

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 6 DICEMBRE 1966

(80<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

« Modifica dell'articolo 5 della legge 26 luglio 1965, n. 969, recante provvidenze straordinarie per i territori colpiti dalle calamità atmosferiche nel periodo maggio-luglio 1965 » (1883) (D'iniziativa dei senatori Spigaroli ed altri) (Seguito della discussione ed approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1090, 1091, 1095
CROLLALANZA . . . . .	1091, 1092
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1093, 1094
DERIU, relatore . . . . .	1093, 1094
DE UNTERRICHTER . . . . .	1094
FERRARI Giacomo . . . . .	1092, 1094
GENCO . . . . .	1094
JERVOLINO . . . . .	1094
SPIGAROLI . . . . .	1090, 1091, 1092, 1093, 1094
ZANNIER . . . . .	1091, 1092, 1093

« Modifica della legge 5 marzo 1963, n. 285, per la costruzione del palazzo di giustizia di Napoli » (1911) (D'iniziativa dei deputati Fortini; Lezzi e Di Nardo; Tesauro e Amatucci) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	1095, 1096
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	1095, 1096
JERVOLINO, relatore . . . . .	1095, 1096

« Ulteriore proroga dei termini della legge 21 ottobre 1950, n. 943, e dell'articolo 37 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, recanti provvedimenti a favore dell'Ente portuale Savona-Piemonte » (1931) (D'iniziativa dei senatori Genco ed altri) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1096, 1098, 1099, 1100
ADAMOLI . . . . .	1097, 1098, 1100
BERNARDI . . . . .	1100
CROLLALANZA . . . . .	1099
DERIU . . . . .	1100
DE UNTERRICHTER, relatore . . . . .	1096, 1098
GENCO . . . . .	1097, 1098
MARTINEZ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	1098

« Disposizioni per l'ammodernamento delle Ferrovie complementari della Sardegna e delle Strade ferrate sarde » (1937) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	1101, 1106, 1107, 1108
BERNARDI . . . . .	1103
DERIU, relatore . . . . .	1101, 1106, 1107
FERRARI Giacomo . . . . .	1105, 1108
FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	1105, 1106, 1107
GENCO . . . . .	1104

*La seduta è aperta alle ore 9,45.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Jervolino, Massobrio, Murgia, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci, per i trasporti e l'aviazione civile Florena e per la marina mercantile Martinez.*

*A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Spigaroli.*

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

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Spigaroli ed altri: « Modifica dell'articolo 5 della legge 26 luglio 1965, n. 969, recante provvidenze straordinarie per i territori colpiti dalle calamità atmosferiche nel periodo maggio-luglio 1965 » (1883)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Spigaroli, Lombardi, Bettoni, Baldini, Zenti, Limoni, Bellisario, Zaccari e Ferrari Francesco: « Modifica dell'articolo 5 della legge 26 luglio 1965, n. 969, recante provvidenze straordinarie per i territori colpiti dalle calamità atmosferiche nel periodo maggio-luglio 1965 ».

Come i colleghi ricordano, nella precedente seduta, dopo un ampio dibattito, la discussione del disegno di legge in esame fu rinviata per consentire la formulazione di un nuovo testo dell'articolo unico.

**S P I G A R O L I**. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il collega Ferrari ed io abbiamo esaminato attentamente il testo formulato inizialmente, subito dopo l'accertamento che il collega Ferrari ha fatto presso il Genio civile di Parma per vedere come stanno realmente le cose sul piano pratico.

La preoccupazione espressa dal senatore Ferrari nella precedente seduta era fondata, ma era necessario verificare se si trattava di una preoccupazione astratta, oppure avesse un fondamento anche sul piano concreto. Fortunatamente, le informazioni assunte presso il Genio civile di Parma hanno permesso di constatare che in questa provincia non vi sono casi di mancata denuncia o di mancato accertamento da parte della competente autorità, relativamente ai danni provocati dall'alluvione.

Stando così le cose, si è ritenuto preferibile non modificare nella sostanza il provvedimento, aggiungendo solo qualche termine che meglio ne chiarisse il contenuto e mutuando altresì qualche concetto dal decreto-legge predisposto per le zone alluvionate dalle recenti calamità naturali e che abbiamo ritenuto fosse per lo meno opportuno inserire.

Pertanto, il testo che è stato presentato verrebbe modificato in modo molto limitato con l'introduzione della espressione: « prima dell'intervento statale » dopo le parole: « hanno eseguito di loro iniziativa », con il mutamento dell'« o » in « oppure » per marcare maggiormente l'espressione disgiuntiva dopo le parole: « del danno al competente Ufficio del Genio civile », e con l'aggiunta dell'espressione: « anche sommario » dopo le parole: « abbia proceduto al relativo accertamento », in modo che non ci sia alcun dubbio che anche un accertamento fatto senza tutte le regole secondo cui si svolgono questi accertamenti, debba essere considerato valido ai fini del presente disegno di legge.

Il testo dell'articolo unico risulterebbe, quindi, così concepito:

*Articolo unico.*

Le provvidenze previste dall'articolo 1, lettere d), e), f), g), della legge 9 aprile 1955, n. 279, richiamata dall'articolo 5 della legge 26 luglio 1965, n. 969, sono estese anche a quelle opere di riparazione e di ricostruzione che i soggetti interessati, data l'urgenza, hanno eseguito di loro iniziativa,

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 80<sup>a</sup> SEDUTA (6 dicembre 1966)

prima dell'intervento statale, sempre che, prima del loro inizio, sia stata data comunicazione del danno al competente Ufficio del Genio civile oppure detto Ufficio abbia proceduto al relativo accertamento, anche sommario.

Forse l'espressione: « anche sommario » non è felice, ma si potrà usare, se lo si riterrà opportuno, un'altra espressione tecnicamente più rispondente.

**CROLLALANZA.** Quando ha avuto luogo la discussione sul presente disegno di legge, purtroppo ero assente e quindi non ho potuto parteciparvi. Vedo, però, che il testo originario dell'articolo unico era tale da postulare delle integrazioni e delle precisazioni, al fine di migliorarne la portata piuttosto « disinvolta ».

Ora, dalla lettura del nuovo testo al nostro esame, appare necessario, a mio avviso, che la dizione: « prima dell'intervento statale » venga sostituita con l'altra: « prima dei provvedimenti legislativi adottati dallo Stato »; per « intervento statale », infatti, si intende l'intervento operativo dello Stato e quindi l'espressione adottata è impropria.

Inoltre, a me sembra che il provvedimento, così come si vuole formulare, lasci alquanto perplessi, perchè è vero che in determinati casi di calamità il ritardo dello Stato nell'adottare dei provvedimenti ha imposto, proprio per questioni di somma urgenza, agli interessati, di prendere l'iniziativa e di provvedere per proprio conto (con il rischio di non fruire del risarcimento dei danni subiti), però in questi casi si è adottata sempre la misura precauzionale della valutazione dello stato di consistenza e della documentazione fotografica della situazione derivata dal disastro.

Quindi, se si vuole ad ogni costo porre riparo ad una determinata situazione, troviamo almeno una soluzione che non costituisca precedente per il futuro. Se ci mettessimo su questo terreno, in caso di calamità, qualsiasi proprietario comincerebbe ad operare per proprio conto, certo che poi verrà una leggina che sanerà la situazione. Questo modo di procedere è molto perico-

loso, anche perchè non è da escludere che, sul piano umano e in un particolare momento, lo stesso funzionario del Genio civile lascerà correre: sa che il sinistrato ha subito un danno, che ne abuserà in misura più o meno maggiore, sa che comunque c'è una certa consistenza e quindi non va troppo per il sottile.

Procediamo, quindi, con i piedi di piombo in questa materia, perchè qui possono andare dispersi con la maggiore disinvoltura quei pochi quattrini che lo Stato molte volte non è in condizioni di erogare anche per questioni molto urgenti; per cui variamo pure questa disposizione, però precisiamo un po' meglio di quanto non sia stato fatto anche con gli emendamenti proposti.

**PRESIDENTE.** Se potesse suggerire la formula esatta del suo emendamento ...

**CROLLALANZA.** Non è difficile; a me sembra che la formula potrebbe essere la seguente: « data l'urgenza, hanno eseguito di loro iniziativa prima dei provvedimenti legislativi dello Stato ».

**SPIGAROLI.** Non è esatto, perchè ci sono sia i provvedimenti legislativi che quelli amministrativi!

**CROLLALANZA.** Allora si potrebbe dire: « prima delle provvidenze adottate dallo Stato ».

**SPIGAROLI.** Ma gli interventi dello Stato sono proprio le provvidenze!

**CROLLALANZA.** No, possono anche essere gli interventi operativi: in caso di urgenza, se una casa è pericolante, la si puntella!

**PRESIDENTE.** Comunque l'osservazione è stata raccolta, poi vedremo come risolverla.

**ZANNIER.** Onorevoli colleghi, ricordo, con riferimento all'articolo 11 del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, ri-

guardante le provvidenze a favore dei territori colpiti dalle recenti alluvioni, attualmente all'esame della Commissione finanze e tesoro, che fu valutata (anche dall'Ufficio legislativo del Ministero dei lavori pubblici) la opportunità di inserire, nell'articolo suddetto, il contenuto della proposta di legge che stiamo discutendo.

Il ricordato articolo 11, nella nuova formulazione, suonerebbe così:

« Entro il termine di 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, possono chiedere di essere ammessi al godimento delle agevolazioni previste dal presente decreto anche i soggetti che abbiano iniziato od eseguito il ripristino degli immobili di loro proprietà prima dell'intervento statale.

La concessione delle agevolazioni è subordinata alla condizione che il competente Ufficio del genio civile accerti l'entità del danno prima dell'ultimazione dei lavori e che questi corrispondano all'accertamento effettuato.

Le disposizioni contenute nei precedenti commi si applicano anche ai lavori di ripristino effettuati ai sensi della legge 26 luglio 1965, n. 969. Qualora il danno non sia stato accertato prima dell'ultimazione dei lavori, la concessione delle agevolazioni è subordinata all'attestazione da parte del sindaco dell'entità del danno subito e della sua dipendenza dagli eventi calamitosi cui si riferisce la legge stessa ».

Si è introdotto questo termine di 60 giorni perchè l'accertamento dell'Ufficio del Genio civile non avvenga a lavori ultimati, ma nel corso dei lavori stessi. Questo costituirebbe la garanzia cui accennava il senatore Crollalanza.

C R O L L A L A N Z A . Ma qui si tratta di lavori completati!

Z A N N I E R . Si sono verificati dei danni ed il proprietario, prima che essi diventassero più gravi in attesa dell'accertamento, ha cominciato la ricostruzione. Il Genio civile, però, secondo quanto viene stabilito in questo articolo 11, esegue l'accertamento nel corso dei lavori, per cui

il tecnico può dire se si tratta di un lavoro effettivamente pertinente all'alluvione e può stabilire l'entità del danno stesso.

Ora, la parte che potremmo stralciare, qualora si intenda farlo, per inserirla nella proposta di legge in esame, è l'ultimo comma dell'articolo 11 che ho testè letto.

Come certamente ricorderete, nell'altra tornata si parlò di un atto notorio (questa proposta, se non erro, fu fatta dal senatore Jervolino). Non v'è dubbio che la dichiarazione del sindaco, specie nei piccoli comuni, è molto più probante dell'atto notorio che, purtroppo, sappiamo come viene spesso redatto: è facile, infatti, trovare gente disposta, indipendentemente dalla conoscenza di fatti e situazioni, a firmare l'atto notorio. L'accertamento del sindaco, anche perchè tale formula è stata adottata in precedenti leggi, è certo più probante, nei casi di lavori già effettuati, di qualsiasi altra dichiarazione.

Quindi, per sanare la situazione prospettata dal senatore Spigaroli, ritengo che la soluzione migliore sia quella di stralciare l'ultimo comma dell'articolo 11 del decreto-legge e porlo in calce all'articolo unico al nostro esame.

S P I G A R O L I . È l'accertamento sommario?

Z A N N I E R . Abbiamo dei casi in cui questo accertamento sommario è stato fatto, ma qui dobbiamo fare l'ipotesi limite se vogliamo sanare la situazione, cioè l'ipotesi secondo cui l'accertamento non è stato fatto!

S P I G A R O L I . È stato riscontrato che non sussistono casi in cui non sia stato fatto l'accertamento: il Genio civile ha fatto tutti gli accertamenti nella prima settimana. Questa la ragione per cui abbiamo abbandonato questa ipotesi!

F E R R A R I G I A C O M O . Signor Presidente, a mio avviso il nuovo testo dell'articolo unico, così come è stato letto dal senatore Spigaroli, può essere tranquillamente accettato da tutti i colleghi.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 80<sup>a</sup> SEDUTA (6 dicembre 1966)

Spiego brevemente come sono andati i fatti nella mia provincia, almeno dove sono avvenuti i danni maggiori ai fabbricati.

Il Genio civile non ha ricevuto alcuna denuncia, però si è recato sul posto il giorno successivo all'alluvione e nei primissimi giorni ha fatto un accertamento sommario, che non risulta attraverso verbali ma da un libro in possesso del Genio civile stesso: il fabbricato del signor Tizio, piano terreno, numero *tot* ambienti, è andato completamente distrutto; oppure: il tetto e metà dei muri sono andati distrutti, eccetera.

Ora, non so se in altre provincie le cose sono andate allo stesso modo; può darsi che siano state fatte delle denunce, ma, ripeto, nella mia provincia non sono state fatte denunce e sono stati eseguiti quegli accertamenti di cui ho parlato. Per cui ritengo che la nuova formulazione dell'articolo assicuri una certa tranquillità nel senso che non potranno essere computati lavori non eseguiti o ampliamenti fatti nell'interesse del colpito, e nello stesso tempo operi in modo che a ciascuno sia dato quanto è giusto che egli riceva.

Non ho alcuna difficoltà ad accogliere la formulazione proposta dal senatore Zannier; comunque ritengo che l'articolo unico, così come è stato proposto dal collega Spigaroli, possa senz'altro essere approvato.

ZANNIER. Con l'accoglimento dell'emendamento da me proposto, a mio avviso, si risolvono tutti i casi ipotizzabili e si realizza una sanatoria definitiva.

Per recepire quanto sostenuto dal collega Spigaroli potrebbe essere accolta la formulazione da me proposta, sopprimendo l'ipotesi relativa al mancato accertamento del danno prima dell'ultimazione dei lavori: siccome questi casi sembra che non sussistano, non vi è ragione di preoccuparsi circa la possibilità di incorrere in una eventuale elargizione di somme di denaro a coloro che non abbiano subito danni. Peraltro, ripeto, in tale caso, l'autorità comunale (che, specialmente nei piccoli comuni, è a conoscenza delle situazioni locali) sarebbe sempre in grado di dire: questi non ha fatto denuncia, non c'è stato l'accertamento del Genio civile, però è stato danneggiato.

SPIGAROLI. Mi scusi, senatore Zannier, ma vorrei sapere: l'emendamento di cui parla è stato approvato, relativamente all'articolo 11 del decreto-legge?

ZANNIER. Sarebbe stato concordato.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'articolo 11, però, è stato approvato ieri sera con un emendamento proposto dal senatore Maier e con lievi modifiche.

DERIU, *relatore*. Signor Presidente, mi sembra che qui stiamo andando eccessivamente al di là di quella che è la portata effettiva della proposta presentata dal collega Spigaroli. Non bisogna dimenticare che stiamo esaminando un provvedimento che intende limitare i propri effetti ad un certo evento, con un particolare intervento dello Stato il cui valore finanziario assomma a due miliardi e mezzo di lire.

La volta scorsa, a seguito della proposta del collega Ferrari, io assunsi un determinato atteggiamento affinché rimanesse consacrato a verbale il principio che non potevamo assolutamente approvare leggi che adottassero il concetto di una sanatoria generale; l'ipotesi che stiamo esaminando si riferisce, ripeto, ad un evento ormai concluso e, in questa dimensione, in cui anche una limitata sanatoria può apparire in qualche modo giusta, gli emendamenti proposti dai colleghi Spigaroli e Ferrari sembrano ragionevoli.

Sono d'accordo anche con l'ultima parte dell'intervento del collega Crollanza, però una volta che il principio di cui sopra sia stato consacrato a verbale, cerchiamo di concludere rapidamente l'esame di questo disegno di legge. Siccome si tratta di risolvere positivamente una certa situazione di disagio, ritengo che il testo presentato dal senatore Spigaroli risponda perfettamente. La proposta fatta dal collega Zannier avrebbe la sua ragion d'essere se riferita al ricordato decreto-legge, a stanziamenti di centinaia di miliardi; non modifichiamo quindi la presente proposta di legge, non introduciamo nuove norme, altrimenti sarei il pri-

mo a chiedere un rinvio per approfondire ulteriormente la materia.

Per quanto riguarda il termine « intervento », mi permetto sommamente di replicare al senatore Crollalanza che la parola ha un significato molto lato, nel senso che si prende in considerazione l'attività dello Stato sia sul piano legislativo che operativo.

Vorrei solo suggerire qualche modifica formale, ma da apportare in sede di coordinamento, e cioè: toglierei all'inizio la congiunzione « e », perchè trattandosi di una elencazione di lettere potrebbe generare confusione, metterei una virgola dopo « n. 279 » e dopo le parole « intervento statale »; infine, per evitare di ripetere il termine « prima », direi « anteriormente al loro inizio ». Non mi soddisfa il termine « sommario », tuttavia, poichè pare che ciò sia avvenuto di fatto e si tratta di chiudere definitivamente una questione rimasta in sospeso, lasciamolo pure e approviamo il testo nella nuova formulazione presentata.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi sembra che il relatore abbia toccato con precisione il centro della questione. La finalità che ci proponiamo, in seguito ai suggerimenti dei senatori Ferrari e Spigaroli, è quella di operare una sanatoria in questa particolare circostanza in modo da chiudere la partita; quindi è sufficiente che la norma raggiunga tale scopo.

Il nuovo testo presentato è abbastanza pregevole; per quanto riguarda la proposta del senatore Zannier, si tratta di una formulazione pressochè ineccepibile, ma mi sembra che vada al di là di questo limitato scopo di sanare e chiudere una limitata questione. Ricordo che l'articolo 11 del citato decreto-legge, è stato approvato nella seduta di ieri dalla 5<sup>a</sup> Commissione, con qualche lieve modifica e con l'aggiunta di un comma proposto dal senatore Maier, per cui i comuni possono essere delegati ad effettuare i vari accertamenti di competenza del Genio civile, qualora i comuni stessi abbiano adeguate attrezzature.

Concludendo, non sarei affatto contrario alla nuova formulazione del provvedimento,

benchè anch'io preferirei che non venisse usato il termine « sommario », considerato il suo vago significato.

SPIGAROLI. Possiamo dire: « anche in modo sommario al relativo accertamento ».

DERIU, *relatore*. È la stessa cosa.

FERRARI GIACOMO. Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di accettare il termine « sommario »; dato che in realtà le denunce non sono state fatte, ma sono stati eseguiti questi accertamenti descrittivi, o sommari che dir si voglia, perchè non dirlo?

GENCO. Se l'accertamento è descrittivo, non è sommario!

FERRARI GIACOMO. È la stessa cosa. Mi permetto di insistere perchè venga approvato il testo nella nuova formulazione in quanto tranquillizza tutti e offre le garanzie necessarie.

JERVOLINO. Vorrei ricordare che i lavori parlamentari debbono essere tenuti presenti nell'applicazione delle leggi, non solo dai magistrati ma anche dagli uffici amministrativi. Pertanto, una volta che sia stata chiaramente espressa, attraverso la discussione del disegno di legge, la volontà del legislatore, e cioè che si debba fare un accertamento non rigoroso ma sommario, mi sembra che il problema di inserire o meno il termine « sommario » non abbia alcuna importanza.

Questo l'ho voluto dire *ad abundantiam*, non perchè mi opponga alla formulazione del testo, ma perchè ci serva come norma generale, per evitare che discussioni su quisquillie ritardino, come spesso accade, i nostri lavori.

DE UNTERRICHTER. Mi rincresce di non essere d'accordo col senatore Jervolino. Il cittadino non ha i verbali delle nostre discussioni a disposizione ed è, questa, una verità che non possiamo nascon-

derci. Nel caso in esame, la realtà è che il funzionario del Genio civile è andato sul posto e ha fatto una descrizione in questi termini: qui manca il tetto, sono stati danneggiati cinque ambienti, eccetera. Ciò costituisce un accertamento sommario, direi molto sommario, perchè l'accertamento in genere è accompagnato da termini più precisi; quindi dobbiamo avere il coraggio di affermare espressamente nella legge quello che intendiamo dire.

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

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge nel nuovo testo che accoglie anche le proposte formulate dal Sottosegretario di Stato.

*Articolo unico.*

Le provvidenze previste dall'articolo 1, lettere *d*), *e*), *f*), *g*), della legge 9 aprile 1955, n. 279, richiamata dall'articolo 5 della legge 26 luglio 1965, n. 969, sono estese anche a quelle opere di riparazione e di ricostruzione che i soggetti interessati, data l'urgenza, hanno eseguito di loro iniziativa, prima dell'intervento statale, sempre che, anteriormente al loro inizio, sia stata data comunicazione del danno al competente ufficio del Genio civile oppure detto ufficio abbia proceduto, anche in modo sommario, al relativo accertamento.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

*(È approvato).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Fortini; Lezzi e Di Nardo; Tesauro e Amatucci: « Modifica della legge 5 marzo 1963, numero 285, per la costruzione del palazzo di giustizia di Napoli » (1911) (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 Fortini; Lezzi e

Di Nardo; Tesauro e Amatucci: « Modifica della legge 5 marzo 1963, n. 285, per la costruzione del palazzo di giustizia di Napoli », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**J E R V O L I N O , relatore.** Con leggi 25 aprile 1957, n. 369 e 5 marzo 1963, n. 285, il Ministero dei lavori pubblici fu autorizzato a provvedere alla definitiva sistemazione del palazzo di giustizia di Napoli nel limite di spesa di sei miliardi di lire.

Con la seconda delle ricordate leggi fu financo precisata l'area sulla quale attuare la costruzione. Non essendo possibile utilizzare quell'area, gli onorevoli deputati Fortini, Lezzi, Di Nardo, Tesauro e Amatucci presentarono alla Camera dei deputati tre distinte proposte di legge tendenti a modificare la legge 5 marzo 1963 per quanto inerente alla scelta dell'area sulla quale la costruzione dovrà essere eseguita.

Le tre proposte di legge furono riunite in un unico testo che venne approvato dall'altro ramo del Parlamento nella seduta del 20 ottobre 1966.

La modifica sostanziale, da apportare alla legge 5 marzo 1963, è del seguente tenore: « Il Palazzo di giustizia dovrà realizzarsi sull'area che, sentiti il Consiglio dell'Ordine forense e le Autorità giudiziarie di Napoli, sarà delimitata dal Ministero dei lavori pubblici di intesa con il Comune di Napoli ».

Naturalmente la spesa deve rimanere nel limite di sei miliardi.

Data l'altissima finalità per la quale urge la costruzione del fabbricato, esprimo parere favorevole per l'approvazione integrale del testo unificato ed approvato dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati.

**D E' C O C C I , Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Il relatore ha sinteticamente precisato le finalità del disegno di legge. Naturalmente la Camera ha molto studiato l'argomento: sono state presentate tre proposte di legge, è stato eseguito addirittura un sopralluogo dal relatore su mandato della Commissione. Come è stato detto, il fine che dobbiamo raggiungere è quello di svincolare l'autorità competente dall'ob-

bligo di realizzare l'opera nell'area a suo tempo delimitata da Corso Garibaldi, Via Enrico Cosenz e via Santi Cosma e Damiano.

La scelta di tale area, stabilita con la legge 5 marzo 1963, n. 285, aveva in realtà suscitato molte perplessità per la sua ubicazione nel contesto urbano; le difficoltà sono sorte, in particolare, sia in sede di parere sul bando di concorso relativo alla progettazione dell'opera presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia in sede di piano regolatore presso il competente assessorato del Comune di Napoli.

Data tale situazione, pertanto, il Ministero è perfettamente d'accordo che la scelta dell'area sia fatta liberamente, senza alcun vincolo di legge.

**J E R V O L I N O**, *relatore*. C'è il vincolo della spesa.

**D E' C O C C I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ... e naturalmente delle esigenze urbanistiche!

Il Governo conclude invitando la Commissione ad approvare il presente disegno di legge.

**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.

L'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, numero 285, è sostituito dal seguente:

« L'articolo 1 della legge 25 aprile 1957, n. 309, per la parte relativa all'ampliamento ed al riadattamento del Palazzo di giustizia di Napoli è modificato, sostituendo alle parole " nonchè all'ampliamento e riadattamento del Palazzo di giustizia di Napoli " le seguenti: " nonchè alla costruzione, nel limite di 6 miliardi di lire, del nuovo Palazzo di giustizia di Napoli da realizzare sull'area che, sentito il Consiglio dell'Ordine forense e le Autorità giudiziarie di Napoli, sarà delimitata dal Ministero dei lavori pubblici, di intesa con il comune di Napoli " ».

(È approvato).

#### Art. 2.

L'articolo 2 della legge 5 marzo 1963, numero 285, è sostituito dal seguente:

« L'approvazione del progetto equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono dichiarati urgenti ed indifferibili.

Per la determinazione dell'indennità di espropriazione, si applicano le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Genco ed altri: « Ulteriore proroga dei termini della legge 21 ottobre 1950, n. 943, e dell'articolo 37 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, recanti provvedimenti a favore dell'Ente portuale Savona-Piemonte » (1931)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, di iniziativa dei senatori Genco, Massobrio, Giancane, Crollanza e Adamoli: « Ulteriore proroga dei termini della legge 21 ottobre 1950, n. 943, e dell'articolo 37 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, recanti provvedimenti a favore dell'Ente portuale Savona-Piemonte ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

**D E U N T E R R I C H T E R**, *relatore*. Il disegno di legge al nostro esame, proposto da colleghi delle varie parti politiche, corrisponde ad una effettiva necessità.

Come tutti sappiamo, è pendente davanti al Senato il disegno di legge n. 960 concernente l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona. In attesa che tale disegno di legge venga approvato, si rende necessario prorogare i termini relativi all'esercizio, da parte dell'Ente portuale Savona-Piemonte, dei servizi di illuminazione e di pulizia del porto e la facoltà attribuita allo stesso Ente di applicare una tassa portuale, in misura non superiore a lire 15 per ogni ton-



nellata metrica, sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti di Savona e Vado Ligure.

Con il disegno di legge in esame si propone di prorogare di due anni i termini di cui si è detto, i quali scadono il 31 dicembre 1966. Io propongo senz'altro l'approvazione del provvedimento. Devo manifestare però una perplessità, e prego i colleghi proponenti di illuminarmi.

Qui si tratta di prorogare di due anni i termini relativi non solo all'esercizio da parte dell'Ente in questione dei servizi di illuminazione e di pulizia del porto, ma anche alla facoltà di applicare la tassa non superiore a 15 lire per ogni tonnellata di merce sbarcata o imbarcata. Io mi domando se, quando sarà approvata la nuova legge (cosa che potrebbe avvenire prima dello scadere dei due anni), non si determineranno delle difficoltà: mi domando cioè se si potrà stabilire nel futuro provvedimento che, dal momento della sua entrata in vigore, cessa qualsiasi attività dell'Ente Savona-Piemonte ed entra in funzione il nuovo Ente.

A D A M O L I . Non starò a ricordare i motivi che hanno ispirato la proposta, i quali sono stati già illustrati in altra occasione.

Per quanto riguarda la durata delle proroga, penso che una risposta possa darla il rappresentante del Governo. Mi pare che siamo tutti d'accordo che provvedimenti di carattere parziale concernenti i vari Enti non se ne debbano più fare. Lo stesso ministro Natali qualche giorno fa ha annunciato che il Ministero sta predisponendo un provvedimento generale per gli Enti portuali. Se il Governo ritiene che il disegno di legge di carattere generale sarà presentato entro l'attuale legislatura, allora si può anche prevedere una proroga di un anno, ma abbiamo motivo di ritenere che ciò difficilmente potrà verificarsi.

Ci troviamo, dunque, davanti a questa situazione: il disegno di legge sull'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona non andrà avanti, perchè lo stesso Governo riconosce che occorre trovare un'altra soluzione; questa soluzione comprende problemi di portata tale, che assai difficilmente potrà realizzarsi nel corso dell'attuale legislatura.

Per evitare lo stillicidio delle leggine (non conferisce certo credito al Parlamento il fatto di approvare una proroga ogni anno), noi proponiamo una proroga di una durata che consenta lo studio e l'attuazione di una nuova regolamentazione dei porti italiani.

Quanto alla preoccupazione del collega De Unterrichter, a me pare che essa non abbia ragion d'essere. Uno stato di fatto esiste comunque: noi non modifichiamo niente dell'attuale stato di cose.

Concludendo, io insisterei per la proroga di due anni e mi auguro che l'onorevole Sottosegretario ci dica che lo studio del disegno di legge organico si trova in una fase così avanzata che ci consentirà di esaminarlo al più presto.

G E N C O . Mi duole, signor Presidente, che non sia più presente il Sottosegretario de' Cocci, perchè avrei voluto ricordargli le tre o quattro leggine di proroga che abbiamo approvato relativamente alle disposizioni sulla revisione dei prezzi delle opere pubbliche e manifestargli la mia preoccupazione per i termini che scadranno prossimamente, per cui potremmo essere costretti ad approvare una nuova proroga tra dieci giorni.

È proprio in considerazione di certe scadenze che nel provvedimento in esame si è proposto il termine di due anni.

Il disegno di legge sull'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte è giacente davanti alla Commissione da circa due anni; in un primo tempo (per un anno) ne è stato relatore il collega Florena, poi a lui sono subentrato io stesso. Ricordo che in una delle sedute di febbraio o marzo di questo anno, io dissi che si poteva pure procedere nell'esame del disegno di legge, ma il Governo dichiarò che non era pronto; e si sono lasciati inutilmente trascorrere tutti questi mesi.

Ora, se si ritiene che, a prescindere dal disegno di legge organico, il provvedimento sull'istituzione del nuovo Ente autonomo potrà essere varato entro gennaio o febbraio del prossimo anno, io posso anche essere d'accordo per la proroga di un anno. Se invece il Sottosegretario dirà che, in previsio-

ne della presentazione del disegno di legge organico, il provvedimento sul nuovo Ente non andrà avanti, allora la proroga di un anno sarebbe inutile, perchè, come giustamente osserva il collega Adamoli, un provvedimento che disciplini l'intera materia non potrà essere varato sollecitamente.

Io prego, comunque, la Commissione di approvare la nuova proroga perchè, scadendo il 31 dicembre 1966 i diritti ora attribuiti all'Ente Savona-Piemonte, tutti i servizi di illuminazione e di pulizia del porto attualmente eserciti dall'Ente stesso verrebbero a cessare, mentre noi dobbiamo assicurare la continuità di tali prestazioni.

**DE UNTERRICHTER**, *relatore*. Io ho voluto soltanto prospettare la mia perplessità; ma sono d'accordo per l'approvazione del disegno di legge.

**MARTINEZ**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo ritiene che allo stato attuale sia opportuno prorogare i termini in questione soltanto di un anno, anche in considerazione del fatto che per un altro disegno di legge analogo è prevista una proroga di tale durata.

La proroga di due anni significherebbe una sostanziale rinuncia al disegno di legge che riguarda l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona, perchè il termine andrebbe oltre l'attuale legislatura.

**PRESIDENTE**. Mi pare che nella risposta del Sottosegretario vi sia un'affermazione contraria a quella fatta dal collega Adamoli, il quale ritiene che il Governo sarebbe d'accordo di non varare più singole leggi. Mi sembra infatti di aver compreso nelle parole del Sottosegretario l'intenzione del Governo di riprendere l'esame del disegno di legge sul porto di Savona. Su questo vorrei avere una conferma.

**MARTINEZ**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Noi abbiamo fiducia che entro un anno possa approvarsi il disegno di legge relativo all'Ente del porto di Savona. Se si riuscirà, poi, a predispor-

re tempestivamente il disegno di legge organico, si potrà o da parte del Governo o della stessa Commissione rivedere il provvedimento sul porto di Savona e, se sarà il caso, rinunziarvi. Ma, ripeto, allo stato attuale, noi riteniamo opportuno che la proroga abbia soltanto la durata di un anno.

**GENCO**. Io ho posto al Sottosegretario una domanda precisa: ritiene che si possa varare entro breve tempo il disegno di legge sull'Ente autonomo del porto di Savona?

Io penso che non vi siano motivi per procrastinare l'esame di detto disegno di legge. La discussione è già stata iniziata e potremmo concluderla, se il Sottosegretario è d'accordo, dopo le prossime ferie natalizie. Noi abbiamo già approvato in questa stessa Commissione provvedimenti per l'istituzione di altri enti autonomi portuali, per esempio quello di Palermo. L'eventuale disegno di legge organico non potrà fare delle eccezioni per gli enti autonomi portuali esistenti: dovrà probabilmente coordinare tutto. Quindi, anche l'Ente portuale di Savona, se il disegno di legge per la sua istituzione sarà stato approvato, verrà considerato nella legge generale alla stregua di tutti gli altri enti autonomi portuali.

Cerchiamo, dunque, di arrivare ad una conclusione in merito all'istituzione del nuovo Ente, altrimenti dimostreremo di essere incapaci a decidere su una materia, la quale è stata, secondo me, abbastanza discussa.

**MARTINEZ**, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il fatto di approvare una proroga di un anno starebbe appunto ad indicare il desiderio che il disegno di legge sull'Ente autonomo del porto di Savona sia presto varato. Il fatto invece di prorogare di due anni i termini di cui si tratta, indicherebbe il contrario, cioè che il Parlamento, di quel disegno di legge, non ne voglia fare niente.

**ADAMOLI**. Io insisto, invece, per la durata di due anni della proroga. Ed i motivi per i quali insisto non sono suggeriti da interessi di parte.

Il discorso che fa l'onorevole Sottosegretario è valido indipendentemente dalla questione del tempo. Noi non facciamo una questione di tempo: possiamo prevedere anche un termine di sei mesi o di un mese, ma dobbiamo farlo responsabilmente! Poiché il Governo non è in condizione di dire niente di preciso su questo problema, approvare adesso una proroga con la prospettiva di doverne predisporre un'altra fra un anno mi pare che non aumenti il nostro prestigio nei confronti degli enti per i quali abbiamo già dimostrato parecchie incertezze.

Perchè il disegno di legge sull'Ente del porto di Savona non va avanti? Perchè gli stessi interessati al provvedimento oggi non sono più molto convinti, in quanto il problema dei porti ha fatto dei passi avanti. C'è una concezione diversa: i municipalismi cadono, le soluzioni localistiche cadono. Il concetto di programmazione, sia pure in modo molto incerto e sfumato, si afferma, almeno sotto questo aspetto. E quindi veramente assurdo che il Governo voglia affrontare il problema riguardante un porto, dicendo che fra un mese presenterà un disegno di legge di carattere generale.

Noi approveremmo un disegno di legge di portata molto limitata ed imperfetto alla vigilia della presentazione di una disciplina generale che comprenderà anche la materia regolata da norme particolari. Inoltre, se sollecitiamo l'approvazione del provvedimento per il porto di Savona, avremo sollecitazioni anche per gli altri porti, di Trieste, di Bari, eccetera; o si affronta il problema su un piano generale, nazionale, oppure si dà di nuovo il via alle spinte localistiche, con tutto quello che ciò comporta.

Per questi motivi noi insistiamo per la proroga di due anni, il che non impedisce al Governo di presentare anche tra un mese un disegno di legge che disciplini tutta la materia. D'altra parte lo stesso Sottosegretario non ci ha detto con certezza i tempi di questo famoso provvedimento organico!

**C R O L L A L A N Z A .** Mi sembra che si stia facendo una questione di lana caprina.

La realtà è che, per una serie di circostanze, il disegno di legge sul porto di Savona non va avanti; d'altra parte, si sa, perchè effettivamente risponde ad una esigenza di carattere generale, che è opportuno disciplinare in modo organico la materia relativa agli enti portuali che attualmente è regolata in maniera diversa da città a città. È anche noto che sono state bloccate ulteriori richieste di trasformazione (c'è per esempio il Consorzio del porto di Bari che deve essere trasformato in ente portuale), proprio in vista di una legge organica.

Se così stanno le cose e se è fondato il dubbio che difficilmente entro un anno sarà approvato il disegno di legge per il porto di Savona, a me pare che, senza pregiudizio per l'eventuale ripresa della discussione del provvedimento sul porto di Savona, nè per la volontà di varare una legge organica, sia più prudente ed opportuno mantenere il termine di due anni, per evitare proprio quello che diceva il senatore Genco a proposito della revisione dei prezzi in materia di opere pubbliche, e cioè che, ancora una volta, tra un anno, prima che cessi l'attuale legislatura, ci troviamo costretti ad approvare una ulteriore legge di proroga per il porto di Savona.

**P R E S I D E N T E .** La mia personale opinione è che il termine di uno o due anni non avrebbe molta importanza se non assumesse in questo caso un significato politico. In sostanza, il Governo desidera che si stabilisca il termine di un anno per dimostrare una certa linea di condotta; l'opposizione insiste sulla proroga di due anni per indicare una linea di condotta diversa, cioè nega assolutamente l'opportunità di varare leggi particolari e sottolinea la necessità di provvedere con una legge-quadro che disciplini tutta la materia. Posta la questione sotto questo profilo, si tratta quindi di un voto politico che la Commissione è chiamata ad esprimere.

**C R O L L A L A N Z A .** Non mi sembra che la questione assuma significato politico!

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 80<sup>a</sup> SEDUTA (6 dicembre 1966)

**P R E S I D E N T E .** Metto in relazione il discorso del senatore Adamoli con la dichiarazione del rappresentante del Governo. Ho premesso, comunque, che si tratta di una opinione personale.

**B E R N A R D I .** Ai fini pratici il termine di un anno o due anni non cambia nulla, però è bene affermare di fronte all'opinione pubblica che vogliamo fare qualcosa.

**D E R I U .** Mi sembra che la richiesta del Governo abbia una sua ragion d'essere, che viene incontro alle preoccupazioni espresse dal senatore Adamoli.

Mi consenta di dirle, senatore Adamoli, che lei è in contraddizione con sè stesso, perchè da un lato rimprovera al Governo di voler rinviare *sine die* e di non avere nemmeno precisato il periodo in cui intende regolare la materia con una legge organica, dall'altro però chiede una proroga così lunga che autorizza in sostanza il Governo stesso a rinviare ulteriormente il problema o, per lo meno, a segnare il passo.

Ora, dal momento che esiste l'esigenza da tutti riconosciuta di fare in fretta, mi sembra che la richiesta del Governo sia significativa; ma maggiore significato assumerebbe a seguito di una dichiarazione di volontà politica da parte nostra, che, riducendo il termine da due anni ad un anno, significherebbe invito al Governo stesso a presentare sollecitamente la legge quadro.

**A D A M O L I .** Se si tratta della legge quadro siamo d'accordo.

**D E R I U .** Vedremo a suo tempo se sarà il caso di portare avanti la legge particolare per il porto di Savona ovvero di provvedere con una legge generale. Non c'è dubbio che esiste l'esigenza pressante di una legge organica in questo settore. Effettivamente, certi municipalismi, certi compartimenti stagni, che valgono per Savona come per Genova, debbono cessare. Non capisco, per esempio, perchè in alcuni porti oggi i portuali guadagnino una certa cifra, in altri invece guadagnino una cifra dieci volte

inferiore. Mi rendo conto che nelle zone più ricche e con maggior traffico i portuali debbano godere di particolari benefici; ciò non toglie però che anche gli altri abbiano il diritto di sentirsi figli e non figliastri di questa patria.

Concludo, pertanto, invitando la Commissione ad approvare il disegno di legge, limitando ad un anno la proroga proposta e ribadendo la nostra volontà di sollecitare il Governo a presentare gli strumenti legislativi idonei a risolvere il problema dei porti nel tempo più breve possibile, cioè prima dello scadere della proroga.

**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 del 31 dicembre 1966 stabilito dall'articolo 1 della legge 23 dicembre 1965, n. 1417, per l'applicabilità in favore dell'Ente portuale Savona-Piemonte della tassa, non superiore a lire 15 per ogni tonnellata metrica, sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti di Savona e Vado Ligure, è ulteriormente prorogato di due anni.

A questo articolo è stato presentato dal rappresentante del Governo un emendamento tendente a sostituire le parole « due anni » con le altre « un anno ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 2.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge fino al 31 dicembre 1968 l'Ente portuale Savona-Piemonte provvede all'esercizio dell'illuminazione e della pulizia del porto, con le modalità di cui all'articolo 2 della legge 21 ottobre 1950, n. 943.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 80<sup>a</sup> SEDUTA (6 dicembre 1966)

In conseguenza dell'approvazione del precedente emendamento governativo, bisognerà sostituire in questo articolo le parole « 31 dicembre 1968 », con le altre: « 31 dicembre 1967 ».

Lo metto ai voti nel testo così modificato.  
(È approvato).

### Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

### **Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle Ferrovie complementari della Sardegna e delle Strade ferrate sarde » (1937)** (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: « Disposizioni per l'ammodernamento delle Ferrovie complementari della Sardegna e delle Strade ferrate sarde », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**D E R I U , relatore.** Signor Presidente, esistono motivi di urgenza, che io non esito a definire drammatici, per la situazione di estremo disagio in cui si trova il servizio delle ferrovie gestite in regime di concessione in Sardegna e che si riflette anche nei confronti dei poveri lavoratori che da mesi non vengono pagati. Mi pare, pertanto, che non resti a noi che convalidare il testo già approvato dalla Camera dei deputati, minuziosamente esaminato nel corso di una discussione molto ampia e anche attraverso un lungo travaglio di carattere politico. Se i motivi di urgenza cui accennavo prima non fossero sussistiti e non fossero presenti alla

nostra coscienza, probabilmente lo stesso relatore avrebbe chiesto un breve rinvio della discussione del disegno di legge che, indubbiamente, si presenta molto complesso.

L'ammodernamento delle ferrovie gestite in regime di concessione, stabilito con legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha avuto inizio il 1° luglio 1952 e termine il 31 dicembre 1963. Esso prevedeva tre categorie di opere: la prima, un ammodernamento del materiale fisso e di quello mobile riferito a quei tratti di linea che, per la loro rispondenza alle esigenze economiche e sociali dell'ambiente e per la loro efficienza, si prevedeva che sarebbero rimasti in attività di servizio ancora per molto tempo (mi pare 25 anni); la seconda, invece, un ammodernamento molto più limitato, direi più che altro un'opera di ordinaria amministrazione, concernente quei tratti di linea la cui permanenza o sopravvivenza era problematica, incerta, legata cioè alle esigenze della realtà economica e sociale della Sardegna; la terza categoria comprendeva soltanto opere di aggiornamento ed era legata purtroppo a quei tratti di ferrovia che dovevano essere smantellati e sono stati successivamente smantellati; ma di questo ci occuperemo più tardi, sia pure brevemente.

Ora, lo Stato ha corrisposto negli anni dal 1952 al 1963, così come era previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221 e successivamente dalla legge 7 marzo 1958, n. 237, in rate posticipate, delle sovvenzioni in parte destinate a contribuire alle spese dei lavori di ammodernamento nella misura massima prevista del 75 per cento ed in parte destinate al ripiano del bilancio di esercizio normale. Se si considera che l'82 per cento della spesa sostenuta dalle Ferrovie sarde è costituito dalle spese per il personale, si ha un'idea di quale sia la situazione di quelle Ferrovie, che non è poi molto lontana da quella delle Ferrovie statali in tutta Italia, tenendo conto delle gravi passività esistenti.

Il disegno di legge mira a sanare una situazione di fatto, che si è determinata sulla base delle disposizioni della legge n. 1221 e della legge n. 237, per cui si può dire che il disegno di legge medesimo si inquadra e

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 80ª SEDUTA (6 dicembre 1966)

nella logica e nella economia della legislazione esistente in materia.

Abbiamo, pertanto, due sovvenzioni di entità diversa, l'una per il periodo che va dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1958, l'altra per il periodo che va dal 1° gennaio 1959 al 31 dicembre 1963. Sono previste, poi, delle modificazioni attraverso decreti ministeriali.

È inutile, mi pare, che mi soffermi sulle singole cifre, anche perchè esse verranno considerate quando si discuterà sui singoli articoli, e in quella sede si potranno anche dare gli eventuali necessari chiarimenti. Mi limito ad osservare che la situazione sta diventando ogni giorno più grave.

Il Governo dovrebbe provvedere, in questi casi, con maggiore celerità, con maggiore urgenza e — se mi si consente, senza urtare la suscettibilità di nessuno — con maggiore sensibilità per i problemi economici e sociali di certe zone, che tendono con sacrificio, con decisione, con passione, ad un processo di ammodernamento e di rinnovamento delle proprie strutture economiche e produttive.

Ora, quando noi andiamo a corrispondere nel 1966, o meglio nel 1967 (perchè non sarà certamente prima) somme che avrebbero dovuto essere corrisposte alcuni anni fa, noi abbiamo certamente appesantito il bilancio delle aziende in questione. Non è che io voglia difendere queste aziende, perchè errori ne hanno commessi e ne commettono; però osservo che talvolta siamo noi stessi, è lo Stato stesso che rende possibile il determinarsi di certe impossibili situazioni. Si pensi soltanto alla svalutazione della moneta in questi ultimi anni, agli interessi che le banche richiedono per il denaro offerto. Io ricordo che, quando ero alla Regione, ad un certo momento, per far fronte a delle esigenze immediate, dovemmo prestare, noi che eravamo così poveri, 200 milioni a queste Società, che solo l'anno scorso, a distanza di dieci anni, hanno cominciato a restituire la somma mutuata. Se i provvedimenti fossero stati più tempesti-

vi, la situazione per le due Società sarebbe certo meno disastrosa!

Debbo ora fare un altro rilievo.

Sono state chiuse all'esercizio le linee Luras-Monti (chi conosce la Gallura sa che cosa ciò significhi); Villacidro-Sanluri-Isili; Villamar-Ales; Gairo-Ierzu. Non solo, ma il Ministero ha chiesto alle Società di esaminare la possibilità di procedere alla chiusura di altre linee: Laconi-Sorgono, Mandas-Arbatax, Macomer-Bosa, Tirso-Chilivani, Sassari-Tempio e Tempio-Palau.

Come ho già detto, per consentire l'ammodernamento delle ferrovie furono previste tre categorie di opere. Le linee ferroviarie ricadenti nella terza categoria sono già state chiuse all'esercizio; per quelle rientranti nella seconda categoria, il Ministero sta esaminando la possibilità di uno smantellamento. Resterebbero in esercizio quelle linee per le quali si è proceduto ad un ammodernamento radicale del materiale fisso e del materiale rotabile; in altri termini, gli odierni 835 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto si ridurrebbero notevolmente.

Io ricordo a me stesso e ricordo soprattutto al rappresentante del Governo che due anni fa, quando ebbi l'onore di fare la relazione sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, si svolse qui una discussione molto ampia a proposito dei cosiddetti « rami secchi », sia delle ferrovie statali che delle ferrovie in concessione, che trovò la Commissione unanime, tanto che la mia relazione non subì alcun rilievo da parte della Commissione finanze e tesoro e il Senato l'approvò. Durante quella ampia discussione impegnammo il Governo a non procedere a soppressioni di linee senza aver prima sentito il Parlamento e senza aver prima provveduto a sostituirle con mezzi di trasporto pubblici più idonei. Tutti sappiamo, infatti, che i cosiddetti « rami secchi » interessano zone vastissime del Mezzogiorno nelle quali la deficienza dei servizi di trasporto compromette qualsiasi processo di sviluppo economico.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 80ª SEDUTA (6 dicembre 1966)

È una cosa che ci tocca tutti come cittadini e come parlamentari; invece il Parlamento è stato ignorato: si è arrivati alla soppressione delle linee e le proteste che sono giunte al Ministero non sono state tenute in alcuna considerazione, non solo, ma ci si prepara a sopprimere altre linee per le quali sono già stati spesi miliardi di ammodernamento con lavori sia pure considerati di straordinaria manutenzione! Tutto questo è molto grave, in quanto ci si accingerebbe a sopprimere tali linee senza prima aver studiato i mezzi sostitutivi validi e dimenticando che oggi le ferrovie in certe zone non servono tanto al passeggero, quanto soprattutto al trasporto delle merci. Le ferrovie sono un mezzo in rapporto a finalità economiche e sociali, specie per le regioni che sono in via di sviluppo.

Se le ferrovie in tutta Italia segnano un passivo di centinaia di miliardi, ci si può ben accollare due-tre miliardi di passività, soprattutto quando ciò è nell'interesse di zone come la Sardegna e il Mezzogiorno in genere che stanno compiendo uno sforzo enorme per potersi riscattare dalla miseria millenaria in cui sono state lasciate! È una questione veramente grave che mi riservo, per quello che mi riguarda, di portare nella sede più vasta dell'Aula, al fine di discuterla più ampiamente ed avere, quindi, delle risposte chiare ed esaurienti.

Vista la già avvenuta soppressione di alcune linee, prego il Governo di astenersi dal decidere altre soppressioni, per le quali ha chiesto il programma alle strade ferrate e alle ferrovie complementari, prima di aver fatto conoscere come intenda provvedere e con quali mezzi e in quali tempi.

Detto questo, soggiungo che sarebbe anche tempo di passare alla nazionalizzazione delle ferrovie. È anacronistico che le ferrovie debbano essere ancora gestite da privati! Bisogna passare dallo scartamento ridotto allo scartamento normale, perchè non esistono popolazioni di serie A e popolazioni di serie B! Bisogna passare alla nazionaliz-

zazione, unificando i servizi in tutta Italia, dal Nord al Sud.

Questa è, a mio avviso, la migliore soluzione verso la quale dobbiamo tendere. Vorrei, quindi, che questo provvedimento, che raccomando all'approvazione sollecita dei colleghi, sia l'ultimo che riguardi interventi di contingenza e di sanatoria, segni la fine di una certa politica che non ha più alcuna ragione d'essere e l'inizio di una politica nuova per quanto riguarda i trasporti ferroviari in Italia. E quando dico: « Italia », dico tutta l'Italia, dal Nord al Sud, alle Isole!

B E R N A R D I . Il problema sollevato dal collega Deriu è indubbiamente di grande importanza.

Non è ammissibile che si mantengano differenze tra regioni e regioni del nostro Paese. La Sardegna è ancora depressa e mi risulta che ha anche dei servizi molto depressi. Non è giusto, a mio avviso, che queste società private, che costano miliardi allo Stato il quale deve intervenire con sussidi per mantenerle in vita, continuino ad esistere. Se questi sussidi devono continuare ad essere erogati, per quale ragione non si attua lo scartamento normale su tutte le linee ferroviarie, eliminando quei tratti che non dispongono di traffico sufficiente e sostituendoli con servizi di autocorriere?

Il collega Deriu ha fatto riferimento ai rami secchi. Al riguardo devo dire qualcosa di più: non è vero che lo Stato chiede di sopprimere i rami secchi; perchè anche quando i rami secchi sono accertati da tutti, lo Stato non si preoccupa di eliminarli! Nella mia città, infatti, siamo tutti d'accordo nel voler eliminare un ramo secco, anche per ragioni di estetica urbanistica, ma lo Stato non se ne occupa affatto!

Ci sono, quindi, questi casi: rami secchi, che sarebbe opportuno recidere, non vengono eliminati dal Governo, che però insiste nel voler sopprimere altri rami secchi, che sarebbe consigliabile mantenere! Non è, questa, una condotta che noi possiamo approvare!

Per concludere su questo argomento, insisto anch'io perchè sia resa giustizia a que-

sta terra che ha bisogno di essere messa in luce, di essere valorizzata, e perchè sia data tranquillità a quei dipendenti delle ferrovie private i quali molto spesso non percepiscono neppure i salari cui hanno diritto.

G E N C O . Non concordo col senatore Deriu circa l'opportunità di trasformare le ferrovie a scartamento ridotto in ferrovie a scartamento normale.

Spiego subito che le ferrovie a scartamento ridotto hanno dei limiti di raggi e di pendenza che non sono ammissibili nelle ferrovie a scartamento normale. Queste, infatti, possono superare una pendenza massima del 35 per mille; per quelle a scartamento ridotto la pendenza massima superabile può essere anche del 66 per mille. E così per i raggi: diversamente che per le ferrovie a scartamento ridotto, non si scende per le ferrovie a scartamento normale al di sotto di 300 metri. Il problema, quindi, non consiste solo nel togliere i binari di 90 centimetri e sostituirli con quelli di metri 1,44. L'ammodernamento può imporre anche delle rettifiche del tracciato delle gallerie, e perciò non è impresa di facile attuazione.

Premesso questo, io ritengo che lo Stato prima di sopprimere un tronco ferroviario deve valutarne bene le conseguenze, perchè alla fine siamo noi che porteremo tutto il peso e la responsabilità di una siffatta operazione.

Ora, io dico: si sa che la Sardegna si trova in una condizione peggiore rispetto alla stessa Basilicata (e badate che cito una delle regioni più depresse d'Italia). Io non ricordo i dati relativi al periodo precedente alla guerra; ma dopo la guerra, indubbiamente, le ferrovie della Sardegna sono state quelle a più alto coefficiente di servizio. Chiarisco che il coefficiente di servizio è dato dal rapporto tra spese e prodotto: quando le spese equivalgono al prodotto, il coefficiente di servizio è 1; quando sono inferiori al prodotto, il coefficiente di servizio è inferiore ad una unità; quando invece le spese superano il prodotto, del doppio o del triplo, il coefficiente di servizio sarà di 2, 3, eccetera.

Ci sono ferrovie in Sardegna che hanno coefficiente di servizio 7; ma questo non deve allarmare, perchè non si tratta di ferrovie che comportano centinaia di miliardi di spese, bensì di ferrovie locali che importano spese limitate (intorno ai cento milioni annui) e pochi prodotti.

Se leggete il volume che pubblica ogni anno l'Ispettorato della motorizzazione, molto pregevole per i dati statistici sui mezzi ferroviari in concessione, troverete che fino a dodici anni fa esistevano in Italia ferrovie il cui coefficiente di servizio si aggirava intorno all'unità, ed erano due particolarmente: la ferrovia Circumvesuviana e la ferrovia Milano-Nord, con coefficiente 0,90. In quelle ferrovie, praticamente, il prodotto serviva a coprire le spese. Da dodici anni a questa parte, invece, tutte le ferrovie sono arrivate a coefficienti di servizio di 1,5 o 2, in media; anche là dove si trasportano milioni di viaggiatori al giorno, le spese sono superiori di gran lunga al prodotto.

Non starò qui ad analizzare le cause di ciò. Faccio soltanto una constatazione. Naturalmente, nessuno si sognerebbe di chiudere le ferrovie Milano-Nord, le « Varesine », che trasportano ogni giorno a Milano migliaia di persone, anche se lo Stato ci rimette alcune centinaia di milioni annui, forse qualche migliaio, come accade del resto per le ferrovie delle nostre zone. In proposito debbo dire che non sono molto d'accordo con il collega Deriu circa la proposta di nazionalizzare tutte le ferrovie.

Le nostre ferrovie del sud-est, che interessano una delle zone più popolate ed economicamente nemmeno molto depresse del meridione, il leccese, sono tutte a scartamento ordinario, mentre a scartamento ridotto sono le calabro-lucane, che hanno un coefficiente di esercizio elevato. Ci siamo occupati qui dell'operazione di passaggio di queste ferrovie alla gestione governativa. Che cosa è successo? Quando la gestione era affidata alla Società che aveva quelle ferrovie in concessione (la Mediterranea, per la cronaca), il *deficit* si aggirava sul miliardo e 700 milioni. Intervenuta la gestione dello Stato (che ha corrisposto alla Società concessionaria tre o quattro miliardi di inden-



7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 80ª SEDUTA (6 dicembre 1966)

nizzo) il deficit è salito a 2 miliardi e qualcosa.

È anche dimostrato che la gestione governativa non modifica certe situazioni: le ferrovie della zona funzionavano in un determinato modo e in quello stesso modo continuano a funzionare. Non si cambia niente se il materiale rotabile è sempre lo stesso!

Ciò premesso, dichiaro che sono favorevole al provvedimento di legge. Se lo Stato (l'ho detto in altra occasione qui dentro) spende centinaia di miliardi per le ferrovie nazionali (e bene fa perchè esse rappresentano un servizio sociale che interessa soprattutto i cittadini meno abbienti) deve anche contribuire alla spesa per le ferrovie secondarie.

FERRARI GIACOMO. Quando alla Camera dei deputati è stato discusso l'argomento ora al nostro esame, il sottosegretario Florena dichiarò (è riportato nei resoconti della Commissione trasporti della Camera dei deputati) che il ministro Jervolino aveva nominato una Commissione di indagine sull'andamento di queste ferrovie. Detta Commissione di indagine, aggiunse il sottosegretario Florena, ha compiuto il suo lavoro ed ha stilato una relazione che è stata mandata dal ministro Jervolino alla Direzione della motorizzazione, alla Procura della Repubblica presso il tribunale di Roma e non ricordo a chi altri.

Inoltre, l'onorevole Sottosegretario dichiarò che le due Società ferroviarie sarde (perchè sono due le società, anche se in realtà sono delle stesse persone) erano state invitate dal Governo a rivedere tutta la loro organizzazione al fine di ristrutturarla in modo più logico e più consono alla situazione attuale. Fu prospettata, anzi, una riduzione di servizi in tre tempi: un primo tempo nel periodo 1967-71; un secondo tempo nel periodo 1972-73; un terzo tempo nel periodo 1974-75. In sintesi, fu prospettata la riduzione da 835 a circa 350 chilometri, ovviamente previa sostituzione con un servizio automobilistico.

Infine, sempre alla Commissione trasporti della Camera dei deputati è stato presentato un ordine del giorno (che ha raccolto

il voto di tutta la Commissione ed è stato accettato dal Governo, rappresentato dal Sottosegretario Lucchi) che riguardava il personale che si metteva in quiescenza o in congedo, affinché fosse trattato nel modo migliore.

Che cosa ha fatto il Governo in proposito?

Prego l'onorevole sottosegretario Florena di avere la compiacenza di fornire una risposta a tutti questi interrogativi. A tale proposito debbo aggiungere che la mia posizione è stata sempre molto chiara quando si sono discussi questi problemi delle ferrovie in concessione, anzi personalmente ho sempre avuto lo stesso punto di vista del mio partito che, tra l'altro, collima completamente con quello ora espresso dal senatore Deriu.

Su questo punto, pertanto, il senatore Deriu ed io siamo in pieno accordo; vorrei che finalmente il Governo prendesse l'impegno di esaminare tutte le concessioni, di studiarle sotto tutti i profili, preparando poi un programma, un piano preciso di scadenza o di riscatto. Non chiedo che questo sia fatto tutto in una volta, ma progressivamente, in modo però che l'andamento di queste concessioni, nel trattamento e nelle considerazioni, sia subordinato a questo piano che dovrebbe essere portato davanti a noi, discusso e deliberato.

Per i motivi esposti, non posso votare a favore di questo disegno di legge; d'altra parte, mi rendo conto che effettivamente la Sardegna deve essere considerata in modo diverso da tutte le altre regioni, perchè sotto questo profilo si trova in condizioni veramente disastrose. Pertanto, pur non votando contro il disegno di legge per queste ultime considerazioni, dichiaro che mi asterrò dal voto.

FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. La discussione avvenuta su questo disegno di legge nell'altro ramo del Parlamento fu assai vivace e caratterizzata da denunce avanzate dall'opposizione circa pretese irregolarità delle società concessionarie. Nella stessa sede io stesso ho ricordato la relazione predisposta in materia su incarico dell'allora Mi-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 80<sup>a</sup> SEDUTA (6 dicembre 1966)

nistro Jervolino, relazione che venne anche trasmessa alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma. Dico subito, però, a questo proposito, che non sono oggi in grado di dare notizie circa gli sviluppi di tale operazione.

Comunque, il programma di risanamento delle ferrovie sarde, su proposta fatta dalla Direzione della motorizzazione agli interessati proprio per programmare nel tempo i provvedimenti che si sarebbero dovuti adottare per rimettere in sesto questo settore, è stato accettato dalle società concessionarie. La necessità della sostituzione di un certo numero di ferrovie a scartamento ridotto è anche derivata dalla considerazione che il costo di esercizio rapportato al costo chilometro per viaggiatore corrispondeva al costo chilometro di un intero autobus: ciò significa che il numero dei viaggiatori era così limitato che la spesa divisa per viaggiatore-chilometro veniva a corrispondere all'incirca alla spesa di un chilometro-autobus, il quale porta con sé 50-60 viaggiatori. Ciò dimostra l'assoluta antieconomicità di queste linee ferroviarie.

Peraltro, il programma di risanamento cui ho accennato si attuerà con molta gradualità. Esso è legato anche a provvedimenti, che sono stati accettati dalle società interessate, relativi alla liquidazione del personale o alla occupazione del personale stesso in altri settori; e ciò dà una certa tranquillità. Quello che maggiormente preoccupa, infatti, quando si adottano provvedimenti di questo genere, è di assicurare continuità di lavoro e di vita al personale interessato.

Il provvedimento che abbiamo in esame, e che vi prego vivamente di approvare, basandosi su controlli effettuati con molto rigore, può mettere in condizione le società esercenti in concessione le ferrovie sarde di sanare delle passività che gravano sulla gestione in maniera veramente ponderosa.

Quanto all'opinione espressa circa l'impossibilità di risolvere determinate situazioni, semplicemente sostituendo, come si dice oggi, la strada alla rotaia, io ho più

volte risposto che in molti casi è lo stesso utente che fa la sua scelta. Tutti sappiamo (e l'ho constatato io stesso) che su alcuni tratti di ferrovia, che potrebbero con buona ragione chiamarsi « rami secchi », il numero dei viaggiatori è ridotto al minimo: 9 o 10 persone. Questo significa che il cittadino ha detto: non mi servo più della ferrovia, ma di un altro mezzo.

**D E R I U**, *relatore*. Avete preso atto di questo, ma non siete andati a vedere le ragioni vere, obiettive, per le quali il cittadino abbandona la ferrovia! Bisogna vedere se il cittadino l'ha dovuta abbandonare per cause di forza maggiore, perchè le ferrovie sono rimaste allo stato in cui erano cento anni fa!

**F L O R E N A**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi dispiace di non essere d'accordo! Si tratta di un fenomeno generale che si sta determinando in tutta Italia e che è dovuto all'evoluzione dei mezzi di trasporto!

Posso affermare che l'Azienda ferroviaria in genere, anche in rapporto alle ferrovie « concesse », sta facendo lo sforzo massimo per adeguare i mezzi alle effettive necessità, ma abbiamo molti tratti di linea per i quali l'utente ha già fatto una sua scelta definitiva, e questa è una realtà che noi constatiamo giornalmente.

Posso assicurare che l'Amministrazione è costantemente impegnata ad esaminare situazioni finanziarie di società che gestiscono ferrovie « concesse » o servizi automobilistici, in cui si evidenzia, in maniera eclatante, l'impostazione deficitaria delle gestioni di queste ferrovie.

Concludo, invitando la Commissione a voler approvare il presente disegno di legge che, in quanto si riferisce a passività esistenti che gravano sulla gestione delle Società, si dimostra della massima urgenza.

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

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dai senatori Ferrari ed Adamoli il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

in considerazione del fatto che l'annunciato smantellamento di circa 500 chilometri di linee delle ferrovie in concessione in Sardegna apre gravi problemi attinenti alla politica dei trasporti, alla situazione economica e alle condizioni di vita civile nell'isola, determina una seria preoccupazione in ordine al destino di migliaia di famiglie di dipendenti delle società concessionarie e rende necessario un attento intervento e un vigile controllo sulla gestione delle linee automobilistiche che sostituiranno quelle ferroviarie,

invita il Governo a:

1) verificare, d'intesa con la Regione sarda, la effettiva necessità e l'utilità della sostituzione con linee automobilistiche di ognuno dei tronchi ferroviari di cui è stato proposto lo smantellamento, accertare che il sistema dei trasporti di viaggiatori e merci nelle zone interessate non ne venga pregiudicato con danno e disagio permanenti per le popolazioni oggi servite dalle ferrovie in concessione e, infine, riferire alla Commissione trasporti sui risultati della verifica e dell'accertamento;

2) intervenire presso le società concessionarie per ottenere che la riduzione del personale, da discutersi di volta in volta con i sindacati di categoria, riguardi i dipendenti che possono beneficiare immediatamente, per pensionamento naturale o anticipato, del trattamento di quiescenza;

3) garantire che i bilanci delle auto-linee sostitutive, che dovranno essere gestite dalle società concessionarie, siano compresi nei bilanci generali delle stesse società e siano quindi contabilizzati ai fini della valutazione della sovvenzione statale ».

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accetto l'ordine del giorno.

D E R I U , *relatore.* Anch'io lo accetto.

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

(È approvato).

La Commissione finanze e tesoro non ha fatto pervenire il suo parere; peraltro, essendo scaduti i termini regolamentari, possiamo procedere alla votazione del disegno di legge.

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 limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato, per le sovvenzioni da accordarsi per le ferrovie esercitate dalla Società per le ferrovie complementari della Sardegna e dalla Società per le strade ferrate sarde, sulla base delle valutazioni contenute nel voto 26 novembre 1960, n. 188/A, della Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge predetta:

a) a lire 2.607.724 a chilometro, pari ad annue lire 2.178.109.000 per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1958;

b) a lire 3.377.719 a chilometro, pari ad annue lire 2.821.250.000 per il periodo dal 1° gennaio 1959 al 31 dicembre 1963, data di ultimazione delle opere di ammodernamento.

La sovvenzione di cui alla lettera b) del presente articolo sarà assoggettata alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in relazione a quanto disposto dall'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

(È approvato).

#### Art. 2.

La spesa per le sovvenzioni di esercizio di cui al precedente articolo 1, ammontante a lire 917.298.500, al netto dell'importo dei

sussidi integrativi erogati dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di 709.000.000 di lire nell'anno 1966 e di lire 208.298.500 nell'anno 1967.

*(È approvato).*

**Art. 3.**

All'onere di lire 709 milioni relativo all'anno finanziario 1966, si provvede, per lire 250 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 250 milioni, a riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965, e, per

lire 209 milioni, a riduzione del fondo iscritto al corrispondente capitolo per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

*(È approvato).*

**FERRARI GIACOMO.** Dichiaro che gli appartenenti al Gruppo comunista si astengono dalla votazione.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11,55.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari