questo grave inconveniente il cui costo si aggira intorno ai 20 milioni di lire. Ma se togliamo dal testo del provvedimento la parola « provviste », evidentemente questa parte viene ad essere esclusa, tanto è vero che lo stesso Ministero dei trasporti, nei vari emendamenti che è andato di volta in volta proponendo e sottoponendo al mio esame, non ha mai escluso la parola « provviste ». E dirò di più: questo disegno di legge è stato elaborato d'intesa con il Capo del compartimento della Sardegna, (il quale conosce i problemi sardi anche più di me, almeno per quanto concerne questo settore); ed egli ha proprio usato questa dizione, evidentemente a ragion veduta.

Per quanto riguarda il comma aggiuntivo proposto dal senatore Jervolino, relativo all'estensione delle norme del provvedimento in discussione anche al resto dell'Italia, non avrei nulla in contrario, sempre che questo non ci costringesse a rimandare il provvedimento stesso all'esame della Commissione finanze e tesoro. Infatti, il disegno di legge in questione non prevede alcun aumento di spesa da parte del Ministero dei trasporti, poichè lo « smantellamento » contempla delle riduzioni di spesa ed i nuovi lavori devono necessariamente rimanere nell'ambito delle sovvenzioni usuali, senza possibilità di ulteriori interventi statali.

Vorrei invitare, pertanto, l'onorevole relatore a ritirare il primo emendamento, mentre accetto il secondo emendamento, purchè anche esso non richieda un riesame da parte della 5ª Commissione e, quindi, il rinvio dell'approvazione della legge a tempi meno propizi.

Del resto ieri sera, inviato espressamente dal Ministro, è venuto da me il Direttore generale della motorizzazione, ingegner Carlucci, ed insieme abbiamo concordato definitivamente il testo del provvedimento.

Per quanto concerne il primo comma, egli ha precisato che, a suo avviso, andava bene. Il secondo comma, invece, ha detto che potrebbe anche sopprimersi perchè non ritenuto necessario, in quanto già oggi vengono date le sovvenzioni di cui si parla ed ha ritenuto superfluo il terzo comma perchè quanto da esso disposto è già previsto dalla legge esistente.

Pertanto, poichè questo testo è stato concordato, vorrei dire ufficialmente, con un rappresentante del Ministero dei trasporti — e ritengo che l'onorevole Sottosegretario oggi lo voglia convalidare —, mentre dichiaro di accettare il secondo emendamento del senatore Jervolino, lo pregherei di ritirare il primo emendamento perchè fa sorgere la preoccupazione che si voglia prendere come base decisionale la situazione esistente al 1950, trascurando così le evoluzioni che si sono verificate, e che si verificheranno anche in avvenire, in rapporto al ritmo di accelerazione dello sviluppo economico e dei servizi civili che anche in Sardegna si sta realizzando in misura sempre più sostenuta.

G I A N C A N E . Concordo con quanto detto nella sua relazione dal senatore Jervolino e dichiaro di essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

F E R R A R I G I A C O M O . Signor Presidente, la nostra posizione per quanto riguarda provvedimenti di questo tipo è nota e non la ripeto. Noi disapproviamo, infatti, tutte queste leggi e leggine che vengono emanate per rimediare a situazioni particolari, mentre non si affrontano i problemi nella loro interezza.

Ci rendiamo conto, tuttavia, delle necessità della Sardegna, del bisogno di risolvere rapidamente, anche se parzialmente, certi suoi problemi e pertanto siamo favorevoli all'approvazione di questo provvedimento.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il senatore Deriu ha fatto riferimento ad una conversazione avuta ieri sera con un Direttore generale del Ministero dei trasporti. A seguito di tale conversazione, dell'originario articolo unico resterebbe in vita solo il primo comma mentre il secondo comma ed il terzo comma dovrebbero essere soppressi.

Per quanto concerne poi il comma aggiuntivo proposto dal senatore Jervolino, devo dire che è sorta una preoccupazione, nel senso che l'estensione della norma potrebbe comportare una maggiore spesa. L'onorevole relatore ha fatto rilevare che gli stanziamenti già ci sono; ma vorrei fargli notare che quando dagli stanziamenti già fissati si attinge in misura maggiore di quello che è previsto dalle leggi si finisce col ridurre l'entità degli stanziamenti stessi. Per tale motivo io sono contrario all'accoglimento di tale emendamento.

Il senatore Deriu, inoltre, ha accennato al problema generale del ridimensionamento dei servizi in Sardegna. In proposito desidero dire che c'è già una relazione della Commissione mista del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti, la quale ha fatto una ricognizione generale in Sardegna per constatare la condizione di viabilità delle strade e se non sia il caso, eventualmente, di costruire altre strade per rendere possibile la soppressione di determinate linee ferroviarie, che verrebbero sostituite da servizi automobilistici.

Aggiungo che la Regione sarda, da me sollecitata ad esaminare i risultati dell'indagine della suddetta Commissione mista, ha pregato di rinviare la riunione di tale Commissione a settembre-ottobre per avere la possibilità di sottoporre all'esame del Comitato regionale i risultati di cui sopra.

Il problema delle comunicazioni in Sardegna quindi, come potete constatare, è inquadrato in una visione globale per poter essere affrontato e risolto definitivamente, naturalmente nel tempo necessario a tale scopo.

Concludendo, invito la Commissione ad approvare il provvedimento sulla base delle intese intercorse tra il senatore Deriu ed il dottor Carlucci, da me ricordate all'inizio di questo mio breve intervento.

J E R V O L I N O , *relatore.* Debbo richiamare l'attenzione della Commissione e

principalmente del senatore Deriu sull'opportunità dell'accoglimento del primo degli emendamenti da me suggeriti in quanto la preoccupazione dei Ministeri interessati è la seguente: che le nuove organizzazioni dei servizi non possono essere lasciate alla mercè delle Società concessionarie, ma devono per lo meno essere approvate dal Ministero dei trasporti. Ora, è necessario dire ciò esplicitamente. Personalmente, non avrei alcuna difficoltà a ritirare detto emendamento, a condizione che sia chiaramente specificato che le spese per lavori e provviste che si rendono necessarie in conseguenza di nuove organizzazioni dei servizi devono essere subordinate all'approvazione da parte del Ministero dei trasporti. Diversamente, si verificherebbe l'ipotesi di una Società concessionaria che imposta nuove organizzazioni dei servizi per le quali si richiede, ad esempio, una spesa di 10 miliardi di lire, spesa che il Ministero dei trasporti, in virtù di questo inciso, sarebbe tenuto senz'altro a corrispondere.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Non ho nulla in contrario a che venga fatta questa precisazione.

J E R V O L I N O , *relatore.* Ritiro allora il mio emendamento e propongo di aggiungere al primo comma dell'articolo unico, dopo la parola « servizi », le altre; « debitamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Per quanto concerne, inoltre, la soppressione del secondo e del terzo comma proposta dal rappresentante del Governo, mentre devo insistere sul mantenimento del terzo comma, non mi oppongo alla soppressione del secondo comma. A questo riguardo mi rimetto alla volontà dei proponenti del disegno di legge e della Commissione.

Desidero soltanto precisare che, come ho già detto nella mia breve relazione, il secondo comma è formulato in modo tale che non può suscitare alcuna preoccupazione nel Ministero dei trasporti per due considerazioni: prima di tutto perchè si tratta di un « organico raggruppamento nelle zone di ordinaria influenza delle ferrovie » e, in secondo luogo, perchè il giudizio sulla necessità di questa sostituzione viene dato esclusivamente dal Ministero dei trasporti, mentre le società concessionarie non hanno voce in capitolo. A mio parere, quindi, il secondo comma potrebbe senz'altro essere mantenuto, ma se la Commissione riterrà di doverlo sopprimere non mi opporrò.

Ritengo invece che sia necessario il mantenimento del terzo comma. Si è detto che la legge del 1912 riguarda tutte le sovvenzioni di esercizio attribuite ai lavori ed alle provviste; l'Ufficio competente potrebbe obiettare che non è possibile sottoporre ad operazioni finanziarie le nuove sovvenzioni in quanto questa possibilità non è stata espressamente prevista. Al contrario, specificando che anche per queste sovvenzioni si possono effettuare le operazioni finanziarie di cui trattasi veniamo ad eliminare ogni dubbio in proposito. Non comprendo peraltro perchè si voglia addirittura sopprimere un comma che quanto meno — come ho già detto — è di chiarimento: d'altra parte, come ho già detto precedentemente, *quod abundat non vitiat.* Insisto pertanto sull'opportunità di mantenere l'ultimo comma del disegno di legge.

Per quanto si riferisce poi all'emendamento aggiuntivo da me proposto, mi dispiace di non essere d'accordo con l'onorevole rappresentante del Governo. Egli ha fatto un'affermazione che, a mio parere, non è esatta: quando infatti diamo facoltà al Ministero dei trasporti — e non gliene facciamo un obbligo — di estendere queste sovvenzioni ad altre società concessionarie, quando diciamo inoltre che tale facoltà deve essere esercitata nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, mi sembra che non possa sussistere preoccupazione di sorta al riguardo. In altre parole, il Ministero si avvarrà di tale facoltà soltanto se lo ritiene opportuno e sempre che i fondi destinati a questo scopo siano sufficienti.

Ritengo peraltro che l'introduzione di quella aggiunta rappresenti un atto di giustizia: non è concepibile infatti che per le ferrovie della Sardegna si applichino nor-

me eccezionali, che sono state già applicate peraltro nei confronti della Trento-Malè, mentre per le altre regioni d'Italia (non si tratta di campanilismo) le stesse norme non si dovrebbero applicare, dovendosi ricorrere ogni volta a leggi speciali.

Ritengo quindi che l'emendamento aggiuntivo, così come è formulato, possa con sicura coscienza e tranquillità essere da noi approvato. Il titolo del disegno di legge dovrebbe essere, come ho detto, correlativamente modificato.

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

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato al primo comma dal senatore Jervolino.

(*È approvato*).

D E R I U . Tengo a precisare che quando ho discusso la questione con gli organi del Ministero dei trasporti ed in particolare con il Direttore generale espressamente delegato dal Ministro ho avuto assicurazioni che il secondo comma del disegno di legge è superfluo. In tale comma la parte veramente importante è quella in cui è detto « le autolinee integrative e con le prime formanti, a giudizio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, organico raggruppamento nelle zone di originaria influenza delle ferrovie ».

Il dottor Carlucci mi ha detto di ritenere superflua tale dizione in quanto il Ministero già opera in questo senso. Se ciò è vero, bene; però non vorrei che domani la Corte dei conti « si svegliasse » come avvenuto in altre occasioni (vedi il caso della Motorizzazione civile), dichiarando l'illegittimità di tale estensione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Giacchè il senatore Deriu si riferisce al colloquio avuto col dottor Carlucci, debbo dire che lo stesso Ministro mi ha informato di questo dialogo di cui poi io avrei avuto la relazione dallo stesso dottor Carlucci. Questa relazione io l'ho ricevuta e in essa è detto che, d'accordo col proponente del disegno di legge, si è stabilita la soppressione del secondo e del terzo comma.

D E R I U . Io ho chiesto le ragioni di detta soppressione. Mi si è risposto: perchè i due commi sono superflui .Ma io voglio sapere perchè sono superflui.

F L O R E N A . *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ma è vero che siete rimasti in quell'accordo?

D E R I U . È vero, ma ho accettato la richiesta del dottor Carlucci, ripeto, in quanto egli mi ha fatto presente la superfluità sia del secondo che del terzo comma, in pratica, già applicati dal Ministero. Naturalmente, prendo atto di quanto detto dal Sottosegretario, ma non posso non ricordare la precisazione del relatore, senatore Jervolino, il quale ha giustamente ricordato che il Magistrato si attiene, e rigorosamente, alla legge, senza alcun obbligo di consultazione degli atti di questa o quella Commissione.

J E R V O L I N O , *relatore.* Effettivamente, io, sul terzo comma, sono molto perplesso; per quanto riguarda il secondo, invece, mi rimetto alla Commissione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Allora le opposizioni sul secondo comma sono superate?

P R E S I D E N T E . No; il proponente ha chiesto che il Governo enunci espressamente, in questa sede, i motivi per i quali ritiene superfluo il secondo comma del disegno di legge in esame.

D E R I U . Il mio incontro col Direttore generale si è svolto su un piano amichevole, favorito dal personale interessamento del Ministro. Il dottor Carlucci ha detto che la norma è superflua perchè il Ministero già agisce nel senso dal senatore De Luca e da me auspicato; ora il Sottosegretario afferma, se non ho capito male, qualche cosa di di-

verso. Gradirei allora, una maggior chiarezza nella posizione del Governo.

G I A N C A N E . Vorrei far rilevare che, anche se questa parte è superflua, tuttavia essa non danneggia alcunchè. Si tratta di una precisazione che dà garanzia anche al Ministero dei trasporti in ordine alle eventuali spese che la Corte dei conti sarà chiamata a controllare.

Vorrei richiamare pertanto l'attenzione della Commissione su questo punto invitandola a mantenere in vita il secondo comma.

F E R R A R I G I A C O M O . Se questo comma è veramente superfluo, il mantenerlo non danneggia nessuno. Se, viceversa, può sorgere qualche dubbio, mantenendolo saremo sicuri che la legge verrà applicata in modo preciso.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Insisto sulla mia proposta di soppressione di tale comma, in linea, del resto, con l'accordo raggiunto nel colloquio che vi è stato fra il senatore Deriu e l'ingegnere Carlucci.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo del secondo comma dell'articolo unico, proposto dal Sottosegretario Florena.

(*Non è approvato*).

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dall'onorevole Sottosegretario un emendamento soppressivo anche del terzo comma dell'articolo unico.

J E R V O L I N O , *relatore.* Ho già esposto le ragioni per le quali ritengo che sia opportuno mantenere il comma in questione.

Può sorgere il dubbio, infatti, se le operazioni finanziarie possano farsi anche per queste nuove sovvenzioni che non sono previste dalle leggi precedenti. L'Istituto finanziario, quindi, potrebbe opporre un rifiuto, trattandosi di sovvenzioni approvate posteriormente alle leggi attualmente vigenti. Viceversa, approvando questo comma, superiamo tale dubbio e rendiamo molto più chiara la disposizione del provvedimento che stiamo per approvare.

D E R I U . Per ragioni di correttezza mi astengo dal pronunciarmi circa il mantenimento o meno di tale comma.

G I A N C A N E . Concordo con quanto detto dal senatore Jervolino.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma presentato dal sottosegretario Florena.

(*Non è approvato*).

Il senatore Jervolino ha presentato, infine, un comma aggiuntivo del seguente tenore:

« Le norme di cui ai precedenti commi potranno essere estese — in caso di necessità riconosciuta dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio — ad altre società concessionarie di pubblici servizi di trasporto e di impianti fissi per le quali si applicano le norme della precitata legge n. 1221 ».

D E R I U . Per quanto concerne questo emendamento aggiuntivo, condivido il parere espresso dal rappresentante del Governo. Infatti, limitando questa disposizione alla Sardegna, per le esigenze della quale è stato presentato il provvedimento in discussione, non soltanto non vi è alcun onere nuovo ma le maggiori spese vengono ad essere assorbite nella sovvenzione ordinaria, in quella riduzione graduale della sovvenzione prevista dai piani di smantellamento e di sostituzione. Viceversa, estendendo tale norma, poichè non conosciamo quale è la situazione nel resto del Paese, non possiamo essere sicuri che ciò non comporterà un aumento di spesa per lo Stato.

Inoltre, la Commissione finanze e tesoro ha espresso il proprio parere favorevole sul disegno di legge così com'è formulato. Pertanto, ripeto, a questo riguardo non pos-

so che allinearmi alla posizione assunta dal rappresentante del Governo.

G I A N C A N E . Desidero un chiarimento: l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Jervolino comporta la richiesta di un nuovo parere della 5ª Commissione permanente?

J E R V O L I N O , *relatore*. No, perchè siamo nei limiti degli stanziamenti di bilancio.

P R E S I D E N T E . Sono d'accordo col relatore. Peraltro, estendendo il beneficio si finisce coll'assottigliare le disponibilità per coloro che già ne hanno diritto.

J E R V O L I N O , *relatore*. Ma si tratta semplicemente di una facoltà, cioè si dà la possibilità, ove si verificassero le condizioni previste dal disegno di legge, di poter estendere tale norma anche alle altre società concessionarie. E questo mi sembra un criterio di giustizia.

Devo aggiungere, inoltre, che a me è pervenuta una lettera del Ministero dei trasporti con la quale mi si fa viva premura di estendere il disposto del provvedimento in questione a tutte le altre società concessionarie. Io mi sono reso diligente e, prima di presentare questo emendamento, mi sono assicurato che tale norma non fosse pericolosa e non richiedesse un nuovo parere della Commissione finanze e tesoro.

Non comprendo, pertanto, come mai oggi si ritorni su una posizione che non è stata assunta da me, ma che è stata voluta — ripeto: espressamente — dal Ministero dei trasporti.

D E R I U . Posso assicurare la Commissione che, prima di presentare alla Presidenza del Senato il presente disegno di legge, mi sono premurato di ottenere su di esso l'assenso del Ministero, assenso che ho ottenuto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il comma aggiuntivo proposto dal senatore Jervolino.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge, del quale ho già dato lettura, quale risulta con l'emendamento dianzi approvato.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,45.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari