

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 24 GIUGNO 1964

(20^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli » (29) (D'iniziativa del senatore Granzotto Basso) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 321, 324, 325, 326, 327
ADAMOLI	322, 325, 326
CROLLALANZA	322
DERIU	323, 324, 326
DE UNTERRICHTER	325, 326, 327
FERRARI Giacomo	324
FERRONI	326, 327
FLORENA, relatore	321, 322, 323
FOCACCIA	326
LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	324, 325, 326
RESTAGNO	326

« Completamento del palazzo di giustizia di Forlì » (268-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, relatore	302
--------------------------------	-----

« Integrazione dell'articolo 69 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 » (544) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 319, 320
ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni	320
GIANCANE, relatore	320
GUANTI	320

« Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 » (591) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE	302
----------------------	-----

« Integrazione alla legge 25 novembre 1962, n. 1684, concernente provvedimenti per la edilizia con particolari prescrizioni per le zone sismiche » (619-Urgenza) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	303, 305, 308, 309, 310, 315, 317, 318, 319
ADAMOLI	318
BATTISTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	310, 312, 313, 315, 316, 318, 319

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)20^a SEDUTA (24 giugno 1964)

ROLLALANZA	Pag. 306, 308, 309, 317, 319
DE UNTERRICHTER	308, 319
FERRARI Giacomo 309, 310, 314, 315, 317, 318 319	
FLORENA	309, 315
GAIANI	305
GENCO	310, 316
GIANCANE	311, 318, 319
MARTINEZ	317
RESTAGNO	307, 308 318, 319
ZANNIER, <i>relatore</i>	303, 306, 311, 313, 316. 317

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Ferroni, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Massobrio, Milillo, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Battista, per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi e per le poste e le telecomunicazioni Angrisani.

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 » (591) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'esecuzione di opere marittime nei porti situati oltre il confine orientale esistente prima della guerra 1915-18 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore di questo disegno di legge, senatore Ferroni, è in questo momento assente perchè impegnato, egualmente in qualità di relatore, in altra Commissione.

Pertanto, non possiamo far altro che rinviare la discussione del disegno di legge stesso alla seduta di domani. Gli onorevoli col-

leggi hanno avuto comunicazione della seduta comune che 7^a e 11^a Commissione terranno domani mattina per la discussione del disegno di legge recante norme sull'approvazione dei progetti per la costruzione di opere igieniche. Al termine della riunione comune delle due Commissioni, si riunirà la nostra Commissione, autonomamente, per esaminare il disegno di legge n. 591.

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Completamento del palazzo di giustizia di Forlì (268-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento del palazzo di giustizia di Forlì », approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale del disegno di legge, sul quale farò io stesso una breve relazione.

Onorevoli senatori, il disegno di legge oggi al nostro esame è stato approvato da questa Commissione nello scorso mese di marzo prima che fosse definita la riforma del bilancio dello Stato che adegua l'esercizio finanziario all'anno solare.

Pertanto, noi avevamo approvato questo provvedimento impostando la ripartizione della spesa che esso comporta in base al vecchio ordinamento; ora, essendo intervenuta la nuova disposizione di legge per il bilancio, la Camera ha modificato il provvedimento limitatamente alla parte finanziaria, in armonia con il nuovo ordinamento. Si tratta, quindi, di una modifica di carattere esclusivamente formale, in base alla quale la somma di lire 800 milioni, invece di essere iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 150 milioni nell'esercizio 1963-1964, di lire 350 milioni nell'esercizio 1964-65 e di lire 300 milioni nell'esercizio 1965-66, sarà iscritta nello stato di previsione nel suddetto Ministero in ragione di lire 150

milioni nell'esercizio 1963-64, di lire 175 milioni nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, di lire 325 milioni nell'esercizio 1965 e lire 150 milioni nell'esercizio 1966.

Mi perviene in questo momento il parere della 5^a Commissione, il quale non contiene alcuna obiezione al nuovo testo del provvedimento in esame.

Pertanto, ritengo che si possa con tutta tranquillità approvarlo.

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

Do lettura dell'articolo 1 non modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 800 milioni per provvedere al completamento del palazzo di giustizia di Forlì ed al relativo arredamento.

Do lettura del primo comma dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 2.

La somma di lire 800 milioni di cui al precedente articolo sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 150 milioni nell'esercizio 1963-64, lire 175 milioni nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 325 milioni nell'esercizio 1965 e lire 150 milioni nell'esercizio 1966.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do ora lettura del secondo e del terzo comma dell'articolo 2, non modificati dall'altro ramo del Parlamento:

All'onere recato dalla presente legge nell'esercizio 1963-64 si provvede con un'aliquota delle maggiori entrate derivanti dalla applicazione della legge 31 ottobre 1963, n. 1458, concernente il condono in materia tributaria delle sanzioni non aventi natura penale.

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

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo modificato.

(È approvato).

Metto ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Integrazione alla legge 25 novembre 1962, n. 1684, concernente provvedimenti per la edilizia con particolari prescrizioni per le zone sismiche » (619-Urgenza)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione alla legge 25 novembre 1962, n. 1684, concernente provvedimenti per la edilizia con particolari prescrizioni per le zone sismiche ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Z A N N I E R , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 619, oggi all'ordine del giorno della nostra Commissione, riguarda l'introduzione di alcune disposizioni innovative nella legge 25 novembre 1962, n. 1684, concernente provvedimenti per l'edilizia, con particolari prescrizioni per le zone sismiche.

Tale legge è sostitutiva, praticamente, di tutte le precedenti leggi in materia di prescrizioni tecniche e norme da applicarsi per le costruzioni in zone sismiche, in particolare della legge 22 novembre 1937, n. 2105.

La legge 25 novembre 1962, n. 1684, contiene norme tecniche generali descritte negli articoli 3 e 4 da applicarsi in tutti i Comuni del territorio della Repubblica, mentre negli articoli successivi, dal numero 5 in poi, sono descritte le norme tecniche da applicarsi per le costruzioni da attuarsi in quei Comuni soggetti ad intensi movimenti sismici e suddivisi, in relazione al grado di sismicità, in due categorie.

Con la legge 25 novembre 1962, all'articolo 3 si prescrivono i tipi di strutture da adottare negli edifici pubblici e privati.

In particolare, tale articolo prescrive che: « Gli edifici pubblici o privati con sette o più piani, entro e fuori terra, debbono essere costruiti con ossatura portante in cemento armato o metallica ».

Tale norma correttamente interpretata esclude la possibilità di adottare altri sistemi costruttivi che possono ugualmente assicurare condizioni di assoluta sicurezza e funzionalità, in quanto prevede soltanto costruzioni in cemento armato e strutture metalliche.

Una norma così precisa esclude, lo ripeto, la possibilità di ricorrere ad altre soluzioni tecniche che consentono di realizzare costruzioni con maggiore rapidità ed economicità pur assicurando il dovuto grado di sicurezza agli effetti dell'abitabilità e della pubblica incolumità. Oggi, infatti, ai tradizionali sistemi di costruzione, cioè quelli a strutture portanti continue (murature), a ossature portanti in cemento armato e a ossature portanti in profilati di ferro, vanno aggiunti i sistemi della prefabbricazione, già in fase di avanzato sviluppo all'estero e particolarmente in Francia, Germania, Svezia ed in altri paesi anche dell'Europa orientale.

Desidererei ora soffermarmi brevemente su questi sistemi di prefabbricazione per precisare che ne esistono due tipi: la prefabbricazione leggera e la pesante. Il primo tipo di prefabbricazione consiste nel realizzare una costruzione mediante l'ossatura in cemento armato e chiudere successivamente con pannelli di tamponamento prefabbricati i vuoti della predetta struttura. Vi è poi un tipo di fabbricazione pesante, largamente applicato in Francia, Germania, Svezia ed in altri Paesi anche dell'Europa orientale, attuato sulla base di determinati brevetti tra i quali ricordo il Balency, il Costamagna, il Camus, il Coignet ed altri. Tali brevetti prevedono strutture prefabbricate portanti sia verticali che orizzontali. Si tratta cioè di pannelli portanti che servono in parte per la realizzazione delle strutture verticali ed in parte per la realizzazione degli orizzonta-

menti. Tale sistema è in corso di applicazione attualmente in Italia a Milano da parte dell'Istituto autonomo case popolari che ha concluso trattative con la firma di convenzioni con ditte specializzate per la costruzione di edifici a nove piani per un totale di 20 mila alloggi che comportano una spesa di lire 80 miliardi.

Purtroppo queste iniziative non trovano nell'attuale legislazione il loro sanzionamento in quanto non si tratta di costruzioni in ossatura di cemento armato nè metallica, ma si tratta di un sistema completamente nuovo con pannelli portanti che si realizzano nella forma tipica della struttura scatolare. Agli effetti della progettazione strutturale di tale tipo manca attualmente in Italia una normativa ufficiale alla quale far riferimento, anzi la legge del 25 novembre 1962 alla quale è possibile un riferimento limita, per tali tipi di costruzioni, lo sviluppo in altezza, a non più di sei piani.

Per la verità non esiste uno specifico sistema di calcolo che consenta di arrivare ad un preciso esame di queste strutture, in quanto, ripeto, non si possono a mio avviso assimilare alle tradizionali strutture in cemento armato. Tuttavia la struttura prefabbricata pesante del tipo scatolare se bene eseguita negli elementi che la compongono e nei collegamenti di montaggio, per l'esperienza ormai decennale acquisita nelle costruzioni realizzate all'estero, ritengo sia in grado di assicurare condizioni di sicurezza uguali o superiori alle normali strutture in cemento armato. Per il favore che tale tipo di costruzione ha incontrato all'estero nasce la necessità di introdurre una modifica all'articolo 3 della legge 25 novembre 1962, n. 1684, onde avere la possibilità di realizzare anche in Italia questi nuovi tipi di costruzioni che hanno il vantaggio di consentire una notevole economicità e rapidità di costruzione.

Tuttavia poichè trattasi di nuovi sistemi, ognuno dei quali comporta tecniche particolari, il giudizio sulla idoneità di tali opere è stato deferito al Consiglio superiore dei lavori pubblici e in particolare, se non sbaglio, alla prima sezione che è delegata allo

studio dei nuovi materiali e delle nuove strutture.

La dichiarazione di idoneità (intendo dire licenza di costruzione tecnica) per un determinato brevetto già approvato verrà invece rilasciata dal Provveditorato alle opere pubbliche e ciò mi sembra utile agli effetti del decentramento amministrativo perchè si avrà una maggiore agilità nella concessione delle licenze. Tale concessione rimane però sempre subordinata al parere definitivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo punto dovrà però essere maggiormente chiarito.

Il presente disegno di legge si compone di 3 articoli e, precisamente, l'articolo 1 che integra, nel senso sopra illustrato, l'articolo 3 della legge 25 novembre 1962, n. 1684. L'articolo 2 integra l'articolo 10 della legge numero 1684 estendendo anche alle zone sismiche e per determinati tipi di costruzioni di altezze non superiori a 7,50 ed 11 metri, i nuovi sistemi costruttivi di cui trattasi, purchè essi diano garanzia di efficienza statica con particolare riguardo alle azioni sismiche orizzontali e tenute presenti, di volta in volta, le caratteristiche del sottosuolo.

L'articolo 3, infine, è una integrazione all'articolo 12 della legge n. 1684 come conseguenza delle modificazioni dei precedenti articoli.

In conclusione, il presente disegno di legge è, a mio avviso, non solo meritevole di approvazione ma elogiabile per le modifiche che apporta alla preesistente legge in quanto permetterà di avviare anche in Italia la prefabbricazione, che appare una strada valida per conseguire un grado avanzato di industrializzazione dell'edilizia e che, con la riduzione dell'impiego della manodopera e dei tempi di attuazione, rende possibile anche la riduzione dei costi.

Desidero informare gli onorevoli senatori che all'estero la prefabbricazione ha già raggiunto volumi dell'ordine del 20-25 per cento delle costruzioni a carattere ordinario e si sono realizzati per mezzo della prefabbricazione, abolendo le strutture in cemento armato nel senso storico della parola, edifici che raggiungono l'altezza di venti piani.

In considerazione della complessità dei problemi che questo provvedimento investe e per la difficoltà di configurare esatti sistemi di calcolo per queste nuove costruzioni, mi permetterei di raccomandare all'onorevole Sottosegretario la necessità che il Ministero dei lavori pubblici si rendesse promotore della costituzione di un Centro sperimentale per l'edilizia prefabbricata che avesse come fine quello di sperimentare su modelli gli eventuali procedimenti di calcolo da applicarsi per questi nuovi tipi di strutture. Ritengo che l'opera che tale Centro potrebbe svolgere costituirebbe una condizione di sicurezza per questo particolare settore dell'edilizia.

P R E S I D E N T E . Ritengo di interpretare il sentimento degli onorevoli senatori esprimendo al senatore Zannier il più vivo ringraziamento per la chiara e completa relazione.

G A I A N I . Dopo aver ascoltato l'esauriente relazione del senatore Zannier, ritengo che si possa passare con tutta tranquillità alla votazione di questo disegno di legge che favorisce il rinnovamento della tecnica delle nostre costruzioni, rimuovendo dei vecchi limiti.

Il punto cui è giunta l'edilizia nel nostro Paese richiede una riduzione del costo di fabbricazione degli alloggi e, secondo quanto ha detto il relatore Zannier, mi pare che il presente provvedimento permetta di raggiungere questo scopo. Del resto, abbiamo saputo che in altri Paesi il volume di costruzione delle case prefabbricate è del 25 per cento ed oltre, ed è pertanto chiaro che questo sviluppo dei nuovi sistemi di fabbricazione, se è stato così intenso, deve da un lato presentare tutte le garanzie circa la staticità delle costruzioni e, dall'altro, assicurare una riduzione notevole nei costi di produzione.

Ritengo pertanto sia molto opportuna e tempestiva la presentazione del disegno di legge in esame perchè, mentre finora si poteva costruire solo basandosi sui vecchi metodi tradizionali, cioè sul ferro e sul cemento, da oggi si potranno sostituire questi ma-

teriali con nuove tecniche che impiegano materiale più leggero e che consentono di realizzare edifici più alti.

Mi sembra molto opportuna anche l'introduzione, prevista dall'articolo 2 del disegno di legge, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per quanto riguarda la costruzione in zone sismiche. È vero che le costruzioni non possono superare l'altezza di sette piani e che, quindi, vi è già una certa garanzia, ma, trattandosi di zone sismiche, mi sembra che questa ulteriore cautela sia indispensabile, tanto più che il senatore Zannier ha affermato che non è ancora possibile fare un calcolo per la capacità portante di queste strutture. In sostanza, cioè, non è ancora possibile fare un calcolo preventivo, e, di conseguenza, mi sembra molto opportuna l'esperimentazione.

Ritengo, quindi, che la proposta del senatore Zannier di creare un centro di sperimentazione per l'edilizia sia estremamente interessante, poichè, non potendo fare un calcolo preventivo, dobbiamo sottoporre, via via, queste nuove strutture ad esperimenti. Comunque, mi sembra un po' strano il fatto che non si possa calcolare la capacità portante delle nuove strutture chiamate scatolari. Oggi, oramai, si calcola tutto, si calcolano le solette, le strutture di cotto e, pertanto, non vedo perchè non debba essere possibile calcolare una struttura di tipo nuovo, anche se composta di materiali del tutto diversi da quelli oggi usati.

Pertanto, esprimendo il parere favorevole del mio Gruppo, desidererei pregare il senatore Zannier, che è un tecnico, di fornirci qualche ulteriore spiegazione.

ZANNIER, relatore. Questo sistema, a forma scatolare, con la struttura prefabbricata del tipo pesante viene realizzato in base a diversi brevetti, generalmente stranieri, ai quali ho fatto cenno precedentemente. In Italia è sufficientemente conosciuto il sistema della prefabbricazione « leggera » che consiste nell'applicazione di un pannello normalizzato, fatto in serie, destinato al tamponamento della struttura portante

in cemento armato o metallica. In tale caso il pannello non ha nessuna funzione portante. La prefabbricazione scatolare del tipo « pesante » è invece basata sulla adozione di pannellature con funzione portante che si pongono in opera secondo un determinato sistema di progettazione normalmente brevettato. Ora, sia le solette che i pannelli verticali sono calcolati singolarmente ed, in questo caso, il calcolo è facile. Quando, però, poniamo insieme i vari elementi, il calcolo della cosiddetta intelaiatura, che nasce come conseguenza, è difficile, poichè non è semplice diagnosticare gli sforzi che si verificano nei vari nodi e nelle congiunzioni. Nella posa infatti di alcuni tipi di questi prefabbricati pesanti si tengono molto larghi i giunti orizzontali e verticali in modo da inserire in questi giunti dei getti di calcestruzzo con una certa armatura metallica così da formare una specie di ossatura continua che non è però, a mio avviso, assimilabile ad una intelaiatura in cemento armato e quindi calcolabile con i normali metodi della scienza delle costruzioni. In considerazione di tali difficoltà nel riconoscere la validità di un sistema di calcolo, che comunque avrebbe sempre carattere di larga approssimazione, è necessario che le indagini teoriche siano confortate su modello in scala naturale al fine di accertare la stabilità dell'intero complesso ed in modo particolare dei giunti di collegamento. Vi è quindi una incertezza di valutazione agli effetti del calcolo, ma non agli effetti della sicurezza che, ormai, è accertata nel suo complesso da anni di positive esperienze all'estero.

CROLLALANZA. Non intendo entrare nell'esame di carattere tecnico, innanzitutto perchè ritengo che non sia competenza della nostra Commissione entrare nelle questioni tecniche di determinati provvedimenti e, in secondo luogo, perchè è evidente che se i tecnici del Ministero dei lavori pubblici hanno consigliato al Ministro di presentare al Parlamento un disegno di legge di questa natura, l'avranno fatto con senso di responsabilità. D'altra parte, la relazione svolta dal senatore Zannier, che è un tecnico, ci conforta nelle nostre decisioni.

Pertanto, pur non nascondendo che, per quanto riguarda le zone sismiche, rimango in uno stato di perplessità, vorrei fare solo un'osservazione di forma. Il secondo comma dell'articolo 1 e del seguente tenore: « La relativa dichiarazione di idoneità è rilasciata dal competente Provveditorato regionale alle opere pubbliche su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale potrà avvalersi della consulenza del Consiglio nazionale delle ricerche o di altri enti di studio e di ricerca ». Inoltre, la relazione al disegno di legge dice: « Il giudizio sull'idoneità di tali opere è deferito al Consiglio superiore dei lavori pubblici che istituzionalmente ha anche compiti di ricerca e di studio sui materiali e sui sistemi costruttivi, lasciando, peraltro, a tale Consesso la possibilità di avvalersi della consulenza di altri qualificati organismi in materia. Ai Provveditorati alle opere pubbliche spetterà il formale rilascio dell'attestazione di idoneità: è stato prescelto tale organo per ovvie ragioni di decentramento amministrativo ».

Ora, mi sembra strano che si parli di decentramento al Provveditorato alle opere pubbliche, quando, praticamente, il Provveditorato deve sentire il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, a sua volta, deve avvalersi, eventualmente, della consulenza di altri organi. Vorrei, a questo punto, osservare che il Consiglio superiore non può essere un organo consultivo del Provveditorato, il quale è un organo gerarchicamente inferiore, e che, d'altra parte, se richiede un parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, evidentemente, riconosce di non avere la competenza né la capacità di esprimere un giudizio tecnico. Quindi, in effetti, la responsabilità di chi è? È del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi sembra, pertanto, inopportuno parlare di decentramento, dal momento che la dichiarazione di idoneità viene rilasciata dal competente Provveditorato su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, a mio avviso, non si dovrebbe nemmeno parlare di dichiarazione di idoneità, ma di licenza da parte del Provveditorato. Comunque, invece di dire « su conforme pa-

nere del Consiglio superiore dei lavori pubblici », si dovrebbe dire « su decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici », poiché in tal modo, come è logico e giusto, si affiderebbe in modo esplicito la responsabilità a tale organo. Si tratta di una questione di forma, che, nello stesso tempo, è anche una questione di sostanza nei confronti dell'interpretazione dell'articolo.

Vorrei, pertanto, sottoporre all'onorevole Sottosegretario l'opportunità di modificare la dizione dell'articolo. Lasciamo da parte il decentramento, che non esiste, e facciamo in modo che si parli di decisione e, quindi, di responsabilità del Consiglio superiore dei lavori pubblici; poiché se, domani, disgraziatamente dovesse verificarsi un inconveniente di carattere tecnico, non so se l'espressione « su conforme parere » scagionerebbe la responsabilità del Provveditorato alle opere pubbliche, lasciandola al Consiglio superiore. Si entrerebbe in un campo alquanto complicato di interpretazione.

R E S T A G N O . Sono del parere che dobbiamo guardare con simpatia a tutte le forme di progresso edilizio che si sono realizzate in questi ultimi tempi in tutti i Paesi e dobbiamo cercare di dare applicazione, anche nel nostro Paese, a queste novità, cioè alle forme strutturali che più si addicono, perché vengono a costare meno e facilitano la realizzazione nel tempo. Avrei, però, preferito che il disegno di legge in esame, sul quale sono d'accordo in linea di massima, avesse adottato dei criteri di maggiore gradualità per quello che concerne le zone sismiche. Io rappresento una zona nella quale i terremoti hanno compiuto delle terribili devastazioni e sono abituato a vedere cittadine, anche di un certo rilievo, formate esclusivamente da case basse, di un piano o due.

Nel 1962 abbiamo approvato, con una certa tranquillità, una prudente legge per l'edilizia nelle zone sismiche e mi sembra che ora l'applicazione, in queste stesse zone, dei criteri indicati nel provvedimento in esame sia troppo audace. Tali criteri, infatti, si addicono alle zone che non hanno avuto la disgrazia di essere considerate zone sismiche

e che non hanno avuto, nel passato, le terribili sciagure che ben conosciamo. Questa è la mia preoccupazione. Come ha detto giustamente il senatore Crollalanza, il provvedimento è stato predisposto dagli uffici tecnici, che hanno coscienza e senso di responsabilità. Tuttavia, io ricordo che certe costruzioni, per quanto riguarda le zone sismiche, hanno subito ritardi e rifacimenti, appunto per procedere con maggiore cautela.

CROLLALANZA. Per le zone sismiche vi è sempre stata una maggiore garanzia tecnica: ora, invece, tutte le zone sono messe praticamente sullo stesso piano.

RESTAGNO. Nelle zone sismiche non si sono mai realizzati palazzi di 7 piani, ma al massimo di due, e mi sembra impossibile che ora si possa applicare questo sistema. Io mi sono spesso trovato davanti a difficoltà: poichè, anche quando, ad esempio, si vuole realizzare un asilo con un solo piano, bisogna spendere di più e bisogna adottare dei criteri diversi da quelli usati in altre zone.

Questa è la ragione per la quale sono preoccupato per quanto riguarda le zone sismiche, e, di conseguenza, vorrei essere tranquillizzato da parte del rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Ricordo che vi sono norme particolari per le zone sismiche.

Per quanto riguarda l'osservazione fatta dal senatore Crollalanza, vorrei rilevare, in linea generale, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici potrebbe, ad esempio, dare dei giudizi positivi su determinati tipi di brevetti e, di conseguenza, non sarebbe più necessario che, caso per caso, i Provveditorati richiedessero il parere. In tal modo, pertanto, verrebbe a determinarsi il decentramento al quale ci si riferisce.

CROLLALANZA. Non so se si possa verificare tale eventualità.

PRESIDENTE. Comunque, mi sembra sia da tener presente, anche per le osservazioni fatte dal senatore Restagno, la

preoccupazione nei confronti delle zone sismiche.

DE UNTERRICHTER. Ho l'impressione che, per varie ragioni, sia consigliabile usare una certa prudenza in questa materia. Abbiamo sentito l'interessantissima relazione del senatore Zannier, il quale ci ha spiegato, in termini abbastanza comprensibili da tutti, che queste strutture non sono suscettibili di calcolo. Ora è naturale il dubbio del senatore Gaiani, il quale si domanda per quale ragione tali strutture non siano suscettibili di calcolo. La ragione è che quando noi parliamo di edifici ad intelaiature metalliche o di cemento armato, noi parliamo di edifici nei quali è stata inserita un'ossatura che è calcolabile o perchè staticamente determinata, o perchè le iperstatiche, ossia quelle azioni concomitanti di resistenza che sono difficilmente discriminabili tra loro, ma che però concorrono a determinare una stabilità, sono apprezzabili. Viceversa, nel tipo di strutture in questione, noi facciamo assegnamento su una solidità globale, senza che sia possibile, in fase di calcolo, una differenziazione tra una struttura portante calcolabile e una struttura di riempimento. Ma dobbiamo meditare sul fatto che anche negli edifici a struttura metallica e in cemento armato noi inseriamo poi dei materiali di riempimento che, se bene applicati, contribuiscono ad aumentare la stabilità. E non ci rimettiamo solo alla indagine pratica sperimentale: sappiamo già che quella struttura resiste e inseriamo degli elementi che aumentano la stabilità. Viceversa, nel caso in esame, noi possiamo accertare solo il risultato pratico, sperimentale di una certa stabilità, e, di conseguenza, riterrei che sarebbe prudente fare qualche affermazione nel senso che, comunque, la stabilità di questi edifici, constatata in sede sperimentale, non deve essere inferiore alla stabilità degli altri edifici in cui abbiamo una struttura portante calcolata, con riempimenti che servono ad aumentare la stabilità.

Quanto poi al ricorso alle indagini sperimentali, io stabilirei che non deve essere facoltativo, ma obbligatorio. A tal fine, credo

non sia necessario creare nuovi istituti, poichè vi sono già ottimi istituti specializzati in questa materia, come, ad esempio, quello di Bergamo. Ritengo che sarebbe veramente pericoloso affidare indagini su modelli, di tale delicatezza e che comportano una tale responsabilità, a professionisti che cominciano, appena, a farsi una certa pratica. Renderei, pertanto, obbligatorio, da parte degli istituti esistenti, il certificato per quella tale struttura specifica, e non lasciare tale materia all'apprezzamento vago dei vari Provveditorati alle opere pubbliche. Ho accennato all'Istituto di Bergamo poichè mi sembra il più efficiente.

In sostanza, se ammettiamo queste strutture prefabbricate, dobbiamo stabilire che siano configurate nel loro complesso, in modo che non sia possibile, come di fatto avviene, che, ad un certo punto, siano aggiunti dei pezzi secondo il giudizio del costruttore.

Noi dobbiamo stabilire che per le zone sismiche, che sono quelle che interessano, l'edificio costruito secondo questi nuovi sistemi deve essere approvato, nel senso che l'edificio-tipo costruito con materiali prefabbricati deve essere sottoposto a sperimentazione e deve essere accettato.

CROLLALANZA. Si può aspettare qualche anno, in attesa che venga compiuta la sperimentazione nelle zone non sismiche.

PRESIDENTE. Credo che vi siano dei motivi importanti per i quali il provvedimento è stato presentato con carattere d'urgenza.

FLORENA. Mi dispiace di essere arrivato in ritardo e di non aver potuto ascoltare la relazione del senatore Zannier. Io sono della provincia di Messina e ho vissuto personalmente le vicende del grande terremoto, con tutte le conseguenze che si sono determinate, poi, nei decenni seguenti. Devo dichiarare che mi lascia molto perplesso la dizione del capoverso dell'articolo 2, che è del seguente tenore: «Oltre i sistemi costruttivi previsti nel secondo e nell'undicesimo comma del presente articolo ne

sono ammessi altri, purchè di provata efficienza statica con particolare riguardo alle azioni sismiche orizzontali, tenute presenti, di volta in volta, le caratteristiche del sottosuolo». Personalmente non afferro bene questo concetto. Ci siamo logorati per decenni nello studio dei calcoli per la sicurezza, in tutto il mondo (ed il Giappone è stato tra i precursori in materia di calcoli di costruzioni da effettuarsi in zone sismiche). Ora tutti questi studi sono basati su un calcolo rigido, rigoroso della sicurezza, rispetto alle sollecitazioni prevedibili in zone del genere. Di conseguenza, non riesco proprio a comprendere il significato della espressione «di provata efficienza statica». Questa è la ragione per la quale l'applicazione di un concetto di questo genere ai terreni sismici nei quali si sono avuti terremoti di lieve entità e a quelli dove si sono verificati degli sconvolgimenti risoltisi in un disastro spaventoso, del quale si sentono ancora le conseguenze, mi lascia perplesso. A Messina vi sono ancora le conseguenze del terremoto del 1908!

FERRARI GIACOMO. Anche io devo confessare una forte perplessità per quanto riguarda le zone sismiche. Il senatore Zannier ha parlato di economicità di queste costruzioni, così dette, prefabbricate.

Io tuttavia ritengo che non possa essere solo questo il profilo sotto il quale esaminare il disegno di legge: vi sono ancora elementi che noi non siamo in grado di accertare ed appurare e, nel dire questo, mi riferisco ai famosi calcoli non effettuabili di cui si è parlato.

L'onorevole relatore è stato in materia assai chiaro e preciso, ma noi sosteniamo che bisogna procedere con molta cautela in questo campo, in quanto non esistono esperienze precedenti. Tutti i calcoli delle costruzioni hanno come presupposto tassativo e preciso i dati risultati dall'esperienza fatta sui materiali che si adoperano, e proprio di questi dati noi non disponiamo ancora nel campo delle costruzioni prefabbricate!

È stato detto che, in verità, delle esperienze sono state fatte: ma, io mi domando, sono

esse sufficienti a tranquillizzarci per quanto riguarda le costruzioni da farsi nelle zone sismiche? Personalmente ritengo di no. A questo proposito potrei ulteriormente dilungarmi in varie argomentazioni, ma ritengo sia più produttivo avanzare una proposta (che, semmai, confermerò dopo aver ascoltato ciò che dirà l'onorevole Sottosegretario) per il rinvio della discussione di questo provvedimento.

P R E S I D E N T E . Le faccio presente, senatore Ferrari, che per questo disegno di legge è stata chiesta l'urgenza.

F E R R A R I G I A C O M O . Se vi è urgenza di approvare questo provvedimento, ripeto che tornerò ad insistere sulla mia proposta di rinvio solo se le argomentazioni che ci porterà l'onorevole Sottosegretario Battista non mi tranquillizzeranno pienamente.

Desidero tuttavia chiarire che la mia proposta di rinvio sarebbe motivata da una sola esigenza: quella di approfondire ulteriormente l'esame del provvedimento, nominando, magari, una Sottocommissione di competenza esclusivamente tecnica che approfondisca il problema e riferisca poi alla Commissione plenaria. Un ritardo di 8-10 giorni credo non recherebbe grave danno a nessuno ed avrebbe il vantaggio di farci arrivare alla votazione del provvedimento pienamente tranquilli e sicuri di non andare incontro a tardivi pentimenti.

G E N C O . Non vorrei ripetere quanto già esposto dal senatore Florena, ma devo confessare di essere piuttosto perplesso di fronte alla « provata efficacia statica » di cui si parla nell'articolo 1 del provvedimento e alla « provata efficienza statica » cui si fa invece riferimento nell'articolo 2. Mi pare infatti che il termine « efficacia » significhi una cosa ed il termine « efficienza » un'altra!

Nel campo dell'ingegneria italiana, per quello che a me risulta, non ci sono precedenti ed esperienze in questo campo dei prefabbricati; attraverso le riviste scientifiche abbiamo appreso che, per esempio, in Francia ed in Svezia si sono adottati questi nuovi

sistemi di costruzione e anche a Milano si sta ora cominciando a fare qualcosa: ma, mi domando, in sostanza quali prove dei materiali sono state fatte? Prima di essere adottati, infatti, tutti i nuovi materiali devono essere sperimentati per vedere se offrono sufficienti garanzie di sicurezza e stabilità.

Il nuovo sistema di costruzioni di cui ci ha parlato il senatore Zannier sarebbe basato sui cosiddetti « cassoni », i quali agiscono nelle costruzioni più o meno come la scocca nelle automobili. Prima le automobili avevano il telaio formato da due longheroni di profilato di ferro curvati in un certo modo, mentre ora si è adottato il sistema della carrozzeria portante. Ora, finchè si tratta di una struttura di modeste dimensioni, come è quella di un'automobile, questo sistema può andare bene, ma bisogna essere ben certi dei risultati quando invece tale sistema si vuole applicare alla costruzione di edifici.

Il senatore Zannier ci ha fatto un'esauriente relazione su questo argomento ma, quando si parla di prefabbricati con un numero di piani superiore a sette, come possiamo essere tranquilli nell'adottare queste nuove strutture portanti per le quali non si sono ancora fatti sufficienti esperimenti?

Per queste considerazioni, sono d'accordo con il senatore Florena: bisogna procedere con molta cautela in questo campo e studiare il problema a fondo; specie per quanto riguarda la prefabbricazione da farsi nelle zone sismiche per le quali, onorevoli senatori, esistono norme ben precise circa i limiti di altezza che devono avere i fabbricati.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Tali limiti, senatore Genco, rimangono inalterati, perchè l'articolo 10 della legge 25 novembre 1962, numero 1684, non è modificato.

G E N C O . Ringrazio di questa precisazione l'onorevole Sottosegretario, ma mi permetto di insistere affinché si esaminino con molta cautela ed attenzione il presente provvedimento.

G I A N C A N E . Ritengo che il presente disegno di legge, che introduce nella nostra tecnica di costruzione nuovi elementi di progresso, debba essere senz'altro approvato.

Questa mia affermazione parte dal presupposto che il testo di tale provvedimento è stato elaborato da tecnici, i quali non si saranno certamente basati soltanto su ciò che si legge nelle riviste scientifiche, come dice il senatore Genco, ma avranno compiuto esperimenti avvalendosi anche dei risultati già ottenuti, in questo campo, in altri Paesi.

Sono certamente da tenere in considerazione le osservazioni fatte, ad esempio, dai senatori Crollalanza e Florena, ma ritengo che il nostro sforzo debba essere quello di introdurre nella nostra legislazione norme che daranno all'Italia la possibilità di adottare questi nuovi sistemi di costruzione mettendosi al passo con le altre Nazioni.

Per quanto riguarda le preoccupazioni avanzate circa le costruzioni nelle zone sismiche, come ha precisato l'onorevole Sottosegretario, nulla è stato innovato relativamente ai limiti di cui all'articolo 10 della legge n. 1684.

Pertanto, concludendo, sono personalmente convinto della bontà del provvedimento in esame al quale, con la massima tranquillità, darò il mio voto favorevole.

Z A N N I E R , *relatore*. Nella parte finale della mia relazione mi sono preoccupato di proporre al Ministro dei lavori pubblici la costituzione di un Centro sperimentale per questo nuovo tipo di edilizia che, nel nostro Paese, è ancora addirittura all'inizio della sua fase sperimentale.

A questo proposito, posso essere d'accordo con quanto proposto dal senatore De Unterrichter, cioè di avvalerci per questi studi di Istituti già esistenti, ma ritengo che sia opportuno — al fine di ottenere una maggiore garanzia sul piano nazionale — costituire un Centro per la sperimentazione in questo particolare settore invece di ricorrere ad Istituti di carattere privatistico.

Il Centro da me auspicato dovrebbe naturalmente essere composto da eminenti tecni-

ci e studiosi del problema i quali, per la loro provata capacità ed esperienza, ci darebbero ogni garanzia in merito alle nuove tecniche da usare.

Per quanto riguarda il testo del presente disegno di legge desidero precisare che esso è stato elaborato da una Commissione tecnica, presieduta dal Capo di Gabinetto del Ministro dei lavori pubblici, ingegner Franco, che annoverava tra i suoi membri personalità come Nervi, Cestelli Guidi, eccetera: tutte persone di indiscussa capacità nel settore delle costruzioni in cemento armato o similari. Dopo ampie discussioni questa Commissione è addivenuta alla formulazione del testo in esame il quale prevede che ogni licenza edilizia relativa a queste nuove strutture prefabbricate portanti debba essere rilasciata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi sembra del tutto ovvio sottolineare il fatto che il Consiglio superiore rilascerà le licenze soltanto quando avrà raggiunto un sufficiente grado di sicurezza e certezza sull'idoneità dei progetti di costruzione che gli vengono sottoposti. Ritengo che il miglior sistema per l'accertamento della stabilità di un fabbricato sia quello di sperimentarla, sono cioè convinto che gli esperimenti sui modelli al naturale, anche quando si abbia la possibilità di effettuare i calcoli della staticità per queste nuove strutture, siano sempre consigliabili in quanto ci danno la convalida dei calcoli fatti e l'assoluta garanzia circa la stabilità delle costruzioni.

Premesse queste considerazioni di carattere cautelativo, mi pare che il disegno di legge in esame debba essere approvato nella sua attuale impostazione perchè offre la possibilità di nuovi studi in un settore della edilizia che, in altri paesi, è d'avanguardia.

Aggiungo che sono d'accordo con quanto detto dai senatori Restagno, Crollalanza ed altri circa la cautela nell'adozione di questi nuovi sistemi di costruzione nelle zone sismiche, ma sono convinto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in queste particolari zone, farà della prefabbricazione l'uso che più riterrà opportuno usando la massima discrezionalità nel concedere, di volta in volta, le autorizzazioni.

Desidero concludere questo mio breve intervento con una considerazione che mi sta particolarmente a cuore: sono del parere che la legge 25 novembre 1962, n. 1684, per quel che riguarda le costruzioni da effettuarsi in zone sismiche, debba essere riesaminata. Parlavo di questo proprio ieri con il Capo di Gabinetto del Ministro dei lavori pubblici, ingegner Franco, il quale conveniva che la suddetta legge contiene limitazioni che si possono oggi considerare del tutto superate sotto il profilo della sicurezza e stabilità delle costruzioni, la cui realizzazione è diventata antieconomica. Basti pensare, per esempio, alle costruzioni a due piani per le quali si prescrivono murature di 55 centimetri al piano terra, murature di 40 centimetri al primo piano ed altre prescrizioni tecniche a mio avviso eccessivamente prudenziali. Queste misure, eccessive sotto il profilo della cautela e della sicurezza, comportano costi notevoli di realizzazione, per cui si arriva in certi casi al 30 per cento in più di spesa rispetto alle costruzioni normali.

Si tratta dunque di rivedere un po' tutta questa legislazione perchè la legge del 1962, anche se emanata di recente, contiene disposizioni che hanno determinato situazioni gravissime, e non tiene sempre conto della moderna tecnica. Per esempio, l'articolo 39, il quale stabilisce che l'Ufficio del genio civile deve rilasciare un certificato con il quale deve dichiarare che l'opera in corso di esecuzione è conforme alle disposizioni di cui alla legge stessa, ha dato luogo a veri e propri controsensi in quanto si è verificato il caso di costruzioni che erano state iniziate in base a norme di leggi precedenti a quella del 1962, che avrebbero dovuto in ottemperanza a tale legge essere demolite.

Vi sono dunque parecchie norme della legge 25 novembre 1962, n. 1684, in aperto contrasto con la realtà e che creano situazioni veramente difficili. Per questa ragione ho ritenuto opportuno fare questa segnalazione in quanto, a mio avviso, tale legge richiede un esame globale delle sue norme, che devono essere adeguate alle tecniche più moderne le quali, come ho detto, permettono

tra l'altro di realizzare una maggiore economicità nelle costruzioni.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho ascoltato con molta attenzione ed interesse quanto detto da gli illustri senatori ingegneri che fanno parte di questa Commissione e da quanti altri hanno esperienza dei problemi di cui trattasi.

Nel mio intervento dovrò necessariamente ripetere ciò che ha detto il relatore senatore Zannier, con il quale concordo pienamente, aggiungendo qualche altra breve considerazione.

Il sistema della prefabbricazione è oramai usato largamente in tutti i Paesi da molti anni; pertanto non si tratta di improvvisare nulla. Esiste già tutta una serie di esperienze non solo di laboratorio, ma effettuate nella realtà, in quanto ci sono edifici prefabbricati che hanno oramai parecchi anni di vita.

Esiste tutta una serie di brevetti: credo siano più di 20. Dapprima erano i francesi all'avanguardia, ma oggi — mi dicono i tecnici — i primi sono forse i tedeschi per quanto riguarda i brevetti di prefabbricazione. Vi è, pertanto, un corredo notevole di esperienze, non nostre, ma realizzate altrove. D'altra parte, noi dobbiamo avere fiducia anche nelle esperienze fatte in altri Paesi.

Il provvedimento in esame, praticamente, si divide in due parti: la prima riguarda le costruzioni in genere. L'articolo 3 del disegno di legge modifica l'articolo 12 della legge del 1962, riguardante gli edifici pubblici o privati con sette o più piani. Praticamente, oggi avviene (e questo spiega anche l'urgenza del provvedimento) che in Italia, e soprattutto a Milano, viene usato questo nuovo sistema di costruzione per edifici non superiori ai sei piani, mentre, per quelli con sette o più piani, sono giacenti presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici numerosi progetti. Molti lavori, pertanto, soprattutto nella città di Milano, sono fermi, poichè i nuovi sistemi non possono essere adottati al di sopra del sesto piano. Con l'articolo suddetto, pertanto, non facciamo altro che estendere ai palazzi più alti di

sei piani la possibilità di applicare queste nuove strutture prefabbricate. È a tutti noto, del resto, che al giorno d'oggi si costruiscono dei palazzi prefabbricati anche di 20 piani. Ho avuto occasione, una ventina di giorni fa, di visitare la città di Belgrado e ho visto che tutte le nuove costruzioni sono prefabbricate; vi sono dei palazzi di 20 piani già abitati e, quindi, non si tratta di un sistema che è solo agli inizi. È una tecnica oramai già conosciuta. Vi sono delle preoccupazioni: ed è per questo che è stata introdotta nel provvedimento la disposizione in base alla quale è richiesta una particolare autorizzazione rilasciata dal Provveditorato alle opere pubbliche su parere conforme del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La preoccupazione principale — oltre a quella fatta presente dal senatore Zannier — riguarda soprattutto la saldatura dei giunti di cemento, poichè è questo l'elemento nei cui confronti si può determinare qualcosa di difficilmente calcolabile. Infatti, quando andiamo a saldare due elementi prefabbricati, è questo il giunto, la saldatura più o meno efficiente che determina la rispondenza o meno dell'insieme della costruzione a quelle tali condizioni di staticità. I brevetti che esistono sul mercato sono di tipi diversi, proprio per rendere sempre più sicura questa unione dei vari elementi: è qui, infatti, che vi è la maggiore perplessità di calcolo. Ora, tutto questo, evidentemente, richiede un esame, poichè oggi vi è sul mercato una ventina di brevetti, domani potranno essere 50, e, di conseguenza, è chiaro che vi deve essere qualcuno che decida, in base alla conoscenza della nuova tecnica, se tali brevetti sono efficienti e danno necessarie garanzie di sicurezza. È stato quindi, giustamente, stabilito che tale parere debba essere dato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, qualora ritenga di non avere elementi sufficienti, si potrà rivolgere al Consiglio nazionale delle ricerche per un parere supplementare.

Ora, l'articolo, così come è formulato, è estremamente generico e non stabilisce norme concrete. Nel caso che vi fossero norme precise, la nostra discussione sarebbe pertinente, poichè un collega potrebbe afferma-

re che tali norme sono troppo rigide, un altro che sono troppo labili e non danno la tranquillità che dovrebbero dare. Invece, con la dizione adottata, viene permessa la adozione delle strutture prefabbricate per costruzioni superiori ai sei piani, qualora il Consiglio superiore dei lavori pubblici, eventualmente coadiuvato dal supremo organo scientifico dello Stato, che è il Consiglio nazionale delle ricerche, dichiari che quel sistema è idoneo. A tale scopo, vi sono i vari istituti di scienza delle costruzioni dei Politecnici che studiano questo problema e vi è l'Istituto di Bergamo che è uno dei meglio attrezzati in Europa.

Per quanto riguarda la creazione di un altro Istituto statale, ho delle perplessità; potrei anche riconoscerne l'utilità, ma a mio avviso meno istituti creiamo, meglio è. Possiamo dare questo incarico ai nostri istituti di ricerca, ai laboratori degli istituti di scienza delle costruzioni.

ZANNIER, relatore. Allora sarebbe opportuno dar loro un riconoscimento ufficiale, in modo che si sappia che sono istituti abilitati sul piano nazionale.

BATTISTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Potremmo dare un contributo a questi istituti, in modo che si attrezzino di macchinari e di mezzi per essere ancora più efficienti. Comunque, abbiamo il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, coadiuvato dal Consiglio nazionale delle ricerche, si servirà di tutti gli elementi a sua disposizione per dare o meno l'autorizzazione.

L'obiezione fatta dal senatore Crollalanza ha il suo fondamento. Qui, nella relazione, si parla di decentramento amministrativo. Ora, personalmente, ho l'impressione che facciamo un passo errato: perchè, se la domanda fatta al Provveditorato deve poi andare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che fa l'indagine, emette il suo parere e la rimanda al Provveditorato, il quale non può cambiare una virgola, mi domando se non sarebbe più opportuno, per evitare lungaggini amministrative, stabilire che l'autorizzazione viene data direttamente dal

Consiglio superiore dei lavori pubblici. D'altra parte, quando il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha omologato un certo numero di brevetti e di sistemi, ritengo che, automaticamente, il Provveditorato dovrebbe poter concedere la licenza, ove si presentasse una persona a chieder l'autorizzazione per un tipo di brevetto contenuto nell'elenco di quelli già accettati dal Ministero.

La seconda parte del provvedimento riguarda le costruzioni in zone sismiche. Cominciamo, intanto, a limitare la portata del problema. L'articolo 10 della legge del 1962 si riferisce a casette di metri 7,50, costruite in zone sismiche, per le quali non è neanche prevista la struttura in cemento armato, ma in muratura o in mattoni. Ora, se crolla una casa di questo tipo, il pericolo è molto maggiore che nel caso che crolli una struttura prefabbricata. Comunque, per queste casette, a parte il fatto che sono rafforzate le strutture murarie e che ci vuole il cordolo di cemento armato (cosa questa che è richiesta anche in zone non sismiche) non vi sono limitazioni al di fuori del limite di altezza. Ora, anche in questi casi, vi sarà il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che deciderà quale è la struttura più idonea e il brevetto più adatto. Il senatore Florena, che ha vissuto il dramma di Messina, ha fatto delle osservazioni tecniche, ma sono, appunto quelle osservazioni che consigliano di mantenere la dizione adottata nell'articolo 2 del disegno di legge. Infatti, noi non possiamo specificare in un provvedimento quale è il tipo di eventi sismici che può verificarsi, se sussultorio o ondulatorio, o quale è il tipo di terreno per il quale è più opportuna una struttura o un'altra. Quindi, domani, nessuno vieta di imporre ad un Comune che fa parte di una zona sismica di produrre determinati studi per accertare se la natura del suolo è più o meno soggetta ai pericoli dell'evento sismico. Avviene, infatti, nelle zone terremotate che, a distanza di 50 metri gli uni dagli altri, vi sono palazzi completamente distrutti e palazzi che rimangono in piedi. Questo fenomeno è dovuto alla natura del suolo, poichè vi sono dei punti nei quali la scossa sismica ha una maggiore virulenza, e degli al-

tri, magari vicinissimi, nei quali tale virulenza non si manifesta.

Queste sono le ragioni per le quali il provvedimento è molto prudente. Infatti, mentre permettiamo che queste strutture possano essere eseguite, diamo al Consiglio superiore dei lavori pubblici e al Consiglio nazionale delle ricerche, che è l'organo scientifico dello Stato, il compito di decidere, attraverso tutti i sistemi di calcolo e, ove il calcolo non sia possibile, in base alle esperienze fatte in Italia o all'estero, sulla validità o meno dei vari brevetti.

Vi sono, poi, delle ragioni di urgenza, poi che a Milano vi sono costruzioni di questo tipo ferme, in attesa della legge. Inoltre, nella zona dell'Irpinia, che è zona sismica, vorremmo accelerare i lavori in corso costruendo case prefabbricate, cosa che attualmente, in base alla legge vigente, non siamo in grado di fare.

Per tutte le ragioni esposte, salva la possibilità di studiare la proposta avanzata dal senatore Zannier circa la costituzione di un Centro sperimentale per l'edilizia, pregherei gli onorevoli senatori di voler approvare il disegno di legge. Accetto infine le osservazioni del senatore Zannier per quel che riguarda il complesso della legge 25 novembre 1962, n. 1684, per le zone sismiche, che, effettivamente, richiede una revisione.

FERRARI GIACOMO. Malgrado le spiegazioni fornite alla Commissione dall'onorevole Sottosegretario, devo dichiarare di non essere ancora del tutto tranquillo per quel che riguarda la prefabbricazione, prevista da questo provvedimento per le zone sismiche. Per quanto attiene alle altre zone, infatti, sono pienamente d'accordo che sia giunto il momento, anche per l'Italia, di adottare queste nuove tecniche che tanti buoni risultati hanno già dato in altri Paesi.

A questo proposito, desidero però precisare che non sempre la realizzazione dei prefabbricati avviene con quella rapidità di cui parecchi oratori hanno parlato. Dico questo per esperienza personale, in quanto a Parma, per esempio, mancando delle necessarie attrezzature *in loco* non abbiamo avuto nè una maggiore celerità nella fabbricazione degli

edifici nè un abbassamento dei costi. Forse questi inconvenienti saranno superati dall'Istituto autonomo per le case popolari che sta ora operando a Milano; ad ogni modo, attualmente, per i piccoli comuni ritengo che la prefabbricazione non risolva ancora molti problemi.

A parte queste considerazioni, io ripeto di essere favorevole a questo provvedimento per la parte che riguarda l'edilizia nelle zone normali del nostro Paese, mentre nutro ancora fondati dubbi sull'opportunità di adottare questi nuovi sistemi di costruzioni prefabbricate a pannelli portanti nelle zone sismiche.

Pertanto, ribadisco la mia proposta di rinvio della discussione del provvedimento per avere la possibilità di raccogliere più complete informazioni di carattere tecnico sull'argomento.

FLORENA. Dopo aver ascoltato il Sottosegretario Battista desidero innanzi tutto fargli notare che, nelle zone sismiche, l'altezza di 7 metri e 50 centimetri è stata già da tempo superata nei fabbricati in quanto, attualmente, si costruiscono case di 12 metri. Ma, a parte questa precisazione, il punto principale sul quale vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario e di tutta la Commissione è che i progetti delle case da costruirsi in zone sismiche vengono impostati su un calcolo che prevede un certo rapporto tra la costruzione e le sollecitazioni cui essa può essere sottoposta a causa di un terremoto di una certa intensità.

Pertanto, il presente provvedimento mi lascia molto perplesso, in quanto non prevede che le nuove costruzioni prefabbricate siano sottoposte al calcolo di cui sopra, e che è determinato dall'esperienza e dagli studi che sui movimenti tellurici si sono fatti in tutto il mondo. Su questo argomento, infatti, hanno studiato i tecnici più in vista di tutti i Paesi, tra i quali si sono particolarmente distinti i giapponesi. Anche in Italia abbiamo avuto valorosissimi calcolatori in questo campo e non esiste una costruzione in zona sismica che venga approvata se non è accompagnata da un deter-

minato calcolo che stabilisce l'idoneità di quella stessa costruzione ad essere realizzata.

Per quel che riguarda i prefabbricati, invece, si parla di esperienze, di prove da farsi, ma non si parla dei calcoli cui ho fatto cenno: e per questo la mia preoccupazione permane.

BATTISTA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. A questa sua osservazione, senatore Florena, non posso che rispondere ancora una volta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non rilascerà l'autorizzazione a quei progetti che non offriranno tutte le garanzie. Vorrei del resto fare presente alla Commissione che non è possibile, in un testo di legge, inserire norme riguardanti i calcoli cui accennava il senatore Florena; tali calcoli sono infatti normalmente eseguiti o controllati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Il fatto che la responsabilità dell'approvazione dei progetti di cui trattasi ricada interamente sul Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è il supremo organo dello Stato in questa materia, ritengo che dovrebbe tranquillizzare gli onorevoli senatori.

Il Consiglio superiore è formato da tecnici responsabili e capaci i quali, specialmente dopo le ultime sciagure che hanno colpito la Nazione (per esempio quella del Vajont), andranno ancora più cauti nel concedere le licenze di costruzione (*Commenti*).

Per quel che riguarda specificatamente la edilizia nelle zone sismiche inviterei gli onorevoli Commissari a leggere attentamente il testo dell'articolo 2 nel quale si dice che « di volta in volta » saranno tenute presenti, nella concessione delle licenze costruttive di nuovo tipo, le caratteristiche del sottosuolo. Mi pare pertanto che ogni dubbio dovrebbe scomparire e che si potrebbe senz'altro procedere all'approvazione del provvedimento.

FERRARI GIACOMO. Torno a ripetere che sono convinto, in linea generale, della bontà del provvedimento, ma ritengo

che un rinvio di pochi giorni non pregiudichi nulla e ci permetta di avere i necessari colloqui, magari con qualche membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale ci potrà illuminare circa la procedura che verrà adottata nella concessione delle licenze per costruzioni prefabbricate nelle zone sismiche.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. D'accordo: un rinvio di qualche giorno non pregiudica nulla, senatore Ferrari, ma vorrei segnalare che tutto ciò che potrà dirle un illustre professore che ha studiato la materia, specie per la parte delle zone sismiche, è che, di volta in volta, i progetti devono essere esaminati ed approvati tenendo presenti le caratteristiche del sottosuolo; la qual cosa è detta anche nel disegno di legge che stiamo esaminando.

Quando diciamo che si deve tener conto delle condizioni del sottosuolo e delle possibili sollecitazioni orizzontali derivanti da movimenti sismici, non creiamo una norma generale, ma stabiliamo che, di volta in volta, il progetto deve essere approvato. Ora, non essendo possibile creare il fenomeno artificialmente, sarà necessario che, di volta in volta, i tecnici stabiliscano se i calcoli sono sufficienti e attendibili. Non si tratta, quindi, di un'autorizzazione generica, ma di un'autorizzazione data su ogni singolo progetto.

Z A N N I E R , *relatore*. Vorrei illustrare talune questioni al senatore Ferrari. Non pretendo di essere un tecnico o un esperto in grado di eliminare i dubbi del collega Ferrari, ma vorrei far presente che, amessa la validità per tutte le costruzioni previste dall'articolo 3, riguardante le zone normali, sulle quali mi sembra che il collega non abbia sollevato eccezioni, le costruzioni in territori sismici, previste dall'articolo 10, raggiungono, nei territori considerati di prima categoria un massimo di 7 metri e mezzo. Pertanto, la prefabbricazione scatolare non può superare tale limite. Vorrei ora leggere il resoconto di una pubblicazione scientifica riguardante il comune di Ariano

Irpino, epicentro dell'ultimo fenomeno sismico in quella zona: « È stato realizzato un gruppo di abitazioni INA-Casa in località San Pietro, con edifici in parte a struttura intelaiata e in parte a struttura ordinaria (i sistemi scatolari a pannelli portanti sono assimilabili a quelli a struttura ordinaria, perchè è la parete portante) i movimenti tellurici hanno provocato danni considerevoli agli edifici in cemento armato con distacco della muratura esterna di tamponamento, ma nessun danno a quelli costruiti in struttura portante ». Non è vero, cioè, che la costruzione in cemento armato sia l'*optimum* nella zona sismica, in quanto la costruzione, ad esempio, con muratura ordinaria presenta quei coefficienti di elasticità e possibilità di assestamento che in certi casi sono superiori alle costruzioni di cemento armato.

G E N C O . Ad Ariano Irpino, però, non sono crollate le intelaiature, sono crollati i pannelli.

Z A N N I E R , *relatore*. Qui, però, si tratta di un'intelaiatura scatolare portante. Si tratta, pertanto, di un sistema di scatole che, quando si è raggiunta la saldatura tra le singole parti, diventa un sistema monolitico. Ora, l'altezza è limitata a 7 metri e mezzo per le zone di prima categoria e a 11 metri per le zone di seconda categoria. Non ho, quindi, in questo particolare settore, perplessità per costruzioni di questa natura, qualora siano accuratamente eseguite le giunzioni fra le varie parti che compongono la struttura, in modo da assorbire le sollecitazioni sismiche orizzontali che sono le più pericolose in tutti i sistemi costruttivi. Mi sembra pertanto che, tenuto presente il limite di altezza e il grado di solidità scatolare, l'articolo della legge così come formulato sia in grado di fornire tutte le garanzie.

Le mie maggiori perplessità riguardano le costruzioni di 20 piani, che possono essere realizzate in zone dove, ad esempio, vi possono essere spinte di vento od altre sollecitazioni accidentali che non sempre sono esattamente determinabili. Ecco perchè

ho fatto la proposta finale della sperimentazione su modelli e possibilmente al vero.

In considerazione che il disegno di legge al nostro esame rappresenta la conclusione di studi sull'argomento di una commissione di esperti tecnici in materia, penso che possiamo essere tranquilli sulla validità del provvedimento in esame. Del resto, ritengo che nemmeno attraverso quel colloquio, certamente utile al fine di una maggiore conoscenza del problema, al quale accennava il senatore Ferrari, potremmo avere delle garanzie maggiori di quelle fornite in quella sede. Personalmente, in base agli studi in materia di prefabbricazione ed in parte per le acquisite esperienze all'estero, ritengo che il provvedimento, così come è formulato, apra prospettive di ricerca e di studio sotto il vaglio ed il controllo del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Riguardo all'osservazione fatta dal senatore Crollanza sull'articolo 1, ritengo che la dizione adottata sia la migliore, poichè, una volta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrà autorizzato e riconosciuto la validità di un determinato brevetto, il Provveditorato, ricevendo la progettazione di un'opera conforme a tale brevetto, potrà dare l'autorizzazione.

CROLLANZA. Non mi sembra che la formulazione sia sufficientemente chiara.

ZANNIER, *relatore*. Credo che se noi cambiassimo la dizione, anzichè snellire la procedura, l'aggraveremmo, tanto più che, a mio avviso, il controllo su queste opere, in sede regionale, resta al Provveditorato. È necessario, quindi, che il Provveditorato alle opere pubbliche sia sempre a conoscenza delle autorizzazioni date per quello specifico settore.

Circa la economicità della prefabbricazione pesante, cui si è fatto cenno in questa discussione, occorre precisare che questa è possibile solo se le ordinazioni raggiungono parecchie decine di miliardi in modo di poter ammortizzare le spese di cantiere che sono dell'ordine di 1÷1,5 mi-

liardi. Comunque, in base alle esperienze fatte all'estero, con la prefabbricazione integrale, organizzata ed a mercato avviato, è possibile realizzare, rispetto al costo di costruzioni tradizionali, economie dell'ordine del 30 per cento.

PRESIDENTE. Il senatore Ferrari mantiene la sua proposta?

FERRARI GIACOMO. La mantengo, ma preferirei limitarla, se fosse possibile, alla parte che riguarda le zone sismiche. Ripeto invece che sull'articolo 1 sono perfettamente d'accordo.

La mia proposta di rinviare di qualche giorno l'approvazione del disegno di legge significa dare ad un gruppo di noi la possibilità di reperire al Consiglio superiore quegli elementi che siano atti a darci una maggiore tranquillità.

PRESIDENTE. Si tratterebbe di un rinvio di 15 o 20 giorni. Ora si tratta di vedere se la Commissione approva tale rinvio oppure se, nella sua maggioranza, ritiene che il disegno di legge quale è stato presentato offra sufficienti garanzie.

Invito quindi a prendere la parola pro o contro la proposta di rinvio.

MARTINEZ. Appartengo anch'io, come il senatore Florena che è intervenuto poco fa, ad una zona sismica.

Dichiaro che anch'io ho delle perplessità per quanto riguarda questo disegno di legge e ritengo perciò che sia opportuno un rinvio di 10 o 15 giorni, appunto perchè noi, che siamo i più direttamente interessati, possiamo guardare con maggiore sicurezza e con maggiore garanzia alla proposta di legge. Dico ciò anche tenendo presente quanto è stato esposto nella sua relazione dal collega Zannier, il quale, ad un certo punto, parlando dei prefabbricati, ha detto che dei calcoli veri e propri, per quanto riguarda questo tipo di costruzioni, fino ad oggi non esistono e che anche il disegno di legge si rimette in sostanza a quello che potrà fare, ma non ha finora fatto, il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)20^a SEDUTA (24 giugno 1964)

Che sarà intanto della legge, una volta pubblicata? O avrà una remora nell'applicazione perchè si dovranno fare ancora questi calcoli o perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrà rivederli meglio, oppure andrà avanti e sarà applicata secondo quelle che sono le cognizioni e le conoscenze che ha attualmente lo stesso Consiglio superiore.

Ritengo perciò che 15 giorni in più o in meno per un disegno di legge di questo tipo non abbiano sostanzialmente rilievo di sorta nell'attuazione pratica e soprattutto in quella che è l'attività edilizia del Paese.

Credo, in conclusione, che non ci siano difficoltà tali da ostacolare un rinvio.

G I A N C A N E . A nome del gruppo socialista, mi dichiaro favorevole al passaggio all'esame dei singoli articoli.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella mia qualità di rappresentante del Governo, vorrei pregare i componenti della Commissione di non accettare la proposta di rinvio, perchè, per quanto una settimana, quindici o venti giorni, non cambino molto le cose, non cambiano neanche molto le cose agli effetti della conoscenza del problema. Difatti la situazione si pone in questi termini: se è il Consiglio superiore dei lavori pubblici che deve approvare i singoli progetti, deve innanzitutto esaminare di volta in volta le caratteristiche del sottosuolo. Vuol dire che se i calcoli non sono sufficientemente chiari, evidentemente il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprimerà il suo parere contrario. Ho sentito dire che il Consiglio non ha fatto ancora dei calcoli; questo è vero, ma in quanto non sono pervenute ancora le domande. Il giorno che progetti per costruzioni fatte con questo sistema verranno all'esame del Consiglio superiore allora, secondo il meccanismo di questa legge, si esamineranno i calcoli di tali progetti e in conseguenza si approveranno o non si approveranno i progetti stessi. È questa una responsabilità degli organi tecnici; noi

approvando il disegno di legge trasferiamo la nostra responsabilità a chi compete.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la proposta di rinvio, avanzata dal senatore Ferrari.

(È approvata.)

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rilevo che si tratta di un disegno di legge molto urgente; pertanto non vorrei che questo rinvio comportasse una dilazione rilevante nella sua approvazione. Infatti esso deve ancora passare alla Camera dei deputati e le vacanze parlamentari sono ormai molto vicine.

F E R R A R I G I A C O M O . Noi dobbiamo provvedere all'approvazione di questo provvedimento prima delle vacanze.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Faccio presente ai membri della Commissione il mio timore che questo disegno di legge possa essere approvato solo fra alcuni mesi.

F E R R A R I G I A C O M O . Sarebbe opportuno che subito si provvedesse alla formazione di una piccola Sottocommissione che reperisca gli elementi di chiarezza che si sono manifestati necessari nel corso della discussione.

P R E S I D E N T E . Per dare un compito preciso a questa Sottocommissione occorre che i commissari presentino dei quesiti chiari. Personalmente non vedo tali quesiti.

A D A M O L I . Il rinvio della discussione è stato approvato su una proposta molto chiara avanzata dal collega Ferrari, volta ad eliminare gli elementi di dubbio ancora esistenti, che risultano dalla discussione. Certo il rinvio non si è votato senza motivo.

R E S T A G N O . Diamo l'incarico al Presidente di nominare la Sottocommissione.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)20^a SEDUTA (24 giugno 1964)

P R E S I D E N T E . La Sottocommissione potrebbe interrogare qualche tecnico del Consiglio superiore dei lavori pubblici, esaminare la situazione e riferire alla Commissione nella prossima seduta. Quanti membri deve avere questa Sottocommissione?

F E R R A R I G I A C O M O . Uno per gruppo.

C R O L L A L A N Z A . Siccome in Commissione abbiamo cinque o sei autorevoli ingegneri, che sono coloro che possono portare un contributo tecnico per fugare le perplessità che sono state avanzate, propongo di nominare questi ingegneri, i quali riferiranno nella prossima seduta.

P R E S I D E N T E . Non c'è nessun ingegnere della nostra Commissione che faccia parte del Gruppo socialista.

G I A N C A N E . A nome del Gruppo socialista dichiaro che noi rinunciando alla nostra rappresentanza in questa Sottocommissione.

P R E S I D E N T E . Propongo allora di nominare come membri della Sottocommissione i senatori Giacomo Ferrari, Zannier e De Unterrichter. Credo che tre membri siano sufficienti.

D E U N T E R R I C H T E R . Per la parte formale del disegno di legge aggiungerei a questa Sottocommissione i senatori Lombardi e Florena.

P R E S I D E N T E . In tal modo i membri della Sottocommissione sono diventati cinque. Sarà opportuno quindi che tale Sottocommissione tenga anche presente la parte formale che è stata segnalata dal senatore Crollalanza.

R E S T A G N O . Vorrei fare un'altra proposta, per quanto riguarda i lavori della Sottocommissione. Poichè, durante la nostra discussione, specialmente da parte del relatore senatore Zannier, si è accennato agli

squilibri e alle difficoltà pratiche che si incontrano nell'esecuzione della legge del 1962, ritengo che la Sottocommissione potrebbe occuparsi anche di questo argomento che comporta, in pratica, gravi conseguenze.

P R E S I D E N T E . Ciò complicherebbe ulteriormente i lavori della Sottocommissione.

B A T T I S T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sembra anche a me sommamente inopportuno complicare ancora l'iter di questo disegno di legge ampliando ulteriormente il campo dell'esame. Torno a segnalare l'urgenza del provvedimento, motivata dalle ragioni che ho già avuto modo di esporre.

P R E S I D E N T E . Concludendo: la Sottocommissione — formata dal relatore Zannier e dai senatori Giacomo Ferrari, De Unterrichter, Florena e Lombardi — dovrà approfondire l'esame del provvedimento per la parte tecnica, tenendo conto delle perplessità di carattere tecnico avanzate nel corso della discussione, nonchè procedere ad una revisione della formulazione del disegno di legge, per la parte formale-amministrativa, tenendo conto in particolare delle obiezioni avanzate dai senatori Crollalanza e Lombardi.

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta, nella quale la Sottocommissione riferirà sulle conclusioni dei suoi lavori.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazione dell'articolo 69 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 » (544)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione dell'articolo 69 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 ».

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

Articolo unico

All'articolo 69 del Codice postale, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, numero 645, sono aggiunti i seguenti commi:

« L'Amministrazione ha facoltà di collocare a proprie spese sui mezzi di trasporto in servizio pubblico apposite cassette mobili per l'impostazione della corrispondenza lungo la linea, senza l'obbligo di corrispondere alcun compenso agli esercenti.

L'Amministrazione cura il ritiro della corrispondenza ai punti di fermata stabiliti ».

G I A N C A N E , *relatore*. Nel quadro dei provvedimenti che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sta adottando per agevolare in ogni modo l'utenza, non solo attraverso il graduale ammodernamento e la meccanizzazione dei servizi, ma soprattutto rendendo più celere l'avviamento della corrispondenza, il Senato è chiamato ad esaminare il disegno di legge n. 544 che integra l'articolo 69 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

Secondo il citato articolo 69, i concessionari e gli imprenditori di trasporti terrestri, acquei ed aerei in servizio pubblico, siano o no sovvenzionati dallo Stato, hanno l'obbligo di trasportare gli effetti postali. In base al disegno di legge in esame l'Amministrazione ha facoltà di collocare a proprie spese sui mezzi di trasporto in servizio pubblico apposite cassette mobili per l'impostazione della corrispondenza lungo la linea senza l'obbligo di corrispondere alcun compenso agli esercenti.

L'Amministrazione infine, cura il ritiro della corrispondenza ai punti di fermata stabiliti.

Gli esperimenti del nuovo servizio, condotti, previ accordi con le imprese di trasporto, nelle più importanti città italiane, nonché in taluni centri minori, hanno dato

risultati soddisfacenti incontrando ovunque il favore degli utenti, specie delle categorie economiche e delle Autorità locali.

L'emanazione del provvedimento di legge in esame che attribuisce all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni la facoltà di collocare a proprie spese sui mezzi di trasporto in servizio pubblico apposite cassette mobili, si rende indispensabile anche perchè taluni concessionari hanno negato il proprio consenso alla installazione di dette cassette, adducendo inconsistenti motivi di ordine tecnico.

A tale proposito, è appena il caso di accennare che nessuna prestazione verrebbe a gravare sulle imprese automobilistiche, — come ho già accennato — ma solo l'onere di consentire l'installazione delle cassette, mediante fori praticati alle lamiere della carrozzeria per l'applicazione del telaio reggente le cassette stesse.

Per quanto riguarda la spesa relativa a questo servizio provvederà l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

G U A N T I . A nome del mio gruppo, dichiaro di essere d'accordo per l'approvazione di questo disegno di legge; provvedimento di portata modesta ma che si rivela di grande importanza per il servizio pubblico della corrispondenza.

Nella presentazione del provvedimento si dice che alle spese necessarie per l'acquisto e l'installazione delle cassette si provvede con le normali dotazioni di bilancio.

Quindi, trattandosi appunto di normale amministrazione, non c'è luogo ad osservazioni relative alle spese.

A N G R I S A N I , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Non mi rimane molto da aggiungere alla relazione del senatore Giancane. Si tratta di un piccolo provvedimento di legge che appare utilissimo e che intende favorire gli utenti. Ne raccomando quindi la sollecita approvazione.

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

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

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli » (29)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli ».

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

Articolo unico.

Nella costruzione delle automobili è fatto obbligo ai costruttori di munire i sedili, sia del conducente che dei passeggeri, di appositi ganci fissi che rendano possibile all'utente l'applicazione di cinture di sicurezza.

F L O R E N A , *relatore*. Onorevoli colleghi, l'enorme sviluppo della motorizzazione pone sempre nuovi problemi da risolvere in materia di sicurezza della circolazione.

Conseguenza diretta di tale sviluppo è l'aumento degli incidenti stradali, i quali molto spesso sono accompagnati dalla perdita di vite umane, per cui, nella ricerca delle possibili soluzioni per risolvere i problemi della moderna circolazione, ogni sforzo deve essere diretto ad eliminare o quanto meno a ridurre le cause che possono determinare il verificarsi di incidenti.

Ma se il detto aumento degli incidenti che si verificano nella circolazione dei veicoli a motore impone l'accennata ricerca, poichè nessuna possibilità deve essere tralasciata in materia, richiede altresì che ogni cura sia posta nella ricerca di adeguate soluzioni dirette ad attenuare le conseguenze dei sinistri, ed ancora ogni altra affinché

le conseguenze in parola, verificatosi l'evento, siano il meno gravi possibile.

In base a dati statistici, è risultato che i passeggeri ed i conducenti i quali si erano assicurati precauzionalmente con cinture di sicurezza sono rimasti incolumi, in caso di incidente, o hanno subito lesioni di minore entità rispetto a quelle riportate in casi analoghi da conducenti e passeggeri che non avevano adottato tale precauzione.

È noto, infatti, che l'uso delle cinture di sicurezza attenua gli effetti delle elevatissime decelerazioni dovute all'arresto improvviso del veicolo a seguito di urto.

Pertanto, appare opportuno che gli automobilisti siano stimolati a fare uso di tali cinture a salvaguardia della propria incolumità.

Una delle maggiori difficoltà per la diffusione dell'uso delle cinture in parola è costituita dall'applicazione sul veicolo degli attacchi metallici per fissare le cinture stesse.

Questa applicazione viene oggi fatta quasi sempre dall'acquirente della cintura e comporta una spesa elevata (talora superiore al costo della cintura stessa); inoltre l'operazione non sempre viene fatta razionalmente, specie per quanto concerne i punti del veicolo dove l'applicazione dia garanzia di robustezza sufficiente.

Si ritiene perciò confacente ai fini sopra accennati prescrivere ai costruttori di munire le autovetture di apposite sedi per l'attacco in modo che sia resa facile l'applicazione delle cinture a coloro che si servono del veicolo e vogliono adottare misure preventive contro eventuali sinistri.

Sembra però opportuno anzichè di automobili parlare di autovetture, al fine di usare nel presente disegno di legge, la stessa terminologia usata nel codice della strada, è ciò al fine di non creare dubbi di interpretazione. Del resto che si intenda riferirsi alle autovetture risulta esplicitamente dalla relazione al disegno di legge.

È poi necessario fissare un certo periodo entro il quale i veicoli debbono essere muniti degli attacchi in modo che i costruttori possano attrezzarsi al riguardo, e provvedano alla applicazione di detti attacchi in conformità delle opportune prescrizioni tec-

niche che verranno stabilite in sede regolamentare.

Occorre infine precisare in quale sede verrà accertato se i veicoli siano conformi alle nuove prescrizioni.

Tutto ciò premesso, il testo del disegno di legge dovrebbe essere modificato e integrato nel modo seguente:

Art. 1. - Le autovetture debbono essere munite di appositi attacchi fissi che rendano possibile l'applicazione delle cinture di sicurezza.

Art. 2. - La disposizione del precedente articolo si applica ai veicoli che entrano in circolazione sei mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento per l'esecuzione della presente legge, nel quale saranno fissati il numero, la posizione e le caratteristiche degli attacchi.

Art. 3. - In sede di omologazione del tipo, di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione o di revisione, verrà accertato che le autovetture siano conformi a quanto prescritto dalla presente legge e dal relativo regolamento.

C R O L L A L A N Z A . Ritengo che in caso di inadempienza debba essere prevista anche la sanzione.

F L O R E N A , *relatore*. La sanzione consiste nel non rilasciare il permesso di circolazione.

Ho cercato di sintetizzare al massimo, perchè, dato che il problema è così acutamente sentito, credo che l'approvazione di questo disegno di legge non incontrerà dei dissensi.

A D A M O L I . Credo sia superfluo ritornare sugli argomenti che hanno suggerito al collega Granzotto Basso la presentazione di questa proposta di legge o sugli altrettanto validi argomenti esposti dal senatore Florena nella sua relazione.

Ma proprio perchè riteniamo che l'iniziativa sia valida, dobbiamo rilevare che ci sembra assolutamente incompleta.

Non dico che in questa sede noi dobbiamo arrivare senz'altro a disporre l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza nelle autovetture, per quanto nei Paesi dove questo provvedimento è stato adottato i risultati sono stati di un valore enorme. Ciò risulta dalle statistiche che sono state pubblicate sugli incidenti e sulla loro gravità, nonché sulle relative conseguenze, nei diversi Paesi. Nei Paesi, appunto, dove tale sistema è stato adottato si riscontrano dei salti nelle statistiche per quanto riguarda le lesioni e, soprattutto, per i casi mortali.

Ora, dire che noi vogliamo che le autovetture siano munite di attacco per mettere la cintura di sicurezza lascia fuori due cose: ci vuole la cintura e ci vuole la volontà di metterla.

Se noi non riusciamo ad arrivare fino alla volontà, dobbiamo per lo meno arrivare a completare i mezzi per chi vuole davvero fare qualcosa di serio.

Non capisco, infatti, perchè il nostro collega, in questa sua iniziativa, quando impone alle autovetture gli attacchi, non impone al tempo stesso l'obbligo della dotazione di cinture di sicurezza.

Se poi uno non la vuole mettere...

C R O L L A L A N Z A . Chi la vuole mettere, la compra.

A D A M O L I . « La compra ». Ecco il problema: cominciamo a fare una certa differenziazione e sappiamo bene cosa significhi comprare qualcosa di accessorio quando si è comprata una piccola automobile per ragioni di lavoro. Fare un'altra spesa è qualcosa che si evita volentieri. Quindi noi dobbiamo fare in modo che, come ci sono i fari obbligatori, i freni obbligatori, cioè è prevista l'obbligatorietà per tutti questi elementi di sicurezza, anche la cintura di sicurezza, che si è dimostrata un elemento valido, sia resa obbligatoria.

È questo un passo in avanti molto serio, appunto al fine di assicurare a tutti questo ulteriore elemento di sicurezza.

Purtroppo, oltre tutto, bisogna considerare che è necessario anche superare un fattore psicologico, che riguarda poi quelli che

più ne hanno bisogno, che sono i giovani. Costoro, che sono i più spericolati, non comprerebbero mai la cintura di sicurezza e noi sappiamo come siano proprio loro quelli che, per certa loro vivacità, vanno incontro ai pericoli più gravi. Gli anziani, al contrario, che vanno a velocità moderate, metteranno più facilmente la cintura.

E bisogna anche tener presente che il rischio della circolazione dipende da due soggetti: uno scontro si verifica tra due mezzi, e dunque la prudenza dell'uno non basta, di fronte all'imprudenza dell'altro. Quindi, anche chi se ne va tranquillo sulla strada si può trovare di fronte ad un pazzoide che gli porta determinate conseguenze. Ecco che la cintura va bene anche per lui.

Quindi è proprio per sottolineare — ripeto — l'adesione all'iniziativa del collega Granzotto Basso, che noi proponiamo un emendamento aggiuntivo, o anche un nuovo articolo, che dica che nelle autovetture devono aversi questi famosi attacchi ma che devono altresì aversi in dotazione le cinture di sicurezza per il numero di posti che sono previsti.

L'obbligatorietà dell'allacciamento, in determinate circostanze, verrà poi in seguito.

L'integrazione che noi proponiamo all'articolo 1 è del seguente tenore:

« Le autovetture devono essere munite di appositi attacchi fissi che rendano possibile l'applicazione delle cinture di sicurezza e devono avere in dotazione le cinture di sicurezza secondo il numero di posti previsti per l'autovettura ».

D E R I U . Sono d'accordo sui motivi che hanno indotto il collega Granzotto Basso alla presentazione di questo disegno di legge, e sullo spirito che lo anima.

Debbo però immediatamente rilevare che, così come è formulato, il progetto di legge è di scarsissima efficacia pratica, e in tale opinione sono perfettamente d'accordo con il senatore Adamoli.

A parte la considerazione preliminare che i termini « ganci » o « attacchi », usati nel disegno di legge, mi sembrano impropri e ritengo che si debba piuttosto ricorrere ad

una frase tecnica che renda parimenti il concetto, due sono i difetti che, a mio giudizio, impediscono che il provvedimento sia realmente efficace:

1) l'insufficienza della prescrizione, che non considera l'effettiva applicazione delle cinture di sicurezza;

2) la possibilità che si apre, attraverso la richiesta di un regolamento di applicazione, di procrastinare nel tempo l'entrata in vigore delle nuove norme.

L'esperienza ci ricorda infatti che più di una volta leggi attentamente elaborate dal Parlamento sono rimaste inoperanti perchè la burocrazia statale è riuscita a rimandarne indefinitamente l'attuazione, non procedendo alla compilazione del relativo regolamento.

Del resto, nel caso in esame il regolamento non mi sembra assolutamente necessario. E la legge stessa che prescrive l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza.

Anche l'articolo 3 dovrebbe essere formulato in modo più preciso, al fine di evitare perplessità in fase di applicazione. È necessario stabilire chiaramente che la sanzione per la mancata applicazione delle cinture deve essere rappresentata dalla mancata autorizzazione o omologazione da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile, nei casi in cui questi atti sono previsti.

F L O R E N A , *relatore*. Per quanto si riferisce alla preoccupazione dell'onorevole Deriu circa il previsto « regolamento », faccio rilevare che qui non si tratta dell'impostazione di un regolamento per una legge importante. L'espressione in questione sta a significare che con norme ministeriali debbono essere indicate le qualità e le caratteristiche cui debbono corrispondere i ganci d'attacco. Prescrivere soltanto che si debbano mettere gli agganci non garantisce, infatti, che gli agganci stessi corrispondano allo scopo. Occorre una organizzazione statale che controlli tutti gli automezzi e verifichi che gli agganci rispondano alle esigenze di sicurezza e di resistenza, in maniera di evitare che si tratti di semplici chiodi che

alla prima sollecitazione saltino via insieme alle cinture.

Per quanto poi si riferisce all'opportunità che agli agganci si aggiunga anche la fornitura delle cinghie di sicurezza, mi dichiaro perfettamente d'accordo. Se vogliamo inserire anche l'obbligo della dotazione delle cinture di sicurezza, facciamolo pure.

D E R I U . Nel linguaggio legislativo « regolamento » indica un atto giuridico formato dal Ministero, che viene approvato dal Consiglio dei Ministri, previ determinati pareri, e, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, diventa parte integrante della legge. Ritengo che la mia precisazione sia valida sul piano giuridico sostanziale e formale.

F E R R A R I G I A C O M O . Occorre sostituire la parola « regolamento » con « norme ».

P R E S I D E N T E . Vorrei che su ciò si pronunciasse l'onorevole Sottosegretario.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono perfettamente d'accordo. Si tratta di una legge di notevole importanza, di cui potremmo anche estendere l'efficacia prevedendo — come suggeriva il senatore Adamoli — oltre che l'applicazione degli agganci anche la fornitura delle cinture di sicurezza, ottenendo così il massimo risultato. Si potrebbe stabilire che è vietata la circolazione di quegli automezzi che non circolano con le cinture agganciate.

Dobbiamo porci questo problema, se vogliamo fare tutto quello che è prevedibile, considerare l'importanza degli attacchi e dell'applicazione delle cinture agli attacchi stessi.

A mio avviso, si potrebbe emendare così l'articolo 1: « Le autovetture debbono essere munite di appositi attacchi fissi con l'applicazione delle cinture di sicurezza », togliendo le parole « che rendano possibile » e inserendovi la preposizione « con ». Ciò rende benissimo l'idea dell'attacco e dell'applicazione.

In merito all'opinione del senatore Deriu circa la questione del regolamento, mi sembra che sia stata opportunamente usata quella dizione, perchè è evidente che, emanata la legge, il Ministero dovrà provvedere a stabilire i punti dove devono essere applicati gli attacchi, secondo i vari tipi di autovetture. Quindi è opportuno che ci siano queste norme ministeriali, o regolamento che dir si voglia. In proposito richiamo la vostra attenzione sul contenuto dell'articolo 2 proposto dal relatore. « La disposizione del precedente articolo si applica ai veicoli che entrano in circolazione sei mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento per l'esecuzione della presente legge, nel quale saranno fissati il numero, la posizione e le caratteristiche degli attacchi ». Tale regolamento deve essere emanato dal Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ciò va messo in relazione con l'articolo 144, punto a), del codice della strada, il quale prefigura che la materia rientra nella competenza del Ministero dei trasporti. Esattamente si tratta di norme tecniche che il Ministero dei trasporti dovrà emanare entro sei mesi, altrimenti il provvedimento non avrà alcun effetto.

D E R I U . Sei mesi sono un po' troppi. Io abbrevierei il periodo.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'attuazione del provvedimento non è semplice sul terreno pratico. I problemi tecnici per l'applicazione degli attacchi per le cinture di sicurezza non si possono risolvere in due minuti; almeno sei mesi ci vogliono. Avete potuto constatare come la materia, pur essendo elementare, dia luogo a lunghe discussioni sul modo e sul sistema di applicazione dei ganci. Abbiamo aspettato tanti anni; sei mesi non saranno molti.

Con l'articolo 3 si prevedono le sanzioni. È evidente che « in sede di omologazione del tipo — e questo non si configura per le autovetture vecchie —, di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione o di re-

visione, verrà accertato che le autovetture siano conformi a quanto prescritto dalla presente legge e dal relativo regolamento ». Se vogliamo essere ancora più precisi, potremo aggiungere: « Non sarà data l'omologazione alle autovetture prive di attacchi per le cinture di sicurezza ». Mi pare chiara l'interpretazione della volontà del legislatore.

P R E S I D E N T E . Bisogna ora formulare esattamente gli emendamenti agli articoli, estendendo le norme non solo alla predisposizione dei ganci d'attacco per le cinture di sicurezza ma anche alla dotazione di esse, per ogni tipo di autovettura.

D E U N T E R R I C H T E R . Non è la prima volta che la nostra Commissione affronta questo problema. Un disegno di legge analogo fu presentato, sempre ad iniziativa del senatore Granzotto Basso, nella passata legislatura. La nostra Commissione ne iniziò la discussione, che fu però rinviata, su richiesta del Ministero dei trasporti il cui rappresentante ci assicurò che il Governo stava studiando un provvedimento legislativo più complesso sulle apparecchiature di sicurezza nella costruzione di automezzi: in tale provvedimento le cinture di sicurezza sarebbero entrate come un particolare. Da allora è passato più di un anno, vi sono stati migliaia di incidenti automobilistici, migliaia di feriti, di invalidi e forse centinaia di morti che si sarebbero potuti evitare con l'applicazione delle cinture di sicurezza.

Vorrei pertanto evitare, oggi, un nuovo rinvio.

Penso che la legge debba essere formulata in modo assai semplice. Il primo articolo dovrebbe stabilire: « Ogni automobile deve essere munita dei ganci necessari »; il successivo articolo: « Entro tre mesi ciascuna ditta costruttrice di automobili dovrà sottoporre all'approvazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile il tipo di cintura di sicurezza che intende sia applicato sugli automezzi di sua costruzione ». Oggi i costruttori di automobili non fabbricano cinture di sicurezza. Può darsi però che

quando una grande fabbrica, come la Fiat, saprà che deve munire tutte le sue vetture di cinture di sicurezza e dei relativi attacchi, compia degli studi sul tipo di cintura di sicurezza più idoneo per le vetture di propria fabbricazione.

Un ultimo articolo potrà stabilire che, entro un breve termine (non più di 6 mesi o al massimo un anno) dalla data di entrata in vigore della legge, nessuna automobile di costruzione italiana potrà circolare senza cintura di sicurezza.

A D A M O L I . Anche quelle vecchie?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Quelle vecchie no. Possiamo stabilire questo: « Entro un anno le automobili dovranno essere messe in commercio con le cinture di sicurezza già applicate ».

P R E S I D E N T E . Però il problema delle vetture vecchie, che saranno per lungo tempo in numero stragrande, non si può certo ignorare.

D E U N T E R R I C H T E R . *Natura non facit saltus.* Io mi accontenterei.

P R E S I D E N T E . Quando si è trattato dell'applicazione del famoso catarifrangente alle biciclette, abbiamo stabilito che il dispositivo fosse adottato da tutti i velocipedi, anche da quelli già in circolazione, entro un dato termine; allora si trattava di un'apparecchiatura di sicurezza che permettesse agli automobilisti di scorgere di notte i ciclisti. Il disegno di legge in esame concerne invece un sistema di sicurezza assai più importante, che deve farci considerare anche le vetture già in circolazione, che andranno avanti per altri cinque, sei o più anni e non sarebbero soggette ad una disposizione come quella testè enunciata. Ritengo che sia opportuno predisporre un provvedimento veramente completo, anche da questo punto di vista.

Vi sono proposte concrete di emendamento?

R E S T A G N O . Si potrebbe stabilire un termine di sei mesi per le nuove macchine e di un anno per quelle già in circolazione.

D E R I U . Io propongo di emendare l'articolo 1 come segue: « Le autovetture debbono essere munite di apposite cinture di sicurezza secondo i criteri tecnici che saranno impartiti dal Ministero dei trasporti entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

D E U N T E R R I C H T E R . Occorre precisare qual è il risultato tecnico che si vuol ottenere. Noi vogliamo l'applicazione delle cinture di sicurezza, ma non dobbiamo demandare al Ministero dei trasporti il compito di definire come devono essere le cinture stesse. Il Ministero dei trasporti dovrà invece esaminare gli esemplari che gli saranno sottoposti, con la facoltà di rifiutare i tipi che non offrano sufficienti garanzie di sicurezza; ma non potrà prescrivere *a priori* un determinato tipo di cintura.

P R E S I D E N T E . Mi sembra giusto. Ogni costruttore si deve preoccupare delle cinture di sicurezza che ritiene più adatte ai diversi tipi di automobili che produce, sottoponendole all'approvazione degli organi statali competenti.

F E R R O N Isottoponendole al collaudo del Ministero dei trasporti...

F O C A C C I A . Desidererei fare una proposta. Dato che l'argomento di cui ci occupiamo non è così semplice come sembra, ma anzi molto complesso, proporrei di rinviare l'esame del disegno di legge per studiare una formulazione più appropriata del testo.

Mi sembra che siamo ancora nel campo delle formulazioni troppo generiche: mettere a punto esattamente la formulazione della legge è molto difficile, in questo momento.

Io non sono un tecnico, ma sappiamo che non tutte le macchine in circolazione — che sono milioni — possono essere adattate in maniera opportuna.

P R E S I D E N T E . Facciamo attenzione: la questione delle macchine nuove è, dal punto di vista legislativo, abbastanza semplice, poichè basta stabilire che da un certo giorno in poi nessuna automobile otterrà l'autorizzazione a circolare se non sarà munita delle cinture di sicurezza.

È invece molto più complessa la questione delle macchine già in circolazione; complessa anche sostanzialmente perchè — e l'osservazione del senatore Focaccia è quanto mai pertinente — non so se l'applicazione delle apparecchiature in questione sia possibile su determinati tipi di vetture oggi in circolazione.

Prima di risolvere il problema è necessaria quindi una documentazione di fatto.

Un'indagine di questo tipo non può essere fatta che dal Ministero, che ha a disposizione gli elementi di fatto ed i tecnici necessari per un simile studio.

A D A M O L I . Il sottosegretario Lucchi ritiene che il Ministero potrà portare a termine questi studi entro il mese in corso in modo di consentirci l'approvazione delle disposizioni prima delle ferie estive?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho ascoltato attentamente tutte le osservazioni avanzate e i problemi emersi dalla discussione. In questo argomento vi sono problemi di facile soluzione ed altri più complessi. Il punto più delicato mi sembra, ad ogni modo, quello delle macchine già in circolazione. Volendo giungere ad una soluzione drastica si può pensare che sia sufficiente una disposizione che dica in maniera esplicita che le automobili vecchie, dopo un certo termine, non potranno più circolare se non munite di cinture di sicurezza. Non occorrerebbe quindi richiamarsi all'omologazione, anche perchè le macchine in circolazione sono soggette a revisione in periodi di tempo molto variabili. Chi provvederà, invece, al controllo di una disposizione quale quella sopra indicata? La polizia della strada, come per tutti gli altri requisiti già richiesti dalle disposizioni legislative vigenti.

In ogni caso, saranno però necessarie disposizioni ministeriali sull'idoneità dei diversi tipi di cintura. Ma, dal punto di vista giuridico, è sufficiente una circolare del Ministero dei trasporti o occorre un vero e proprio regolamento?

Mi sembra che il suggerimento del Presidente sia molto opportuno. È bene che il Ministero abbia qualche settimana di tempo per studiare, unitamente al vostro relatore, il problema e sottoporre al vostro esame una soluzione tecnicamente completa sotto tutti gli aspetti. È bene evitare di fare delle norme difficilmente applicabili, per la eccessiva fretta di approvarle. Se la Commissione concede un breve rinvio penso che l'argomento potrà essere ripreso in esame nelle prime settimane di luglio.

DE U N T E R R I C H T E R . Non dimentichiamo che questo disegno di legge è stato proposto dal senatore Granzotto Basso. È opportuno che anche la sua opinione sia ascoltata in sede di formulazione del nuovo testo. Potrà forse egli stesso sugge-

rire e presentare alla Commissione un testo emendato.

F E R R O N I . Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Già a questa nostra riunione avevo invitato il senatore Granzotto Basso. Naturalmente egli sarà messo al corrente di tutta la nostra discussione e sarà invitato a mettersi in contatto con il relatore e con i rappresentanti del Ministero al fine di studiare un testo più soddisfacente.

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, con l'intesa che il Sottosegretario mi segnalerà il momento più opportuno per la ripresa della discussione sul nuovo testo che speriamo sia rapidamente elaborato.

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari