COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 FEBBRAIO 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE	\mathbf{PAG}
PAG. Congedi: Presidente	GRAZIADEI
Comunicazione del Presidente: PRESIDENTE	Proposta di legge (Discussione e rinvio): Colitto: Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 6 dicembre 1933, n. 1740, e soppressione dell'articolo 7 della legge 6 agosto 1954, n. 877, riguardante le penalità per la inosservanza delle disposizioni sui camelli degli sutovicioli o rimorchi
Disegni di legge (Discussione e approvazione): Aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea. (1689)	COLITTO
Modifiche alla legge 10 gennaio 1952. n. 16, relativa al ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1955)	remente l'autorizzazione all'azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza, per concorrere alla spesa per gli impianti di collegamento telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione. (1030) . 347

	PAG.
Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Сівотто ed altri Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio ma- rittimo (1125)	347
Ствотто ed altri Estinzione dei diritti esclusivi di pesca. (1133)	347
Rosini ed altri: Disposizioni sul regime giuridico della Laguna di Venezia. (Urgenza). (1281)	347
Bom ed altri Riordmamento dei dirifti di pesca (1824)	347
Presidente	,
Butardeci ed altri Costruzione di una variante sulla linea terroviaria di Ca- tania-Siracusa dalla stazione terrovia- ria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa (1095)	35 5
PRESIDENTE	
BIMA, Relatore	355
la Marina mercantile	356
Votazione segreta:	
Presidente	356
	

La seduta comincia alle 9,35.

BIMA, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

 $(\hat{E} approvato).$

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Farmet.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico, che, per la seduta odierna, il deputato Colasanto è sostituito dal deputato Titomanlio.

Per la morte della madre dell'onorevole Ducci.

BIMA. Credo doveroso far presente alla Commissione che nei giorni scorsi è morta a Genova la madre dell'onorevole Ducci e prego l'onorevole Presidente di farsi interprete dei sentimenti della nostra Commissione nel far pervenire a questo nostro eminente collega i sensi della nostra più viva solidarietà nel lutto che lo ha colpito.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Mi associo ai sentimenti di cordoglio per il lutto che ha colpito l'onorevole Ducci.

PRESIDENTE. Faccio mia la proposta dell'onorevole Bima e mi riservo di far pervenire all'onorevole Ducci i sensi del nostro vivo cordoglio.

Discussione del disegno di legge: Aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea. (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente l'aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea.

Informo i membri della Commissione che m un primo tempo la IV Commissione (Finanze e tesoro), alla quale era stato chiesto il parere sul disegno di legge in discussione, si era espressa in senso contrario perché mancavano i fondi necessari alle relative spese. Successivamente, sono stati reperiti 400 milioni, per cui la IV Commissione (Finanze e tesoro), dopo aver riesaminato la materia, ha fatto pervenire in data 19 gennaio 1956 il parere con la seguente lettera:

«La IV Commissione permanente, Finanze e tesoro, (1ª Sottocommissione), ha riesaminato il disegno di legge: «Aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea» (1689), e ha deliberato di esprimere parere favorevole subordinatamente all'approvazione del seguente nuovo testo dell'articolo 3:

«La maggiore spesa di lire 640.000.000 di cui al precedente articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ed è ripartita in ragione di lire 400.000.000 per l'esercizio finanziario 1955-1956 e di lire 240.000.000 per quello 1956-57.

L'onere di cui sopra sara fronteggiato per l'esercizio 1955-56 a carico dello stanziamento del capitolo n. 40 di detto stato di previsione per lo stesso esercizio, e per la gestione 1956-57, a carico del fondo globale di cui allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Il Relatore, onorevole Lombari Pietro, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LOMBARI PIETRO, Relatore. Per l'aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della « Circumflegrea », ormai, dopo la comunicazione della IV Commissione permanente (Finanze e tesoro), di cui ha dato testé lettura l'onorevole Presidente, possiamo decidere rapidamente, dato che il competente Ministero dei trasporti ha reperito i fondi necessari. Quindi io credo che il disegno di legge possa essere senz'altro approvato con la sostituzione dell'articolo 3 nel testo proposto dalla IV Commissione. Avremo così contribuito alla soluzione dell'annoso problema della « Circumflegrea ».

In qualità di rappresentante della città di Napoli, colgo l'occasione per ricordare alla Commissione che il disegno di legge in discussione si riferisce alla sola costruzione della sede stradale e di fabbricati della ferrovia circumflegrea, e che quindi occorreranno altri due o tre miliardi per l'armamento. Permettetemi quindi di mettere in evidenza l'importanza che riveste per la zona di Napoli la costruzione di questa strada ferrata.

Bisognerebbe risalire all'epoca romana per richiamare alla mente il ricordo di una zona flegrea intensamente sfruttata sia come zona produttiva che come località di svago. Essa decadde e bisogna attendere fino a giorni nostri per vederla avviata verso quella rivalutazione che le spetta di diritto data la sua bellezza e la sua posizione. Non bisogna dimenticare che Napoli si sviluppa in due tentacoli, da una parte verso la zona vesuviana, già servita da una magnifica ferrovia: dall'altra verso la zona flegrea che dopo secoli di «assoluto riposo» è stata ripresa in considerazione – bisogna riconoscerlo – dal fascismo. La ferrovia circumflegrea, di cui attualmente si discute, si propone di contribuire allo sviluppo della zona, così come la circumvesuviana serve egregiamente l'altro «tentacolo» di Napoli ad essa assegnato.

Come prima rilevavo, per quanto riguarda l'armamento della linea, in futuro, dovremo integrare gli stanziamenti di due miliardi. A questo proposito raccomando alla commissione e anche al rappresentante del Governo di provvedere per tempo a reperire i fondi necessari per il completamento dei lavori.

L'importanza della ferrovia sta nel fatto che essa congiungerà fra di esse e con Napoli tutte le località che si trovano fra i Mazzoni e Napoli, zona in cui si avverte il pulsare di una nuova vita anche per gli investimenti che il Governo sta facendo da dieci anni a questa parte in tutta quella zona di bonifica: c'è la spiaggia di Marano, c'è Pianura e tutta la zona che si collega con la nuova strada domiziana, zona di largo e promettente sviluppo direttamente collegata anche con Roma.

Si osserverà che il costo di questa linea, quale appare dagli stanziamenti già approvati e da quelli supplementari, può apparire sproporzionato se ci si riferisce ai 1600 milioni per la sola costruzione della rete stradale e fabbricati. Risponderò che la primitiva cifra di 1.300 milioni fu preventivata nel 1946, e detta cifra appariva già sorpassata quando nel 1948 (il relativo decreto reca la data del 16 aprile di quell'anno), fu stipulata la convenzione con la S. E. P. S. A., che è la società che gestisce la «cumana» e non è altro, in definitiva, che una società dipendente dall'Ente autonomo del Volturno, Ente di diritto pubblico sovvenzionato dallo Stato, al quale in definitiva viene affidata la concessione della nuova strada ferrata.

Quanto al modo con cui vennero spesi i primitivi 1.300 milioni, osserverò che essi dovevano servire originariamente per il completamento della sede stradale e dei fabbricati della nuova ferrovia; però dopo pochi mesi dall'inizio dei lavori sorsero delle notevoli difficoltà per l'occupazione del suolo, particolarmente da parte della polveriera di Quarto per cui si dovettero sospendere i lavori. Le varianti, secondo la convenzione con la S. E. P. S. A., dovevano essere effettuate a carico della società stessa; ma, essendo le varianti stesse di notevole mole ed importanza, la Società non era in grado di proseguire i lavori e chiedeva la revisione delle medesime. Con decreto 2 dicembre 1949, venivano concesse le varianti ed il corrispettivo, per tali opere e forniture, fissato in lire 1.276.142.816. In seguito la società ottenne anche la revisione dei prezzi, e così siamo giunti ad un ulteriore stanziamento di 640 milioni per i quali la commissione Finanze e tesoro, non poteva dar parere favorevole in un primo tempo per l'impossibilità di reperire i fondi necessari per la copertura. Questa difficoltà è stata superata, grazie anche alla benevolenza del Ministro dei trasporti che è riuscito a reperire i fondi, ponendo in condizione la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) di dare parere favorevole, subordinato però alla sostituzione del testo originariamente proposto dell'articolo 3 con altro che in definitiva rappresenta un trattamento migliore perché ripartisce la spesa in due bilanci: 1955-56 e 1956-57.

Con l'approvazione di questo disegno di legge vedremo risolta una parte del problema, ormai decennale, della ferrovia circumflegrea e daremo nuovo respiro al polmone di destra di Napoli, nell'attesa che lo ulteriore stanziamento per le spese di armamento possa dare alla ferrovia quella funzionalità necessaria per assolvere ai suoi fini.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Riconosco l'utilità dell'opera di cui trattasi, che, col complesso di
lavori che implica, contribuirà a sollevare le
masse lavoratrici di Napoli e a nome del mio
gruppo mi dichiaro favorevole. Debbo però
richiamare l'attenzione del Governo su una
considerazione, che è stata fatta anche dal
Relatore, e cioè sulla necessità che si debbano
stanziare altre somme in modo che l'opera
possa essere completata senza soluzioni di
continuità.

BIMA. Voi rei innanzi tutto fare un elogio alla Commissione Finanze e tesoro perché ha rilevato la insufficiente formulazione dell'articolo 3, ha provveduto a correggerlo e ha permesso così il finanziamento di questa legge. Avrei però preferito che il Governo avesse presentato a noi un disegno di legge completo come onere, perfezionato per quanto riguarda tutti i lavori destinati a completare questa ferrovia. Con tutta franchezza, debbo fare qualche obiezione.

D'accordo sul merito, desidero fare però alcuni rilievi nei riguardi dell'*iter* seguito per il finanziamento e dei rapporti tra la società concessionaria e lo Stato.

Con decreto del 17 maggio 1946, venne fatta la concessione all'industria privata e venne stabilito che lo Stato dava come contributo per la costruzione di due tronchi - uno di 27 chilometri e l'altro di 6 chilometri circa – 1 miliardi 300 milioni oltre diverse agevolazioni come l'esenzione dall'I.G.E., il regalo dei terreni demaniali, ecc. La società era obbligata ad eseguire tutte le opere di armamento, elettrificazione, acquisto del materiale, ecc.. Poi intervennero delle variazioni nel costo della mano d'opera e nei prezzi dei prodotti e la società fece presente che con questa cifra insufficiente non avrebbe potuto procedere ai lavori. Tutto ciò avrebbe dovuto portare a una revisione dei prezzi; invece, nel 1948, lo Stato, in accoglimento delle richieste avanzate dalla società, stipulava una nuova concessione in base alla quale la società non era più tenuta a fare i due tronchi, ma soltanto il primo.

Era stato stabilito che eventuali varianti al tracciato della ferrovia, avrebbero dovuto essere fatte a carico della società e comunque tali varianti non avrebbero dovuto comportare una maggiore spesa oltre quella stabilita di 1 miliardo 300 milioni circa.

Invece, in questo disegno di legge si propone una nuova spesa di 640 milioni così suddivisa: 360 milioni per revisione dei prezzi – e qui potrei senz'altro essere d'accordo perché la revisione è prevista anche dal nostro codice civile – e circa 279 milioni per varianti al progetto primitivo, varianti che sono state formulate dalla società.

Riconosco che una ferrovia suburbana, e che per di più abbraccia un grande centro come Napoli, è necessaria e credo che potrà essere gestita con criteri economici e non politici, come purtroppo accade sovente.

L'unica osservazione di carattere tecnico è che l'accesso in una grande città di una ferrovia in superficie non farà altro che complicare il traffico, mentre – come ho visto decidere recentemente al Congresso dei trasporti – la tecnica moderna stabilisce che l'accesso delle ferrovie suburbane in grandi città deve essere fatto non in superficie, ma per via sotterranea. In questo caso i maggiori stanziamenti sarebbero più utilmente impiegati. A mio parere, questi 279 milioni non dovrebbero essere dati alla società in quanto essa, nell'accettare le condizioni della concessione, si era impegnata di fare a sue spese tutte le varianti del tracciato. Se il progetto rimane così com'è stato formulato, dichiaro che, pur essendo favorevole nel merito, mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Dato che sono state mosse delle critiche di carattere sostanziale, ritengo opportuno qualche chiarimento.

La premessa, fatta dall'onorevole Bima, è esatta: cioè nell'atto originario della concessione era stabilito che tutte le varianti dovevano essere a carico della società. Le modificazioni che dal 1946 ad oggi sono avvenute nella regolamentazione dei rapporti con le società concessionarie, per fortuna, sono avvenute per legge e non per volontà soltanto del Ministero dei trasporti e perciò non si può pensare che possa essere stato usato un trattamento di benevolenza.

Per gli ultimi 279 milioni, che rappresentano l'importo delle varianti e per i quali la società chiede che le venga riconosciuto il rimborso, è da rilevare che talune, o gran

parte, sono state richieste o dall'amministrazione dello Stato o dagli enti locali. Sono varianti che alterano l'originario progetto e comportano maggiori spese che non erano assolutamente previste all'atto della stipulazione della convenzione.

BIMA. L'articolo 7 è chiarissimo.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per *i trasporti*. Ma riguardavano le proposte della società al fine di migliorare il progetto. Le varianti invece sono state richieste in gran parte dagli enti locali o dall'amministrazione dello Stato e la maggiore spesa è dovuta non solo al miglioramento del progetto ma anche al fatto che nel frattempo – dal 1948 ad oggi – sono notevolmente aumentati i costi del materiale e della mano d'opera. Se noi dovessimo richiamarci rigorosamente al disposto dell'articolo 7 della legge 5 aprile 1950, e dovessimo imporre alla società l'obbligo di fare le varianti a sue spese e la società non adempisse, il Ministero si troverebbe nella necessità di dichiarare la decadenza della convenzione. Questo grave provvedimento comporterebbe notevolissime complicazioni nell'iter dell'opera e non si raggiungerebbe il fine che ci siamo proposti; cioè realizzare al più presto possibile quest'opera utile e necessaria per i bisogni della città di Napoli e della zona circostante. La Commissione può deliberare con tranquillità di coscienza, tenendo conto che non ci troviamo di fronte ad una società privata ma a un ente di diritto pubblico, sovvenzionato dallo Stato, e che presumibilmente fa gli interessi pubblici.

Per queste considerazioni io pregherei l'onorevole Bima di voler aderire senza riserve al testo presentato.

PRESIDENTE. Mi associo alla richiesta del rappresentante del Governo perché l'onorevole Bima desista e conforti con il suo voto l'approvazione di questa legge.

LOMBARI, Relatore. La causa più notevole del ritardo della sistemazione della strada grande è stata la polveriera di Quarto, dipendente dal Ministero della difesa, che ha ostacolato fortemente la costruzione. La società che doveva costruire la rete stradale si è trovata di fronte a un ente di diritto pubblico (l'Ente Volturno), al Ministero della difesa e al Demanio. Si è atteso a lungo e quindi si sono avute le conseguenze del ritardo. Io pregherei il collega onorevole Bima di voler votare favorevolmente.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

«La spesa autorizzata con l'articolo 1 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, e destinata, ai sensi degli articoli 3 e 5 della legge 5 aprile 1950, n. 225, a far fronte agli oneri derivanti dalla concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea, è aumentata di lire 640.000.000 in dipendenza dei maggiori oneri derivanti dall'introduzione delle varianti di cui al voto 15 novembre 1954, n. 2009, del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e dalla revisione dei prezzi di cui all'articolo 6 della c'tata legge 5 aprile 1950, n. 225 ».

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

Passiamo all'articolo 2:

«È abrogato il secondo comma dell'articolo 7 della legge 5 aprile 1950, n. 225».

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« La maggiore spesa di lire 640.000.000 sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 ».

Come è noto, la IV Commissione permanente, finanze e tesoro (1ª Sottocommissione) ha dato il suo parere favorevole subordinatamente all'approvazione del seguente nuovo testo dell'articolo 3:

« La maggiore spesa di lire 640.000.000 di cui al precedente articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei traporti ed è ripartita in ragione di lire 400.000.000 per l'esercizio finanziario 1955-56 e di lire 240.000.000 per quello 1956-57.

L'onere di cui sopra sarà fronteggiato per l'esercizio 1955-56 a carico dello stanziamento del capitolo n. 40 di detto stato di previsione per lo stesso esercizio e, per la gestione 1956-1957, a carico del Fondo globale di cui allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Pongo in votazione l'articolo 3 nel nuovo testo proposto dalla IV Commissione finanze e tesoro.

(E approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 10 gennaio 1952, n 16, relativa al ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1955).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente le modifiche alla legge 10 gennaio 1952, m. 16, relativa al ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci.

Il disegno di legge è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Comunico che la IV Commissione permanente, finanze e tesoro, ha espresso parere favorevole.

Nell'assenza del relatore designato, onorevole Borsellino, prego l'onorevole Bima di svolgere in sua vece la relazione.

BIMA, Relatore. Onorevoli colleghi, con la legge 10 gennaio 1952 fu ripristinato il contributo dello Stato sugli interessi, previsti nella misura del 3 per cento, nel pagamento delle operazioni di credito peschereccio fino all'esercizio 1956-57.

Poiché le domande presentate dagli interessati per usufruire di queste agevolazioni superano la cifra che era stata preventivata si rende necessario, onde accogliere tutte le richieste, un aumento dello stanziamento e a questo provvede il disegno di legge in esame, che è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Date le finalità che queste provvidenze assolvono – altamente sociali in quanto dànno la possibilità soprattutto ai piccoli armatori di poter lavorare con attrezzature idonee alle esigenze dei tempi – credo che si debba proporre alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MANIERA. Noi siamo d'accordo su questo provvedimento. Però faccio notare che la somma di 20 milioni deve essere ritenuta insufficiente, particolarmente perché sono note, nella cattiva stagione, le precarie condizioni finanziarie in cui versano gli armatori, i caratisti e gli stessi pescatori.

Praticamente ci troveremo presto di fronte alla necessità di dare maggiori prestiti a questa categoria, e per questo riteniamo che sarebbe il caso di portare a 40 milioni di lire la somma stanziata col presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Maniera di tener presente che il disegno di legge

è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, ed una eventuale modifica del testo implicherebbe il suo ritorno al Senato. Penso che sia preferibile formulare un ordine del giorno in proposito.

TERRANOVA. Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Devo far presente all'onorevole Maniera che la somma indicata nel disegno di legge è sufficiente per l'accoglimento di tutte le domande pervenute fino a questo momento al Ministero della Marina mercantile e anche di quelle che potessero pervenire in un prossimo futuro. Quindi non penso che per il momento ci sia la necessità di stanziare maggiori somme per la copertura di domande la cui epoca di presentazione e la cui entità non è possibile prevedere. Allo stato attuale delle cose, quindi, il Governo ritiene di dover pregare la Commissione di approvare il disegno di legge nel testo attuale. già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

GRAZIADEI. Si potrebbe fare a meno anche dell'ordine del giorno qualora il Governo si impegnasse all'accoglimento di tutte le domande.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Tutte le domande pervenute fino ad oggi saranno accolte. Ovviamente il Governo non può prendere impegni per il futuro.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Comunico che è stato presentato il seguente ordine del giorno a firma dell'onorevole Maniera:

« La Commissione VIII (Trasporti), pur prendendo atto delle esplicite dichiarazioni del rappresentante del Ministero della marina mercantile, che cioé gli stanziamenti indicati nel disegno di legge n. 1955 sono sufficienti alle finalità precisate nello stesso, fa voti perché siano aumentati i fondi stanziati, allo scopo di assicurare nei prossimi esercizi finanziari l'accoglimento di tutte le domande che saranno presentate dagli interessati ».

Lo pongo in votazione.

 $(E \ approvato).$

Constato che l'ordine del giorno ha raccolto l'unanimità dei voti.

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

«Ad integrazione degli stanziamenti di cui all'articolo 93 del testo unico delle leggi sulla pesca, approvato con regio decreto 8 otto-

bre 1931, n. 1604, all'articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281, all'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, ed all'articolo 3 della legge 10 gennaio 1952, n. 16, sono assegnate, per gli esercizi 1955-56, 1956-57, 1957-58, le seguenti somme:

esercizio 1955-56 . . L. 7.000.000 » 1956-57 . . » 7.000.000

9 1957-58 . . . » 6.000.000 ».

Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2:

Alla copertura dell'onere di lire 7,000.000 relativo all'esercizio 1955-56 si provvederà a carico dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, concernente il fondo occorrente per far fronte ad oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Lo pongo in votazione. (È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Colitto: Modifica dell'ultimo comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 6'dicembre 1933, n. 1740, e soppressione dell'articolo 7 della legge 6 agosto [1954, 877, riguardante la penalità per la inosservanza delle disposizioni sui carichi degli autoveicoli o rimorchi. (1770).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Colitto concernente la modifica dell'ultimo comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 6 dicembre 1933, n. 1740, e soppressione dell'articolo 7 della legge 6 agosto 1954, n. 877, riguardante le penalità per la inosservanza delle disposizioni sui carichi degli autoveicoli o rimorchi.

Devo informare gli onorevoli componenti la Commissione che a tutt'oggi non è pervenuto il da noi chiesto e richiesto parere alla III Commissione (Giustizia). Poi-

ché è decorso il termine stabilito dal 'regolalamento passeremo ugualmente all'esame della proposta di legge.

Nell'assenza del relatore designato onorevole Petrucci, prego l'onorevole Cacciatore di svolgere la relazione.

CACCIATORE, Relatore. Come i colleghi sanno, l'articolo 39 del Codice della strada precisa i pesi massimi da caricare sui veicoli e prevede per le inosservanze un'ammenda da lire 2.000 a lire 20.000, oltre al ritiro della licenza.

ll collega onorevole Colitto propone che tale ammenda sia portata da un minimo di lire 50.000 ad un massimo di lire 200.000; in compenso il progetto non prevede più il ritiro della licenza.

Sono contrario allo spirito informatore del disegno di legge in quanto elevando l'importo dell'ammenda si vengono a danneggiare i piccoli autotrasportatori, le cui infrazioni al regolamento, per quanto si riferisce al limite di carico, non sono certo dannose come quelle dei grandi trasportatori i quali possono alle volte ravvisare anche la convenienza di correre l'alea di una grossa ammenda, effettuando un grosso trasporto vantaggioso.

Per queste ragioni pregherei il collega Colitto di non insistere nella richiesta di approvazione della sua proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BIMA. La proposta dell'onorevole Colitto vorrebbe anticipare l'approvazione del Codice della strada per quanto riguarda l'articolo 39. Da notizie che ho, sembra che i lavori della Commissione interministeriale siano già stati completati per cui ritengo che forse sarebbe meglio esaminare tutta la materia in sede competente, quando il Codice della strada verrà portato in discussione. Dico questo perché condivido alcune perplessità avanzate dal Relatore. Quindi chiederei al collega onorevole Colitto se non ritiene opportuno di voler accedere a una breve sospensione, in attesa che venga portato in discussione il nuovo Codice della strada.

GRAZIADEI. L'onorevole Colitto ama un po' tutte le maggiorazioni. Quando vede che, forse, gli autotrasportatori guadagnano poco, egli vuole vedere maggiorati i loro profitti; quando c'è da guardare ai limiti di carico, l'onorevole Colitto chiede che siano aumentati; adesso chiede anche la maggiorazione delle ammende. Già nel 1954, in questa sede, abbiamo proceduto ad altra modifica del Codice della strada, col disegno di legge n. 877, e ricordo che allora si parlò ampia-

mente dei limiti di carico, della frenatura, ecc. Fu una modifica che riduceva, però, e non aumentava i limiti di carico e vi fu un mio emendamento alla legge del 1933 che venne approvato dal Governo.

A distanza di soli otto mesi, l'onorevole Colitto ha chiesto un'altra modifica al Codice della strada nel senso di aumentare l'importo delle ammende per i contravventori ma non di procedere nei loro confronti al ritiro della licenza di circolazione. L'onorevole Colitto per altro non fa mistero dei motivi della sua richiesta fatta nell'interesse degli autotrasportatori e mi pare che proprio recentemente egli ha presieduto il congresso dei trasporti tenutosi a Napoli.

Noi non possiamo essere d'accordo e vogliamo sperare che neanche il Governo sia d'accordo. Il Ministro dei trasporti – che è anche presidente del Consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria – non vorrà dare man forte all'onorevole Colitto.

Ci sono inoltre gli interessi degli utenti della strada, degli autisti, quelli del Paese che si oppongono alla proposta dell'onorevole Colitto. Ricordo con rincrescimento che in altra occasione il Ministro dei trasporti fu favorevole all'aumento del carico massimo, malgrado il parcre contrario del Ministero dei lavori pubblici che faceva presente le stesse nostre preoccupazioni, cioè la larghezza della sede stradale di fronte a questi giganti che sono gli autotreni, e in particolare i pericoli per gli utenti della strada e per gli stessi pedoni. Questo è il rovescio della medaglia che dovrà essere tenuto presente dalla Commissione per rigettare la proposta dell'onorevole Colitto, in attesa di discutere la questione in sede di approvazione del nuovo Codice stradale, considerato anche - come ci ha informati l'onorevole Bima – che i lavori della Commissione interministeriale sono ormai ultimati. Avremo così modo di discutere il complesso unitario di queste norme che invece non possono essere giudicate avulse una dall'altra. Se dovessimo discutere una norma staccata dalle altre, mi pare che non faremmo opera unitaria e organica ma verremmo ad intralciare il lavoro del legislatore.

MURDACA. Prima di tutto a me sembra che questa sia materia di competenza della Commissione giustizia, perché si tratta di sanzioni. In secondo luogo, vorrei pregare l'onorevole Colitto di soprassedere a questa sua proposta di legge dato che il nuovo Codice stradale è in avanzata elaborazione e quindi potremmo trattare la materia in un quadro più ampio. Infine, mi pare che un

adeguamento ci vuole, ma quel massimo e quel minimo stabiliti dalla proposta dell'onorevole Colitto mi sembrano esagerati.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Come rappresentante del Governo mi associo ai rilievi che sono stati fatti dagli onorevoli membri della Commissione intervenuti nella discussione. Sono anche io del parere che non sia opportuno fare riforme del Codice della strada in modo empirico. Per fortuna il nuovo Codice stradale è già ın stato di avanzata elaborazione – è quası pronto per essere discusso in aula – e quindi sarebbe inopportuno, poco pratico e intempestivo richiedere anticipatamente la riforma di un solo articolo, tanto più che (se vogliamo entrare in considerazioni di merito) questa riforma non mi pare sufficientemente inquadrata nel concetto che regola il nuovo Codice stradale: voler sopprimere la sanzione del ritiro anche temporaneo della licenza, rappresenta un alleggerimento della pena. Prego pertanto l'onorevole Colitto di consentire per lo meno al rinvio, se non vuole che si respinga del tutto fin da oggi la sua proposta di legge.

COLITTO. Sono molto sensibile a questa unanimità di consensi nella richiesta che mi si rivolge di attendere, per la discussione della mia proposta di legge, che sia presentato al Parlamento il nuovo Codice della strada.

Vorrei solo respingere l'affermazione dell'onorevole Graziadei secondo la quale, io, con questa legge, verrei a ledere gli interessi economici del Paese. Non ho fatto altro che chiedere che sia applicato subito quello che già sta scritto in questo nuovo Codice della strada. Questo vale anche per l'osservazione dell'onorevole rappresentante del Governo il quale ha rilevato che gli sembra strano che si voglia abrogare la sanzione del ritiro della patente: essa abrogazione è prevista nel nuovo Codice della strada.

Ad ogni modo aderisco senz'altro a quello che è stato il voto unanime della Commissione e prego il Presidente di rinviare il seguito della discussione della mia proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Bima, fatta propria da altri membri della Commissione e dal rappresentante del Governo e accolta anche dallo stesso presentatore, di sospendere la discussione della proposta di legge n. 1770 fino a quando non sarà presentato in Parlamento il disegno di legge riguardante la disciplina generale della circolazione stradale.

 $(\dot{E} \ approvata).$

Comunicazioni sulla proposta di legge d'iniziativa del deputato Martino Edoardo: Modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza, per concorrere alla spesa per gli impianti di collegamento telefonici nei Capoluoghi di comuni di nuova istituzione. (1030).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni sulla proposta di legge di iniziativa del deputato Martino Edoardo, concernente la modificazione alla legge 11 dicembre 1952, n. 2529, concernente l'autorizzazione all'azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza, per concorrere alla spesa per gli impianti di collegamento telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione.

Comunico che la materia, oggetto della proposta di legge fu incorporata nel disegno di legge a suo tempo presentato dal Ministero, con emendamenti proposti dallo stesso onorevole Martino, e divenuto quindi legge 22 novembre 1954 n. 1123.

Se non vi sono obiezioni, passeremo al successivo punto dell'ordine del giorno.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Cibotto ed altri: Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo (1125); Cibotto ed altri: Estinzione dei diritti esclusivi di pesca (1133); Rosini ed altri: Disposizioni sul regime giuridico della Laguna di Venezia (Urgenza) (1281); Boidi ed altri: Riordinamento dei diritti di pesca. (1824).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Cibotto ed altri, concernente la «formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo»; d'iniziativa dei deputati Cibotto ed altri sulla « estinzione dei diritti esclusivi di pesca»; d'iniziativa dei deputati Rosini ed altri sulle « disposizioni sul regime giuridico della Laguna di Venezia» ed infine, d'iniziativa dei deputati Boidi ed altri sul « riordinamento dei diritti di pesca».

Le quattro proposte di legge erano originariamente assegnate, in sede legislativa o

referente, a tre commissioni diverse. Su proposta dell'onorevole Graziadei, appoggiata da tutti i componenti di questa Commissione, questa Presidenza chiese al Presidente della Camera la riunione delle quattro proposte di legge e la loro assegnazione in sede legislativa alla nostra Commissione.

La Presidenza della Camera ha accolto la richiesta e le quattro proposte di legge sono state poste all'ordine del giorno della nostra Commissione in sede legislativa.

Informo che è stata avanzata una richiesta da parte dell'onorevole Graziadei tendente ad ottenere che sia concesso ai componenti della Commissione un congruo periodo di tempo – prima di iniziare la discussione – per l'esame approfondito della relazione. Pertanto dopo che avremo udita la relazione stessa la discussione delle quattro proposte di legge verrà rinviata ad altra seduta.

Il Relatore, onorevole Sensi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SENSI, Relatore. Onorevoli Colleghi. Compio il dovere di riferirvi, con la sintesi che mi sarà consentita dalla delicatezza e complessità della materia, sulle quattro proposte di legge all'ordine del giorno, e cioè sulle proposte n. 1125 d'iniziativa del deputato onorevole Cibotto ed altri; n. 1133 ad iniziativa degli stessi; n. 1281 dell'onorevole Rosini ed altri; n. 1824 ad iniziativa dell'onorevole deputato Boidi ed altri, sul demanio marittimo sulla pesca, e diritti relativi, nonché sulla laguna veneta e problemi relativi anche alle valli chiuse ed aperte, ecc., proposte le quali hanno evidente connessione di materia, specie la 2ª, 3ª, 4ª.

La prima, invero, pur costituendo quasi una premessa ed un antecedente logico giuridico delle altre, può considerarsi a sé, avendo per oggetto precisamente il « demanio marittimo » in genere, e pertanto comincio ad intrattenervi su questa, che peraltro risulta presentata per prima, il 4 agosto 1954. Il titolo della proposta di legge è: « Formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo ».

Con detta « proposta » l'onorevole Cibotto tende alla « formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo », muovendo dalla premessa di voler colmare una grave lacuna che egli ravvisa nel titolo IIº, Capo Iº del vigente Codice della navigazione, in ordine alle acque facenti parte del demanio marittimo, e ciò al fine di evitare — egli dice — incertezze in materia tanto importante, pei riflessi che ha nei riguardi degli usi marittimi, della disciplina della navigazione specie alle

foci dei fiumi e dei canali interni, della polizia delle acque, della loro utilizzazione a scopi industriali, come la pesca, ecc., ecc.

La lacuna principale sarebbe la seguente: l'onorevole proponente rileva che l'articolo 28 del vigente Codice della navigazione, come anche l'articolo 822 del Codice civile, contiene una enumerazione « soltanto esemplificativa » delle acque appartenenti al Demanio marittimo, e non contiene – come sarebbe stato opportuno – una enunciazione di principio che indirizzi la pubblica amministrazione in base a criteri positivi di individuazione di tali acque.

Ed aggiunge che tale lacuna intende colmare con l'articolo 1 della proposta di legge, nel quale ha espresso appunto l'enunciazione del principio mancante, principio che consiste nell'attitudine, «attuale e potenziale» delle acque a servire agli usi pubblici marittimi, con particolare riguardo alla difesa nazionale, alla navigazione, alla pesca, all'accesso ai porti, nonché all'approdo, all'ormeggio e al rifugio dei natanti.

Afferma, inoltre, che per le acque salse e salmastre è necessario precisare il requisito della soggezione alla libera espansione delle maree, requisito che presuppone quella libertà di comunicazione senza della quale è difficilmente concepibile la possibilità d'esercizio di un uso pubblico marittimo e conseguentemente la demanialità delle acque.

Lo stesso onorevole Cibotto ricorda che tali principi sono stati accolti dalla « pluridecennale elaborazione della giurisprudenza e della dottrina», sicché può dirsi costituiscano un vero e proprio jus receptum.

Tanto premesso, mi permetto rilevare in limine, ed in punto di tecnica legislativa, che più propriamente la proposta di legge andrebbe forse intitolata « Modificazioni all'articolo 28 del codice della navigazione e formazione dei pubblici elenchi delle acque del demanio marittimo», se è vero come è vero che la maggior parte della proposta di legge ha per oggetto modificazioni all'articolo 28 del codice vigente. Ed a coloro i quali ritengono non opportuno modificare i codici parzialmente ed epicraticamente, non fosse altro che per rinnovarli, se del caso, attraverso un riesame d'insieme ed una visione unitaria dei vari istituti e problemi, mi permetto ricordare che esiste presso il Ministero di grazia e giustizia una Commissione di esperti e di giuristi per la riforma dell'intero Codice della navigazione e degli altri Codici vigenti.

E ciò per il caso che si ritenga opportuno attendere il progetto completo di riforma

del Codice, che ormai non dovrebbe oftre tardare.

Quanto al merito della proposta in esame, devo ricordare che il vigente Codice della navigazione, migliorando il sommario testo dell'articolo 157 del vecchio Codice della Marina mercantile del 1877 e l'articolo 822 del Cedice civile sul Demanio pubblico, stabilisce testualmente, all'articolo 28: «Fanno parte del demanio marittimo:

- a) il lido, la spiaggia, 1 porti, le rade:
- b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare;
- c) i canalı utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

E nel successivo articolo 31 è detto che « nei luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi d'acqua, i limiti del demanio marittimo sono fissati dal Ministro per le comunicazioni di concerto con quelli per le finanza e per i lavori pubblici nonché cogli altri Ministri interessati ».

Vi è poi l'articolo 32 che faculta il Capo del Compartimento, quando appare necessario ed opportuno, a promuovere la delimitazione di determinate zone del demanio marittimo; e l'articolo 33 che regola la dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione e l'occupazione immediata di limitate zone di proprietà privata, quando occorre comprenderle nel demanio marittimo per le necessità dei pubblici usi del mare.

Quanto al demanio marittimo, adunque, sono evidenti, nell'articolo 28 del vigente Codice, un più organico assetto ed una elencazione più comprensiva di quella dell'articolo 157 del Codice Marina mercantile, giacché vi si aggiunge la mensione delle lagune, delle foci dei fiumi che sboccano in mare e dei bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; e, sia pure con riferimento ai canali, si introduce e codifica il principio « dell'attitudine ad essere utilizzati ad uso pubblico marittimo », principio peraltro già sancito legislativamente per il demanio delle acque pubbliche in genere.

Giurisprudenza e dottrina hanno compiuto l'opera, come lo stesso onorevole Cibotto ricorda nella sua interessante e pregevole relazione.

Tanto premesso, vi chiedo se sia proprio necessario modificare l'articolo 28 e sostituirlo coll'articolo 1 della proposta in esame, il quale peraltro comincia col richiamarsi al Codice civile e trascura che il demanio ma-

rittimo ha, invece come abbiamo visto, la sua specifica regolamentazione nel Codice della navigazione, cui occorre evidentemente richiamarsi, più che al Codice civile, il quale si occupa del pubblico demanio riassuntivamente.

Sorgono legittimi i motivi di perplessità sull'opportunità e convenienza della proposta modificazione, ed anche sulla enunciazione del principio e sui termini stessi di tale enunciazione evidentemente ritenuta non risolutiva dal proponente, se egli stesso, in definitiva, si è indotto, nel medesimo articolo 1, a ripetere tassativamente, sia pure allargandola in qualche parte, la elencazione semplificativa dell'articolo 28 del vigente Codice della navigazione, ed in evidente eccesso, a mio modo di vedere, come chiarirò.

A parte la pericolosità di ogni definizione, che si presta consuetamente alla moltiplicazione delle controversie, anziché ad evitarle, delle perplessità nascono in ordine all'automatica inclusione ope legis nel demanio marittimo anche di quelle acque salse o salmastre, che in atto non abbiano attitudini a servire ai pubblici usi marittimi, ed alla difesa nazionale, ma l'abbiano solo potenzialmente giacché l'attitudine all'uso pubblico deve essere sempre un requisito « attuale », anche se non originario, perché il bene possa essere considerato demaniale. Vi è forse il pericolo di confusione con beni posseduti da privati, e quindi di accrescimento, anziché di eliminazione, di controversie: e su tal punto mi permetto di chiamare l'attenzione dell'egregio collega proponente.

Per altro l'articolo 28 del vigente Codice della navigazione è già orientato, in sostanza, verso il criterio del principio accennato dall'onorevole Cibotto, e lo è – mi pare – con la necessaria prudenza.

Passando alla elencazione proposta nella seconda parte dell'articolo 1º, quanto alle novità proposte, rilevo:

essere anzitutto ovvio che le pertinenze del demanio delle acque marittime facciano parte del demanio marittimo, appunto in quanto « pertinenze »; e così le « sacche » che costituiscono parte delle lagune o delle acque territoriali: le sacche non sono infatti che insenature di mare, o spazi, più o meno ampi di lagune;

quanto alla lettera e) «bacini di acqua salsa o salmastra, che siano stati «naturalmente od artificialmente » isolati dal mare e da altre acque pubbliche salse o salmastre, se non sia intervenuto un atto espresso di sdemanializzazione », osservo che se l'isola-

mento è stato «naturale», ed in seguito a naturale mutamento dello stato dei luoghi è venuta a cessare la libera comunicazione col mare, sembra ovvio che, venuta meno la necessaria premessa oggettiva, non è più possibile affermare che quei bacini continuino a far parte del demanio marittimo; se, invece, si trattasse di un isolamento «artificiale » dei detti bacini, e questo fosse stato fatto «legittimamente» sia ad opera della amministrazione che ad opera dei privati, autorizzati debitamente, non si comprende la legittimità di una revoca generale ex lege di tali provvedimenti che ovviamente dovessero essere oggetto di valutazioni e giustificati da motivi specifici, e debbo presumere, apprezzabili.

È evidente il rischio di ledere situazioni giuridiche consolidate e ci si troverebbe di fronte ad un'implicita espropriazione ope legis di diritti acquisiti da terzi, senza indennizzo (la proposta di legge non lo prevede né regola) e quindi costituzionalmente illegittima.

Ché se poi si trattasse di un isolamento artificiale abusivo (una chiusura arbitraria, cioè una usurpazione) da parte dei terzi, lo Stato ha già nel sistema giuridico vigente il mezzo di tutela per la cessazione dell'abuso, ed il ripristino dello stato dei luoghi, illegittimamente alterato.

Così dicasi per quanto è proposto con l'articolo 2; evidentemente i terzi che vengono privati di diritti patrimoniali già acquisiti legittimamente, vanno indennizzati ai sensi della Costituzione, del che la proposta di legge tace.

L'articolo 3º sembra, poi, peggiorare — in contrasto con la dichiarata volontà del proponente — la situazione demaniale come regolata attualmente dall'articolo 28 del Codice della navigazione. Se è vero che, in virtù di questo, quando un bene riveste attualmente i caratteri della demanialità, è di per sé demaniale, anche se tale non era in origine, ne segue che il proposto articolo 3, nonché superfluo, non migliora la situazione odierna, perché subordina la dichiarazione di demanialità al decorso di ben 10 anni, quando invece potrebbe essere senz'altro dichiarata!

Continuando nella disamina del testo della proposta di legge, mi permetto rilevare che l'articolo 4 risulta per lo meno superfluo. A parte il rischio – me lo consenta l'onorevole Cibotto – di introdurre nel sistema giuridico italiano la « presuntività » del diritto di proprietà, se è vero – come lo stesso proponente premette – che fanno parte del demanio ma-

rittimo le acque soggette alla libera espanzione delle marce, sembra ovvio che non ne facciano parte quelle che invece comunicano con acque del demanio marittimo soltanto mediante manufatti artificiali; anche questo è un punto delicato '

Quanto al 2º comma, va ricordato che il vigente articolo 58 del Regolamento per la esecuzione del Codice della navigazione consente perfettamente alla pubblica Amministrazione, quando lo voglia, di richiedere ai privati l'esibizione dei titoli sui quali questi fondano i loro diritti.

Ed eccoci ai «pubblici elenchi» proposti col progetto di legge.

Se le acque del demanio idrico nazionale (sorgenti, fluenti, lacuali, ecc.) sono tali e tante da giustificarne la pubblica elencazione, non altrettanto può dirsi per quelle del demanio marittimo, che sono limitate e già individuate.

Se pure l'elencazione riuscisse ad avere qualche riflesso utile nei riguardi di quelle di cui alla lettera e) dell'articolo 1, la esiguità di queste rispetto all'intero demanio marittimo nazionale, fa pensare che il mezzo risulterebbe sporporzionato al fine.

Quanto poi alla giurisdizione ed al contenzioso sulle opposizioni all'iscrizione negli elenchi, rilevo che il decreto reale 9 ottobre 1919 n. 2161, richiamato nell'articolo 8 della proposta non è più in vigore da tempo.

Il vigente testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, ha affidato, come è noto, ai tribunali regionali delle acque pubbliche le controversie sulle acque sorgenti, fluenti e lacuali, e comunque estratte dal sottosuolo, affatto estranee alle acque del demanio marittimo.

Dubbi sorgono se questi tribunali specializzati in un settore di controversie, ben dilimitate, possano essere utilizzati per un settore diverso e nettamente distinto.

Concludendo sulla seconda parte della proposta di legge, mi pare che gli articoli 31 e 32 del Codice della navigazione vigente, e l'articolo 58 del relativo regolamento siano sufficienti a garantire gli interessi ed i diritti dell'Amministrazione e dei privati ma siete voi, signori, che dovete vederlo!

Esaurita così la relazione sulla « proposta di legge » relativa al demanio marittimo, e con riserva di ritornare in dettaglio, nel corso della discussione, sui vari articoli del testo, ho il dovere di intrattenervi ora sulle proposte riguardanti specificamente il settore della pesca.

La proposta di legge: « Estinzione dei diritti di pesca », presentata dall'onorevole Cibotto ed altri n. 1133 è anteriore alle altre due, delle quali parlerò in seguito.

L'onorevole proponente, premessa una brillante sintesi storica, risalente all'Assemblea nazionale di Francia, e precisamente alla notte fra il 4 ed il 5 agosto del 1789, vi chiede di abolire i diritti esclusivi di pesca, che sono residui di anacronistici diritti feudali, ormai incompatibili col diritto vigente della nostra epoca, il quale consentirebbe non privilegi patrimoniali sul pubblico demanio, ma se mai concessioni amministrative, e cioè diritti di uso e di godimento, in via strettamente temporanea, regolati dalle disposizioni vigenti sulle concessioni demaniali.

Sta, però, in punto di fatto, che nel nostro Stato tali diritti esclusivi di pesca nelle acque del demanio pubblico marittimo e lagunare, e nel mare territoriale «esistono» in virtú della vecchia legge sulla pesca che, per la prima volta, regolò la materia, in modo uniforme e per tutto il territorio nazionale, dopo l'unificazione, in virtú cioè della legge 4 marzo 1877, n. 3705, ed in virtú della vigente legge sulla pesca, testo unico 8 ottobre 1931, n. 1604, modificata dal decreto-legge 11 aprile 1938, n. 1183, la quale ultima estinse – come ricorderete – i diritti esclusivi di pesca risalenti a data anteriore all'entrata in vigore della legge del 1877 e non esercitati nel trentennio anteriore alla data del 24 marzo 1921; e tali dirittr estinse altresì quando il loro possesso non fosse stato riconosciuto o gli aventi diritto non avessero presentato domanda di riconoscimento ai sensi delle leggi anteriori, (in virtú del testo unico citato si procedette altresi alla revisione dei decreti, coi quali era stato già riconosciuto il possesso dei diritti esclusivi di pesca).

E così dicasi pei diritti esclusivi di pesca nei laghi, fiumi, torrenti, canali ed in genere in ogni acqua pubblica.

Appunto perché esistenti, e legittimamente allo stato della nostra legislazione, l'onorevole Cibotto ne chiede la soppressione perché « oltre che contrario ai principi generali del diritto sarebbe contrario anche ad esigenze di interesse generale »; e ciò propone in applicazione estensiva degli articoli 25 e 29 del vigente testo unico sulla pesca, che ne consentono l'espropriazione per pubblica utilità quando non siano esercitati in proporzione alla potenzialità delle acque sulle quali si estendono, o quando l'esercizio di tali diritti sia riconosciuto contrario ad esigenze di interesse generale.

Sicché per lo meno talune esigenze di interesse generale risultano già tutelate in atto dalla legge vigente – sia pure caso per caso – ma a parere dell'onorevole proponente non sufficientemente!

Da ciò l'articolo 1 del progetto, che estingue tutti i diritti esclusivi o privative di pesca comunque «insistenti» sulle acque del demanio marittimo, lagunare e del mare territoriale, e sulle acque del demanio idrico e quanto altro segue.

Si propone di estinguere – a quanto sembra, per implicito – anche «i diritti patrimoniali di pesca dello Stato», dei comuni ad esempio Comacchio, Sperlonga, ecc.; di collettività, come ad esempio il diritto di pesca spettante ai cittadini di Fondi sul lago omonimo, di pescatori soli o raggruppati in cooperative come nel caso della Corporazione dei pescatori del Lago di Garda sul lago omonimo: diritti aventi varia e differente origine.

È noto che lo Stato dispone di numerosi diritti patrimoniali di pesca, su acque pubbliche, che gestisce anche mediante concessioni a cooperative di pescatori di mestiere, diritti esclusi dalla estinzione operata, nei casi ricordati, dal vigente testo unico sulla pesca (articoli 23 e 26).

Eppure si tratta di diritti in atto, goduti dalla collettività nazionale o da collettività comunali, o da categorie di pescatori, che pure la proposta di legge in esame si ripromette di tutelare ed aiutare!...

Occorre evidentemente chiarire tale situazione, onorevole Cibotto! Ad ogni modo non poteva sfuggire all'onorevole preponente la considerazione del costo della operazione, e cioè dell'onere corrispettivo dell'espropriazione, val quanto dire l'indennizzo da pagare agli espropriati, ai sensi della Costituzione (confronta articoli 2 e 3 della proposta). Vi è certamente una grave situazione sociale che si impone all'attenzione di tutti: un rilevante numero di pescatori in precarie condizioni di esistenza! E purtroppo non sono soltanto i Veneti: il pensiero va anche agli umili pescatori di Calabria e di altre Regioni, sulla cui vita pesa ancor più grave l'infelicità della miseria!

Un grave problema è, adunque, questo ricordatoci dall'onorevole Cibotto; ma vari sono i suoi profili!

Vi è purtroppo anche un aspetto finanziario ed economico, nei confronti dello Stato (del quale anche i pescatori – siano di mestiere, che sportivi – fanno parte), che voi, signori, certamente vorrete considerare, sotto un duplice profilo:

convenienza o meno ad addossare questo onere in questo momento all'Erario. E su questo punto penso che gli onorevoli rappresentanti del Governo potranno forse darci dati approssimativi;

e, poi, se il sistema proposto risulti effettivamente più redditizio ai fini della produzione, e sia realmente più idoneo ad assicurare, nonché un migliore sfruttamento, la conservazione e la riproduzione del patrimonio ittico, costituente questo certamente uno tra i principali problemi della pesca.

Non posso tacere che in argoniento ricorrono motivi di perplessità, i quali si estendono peraltro – passando ad altro ordine di considerazioni – anche ai criteri proposti per la liquidazione delle indennità che sarebbero dovute in ogni caso agli espropriati.

Invero, ai sensi della Costituzione e della legge fondamentale sulla espropriazione per pubblica utilità del 1865 – a stregua cioè del vigente sistema giuridico - l'indennizzo non potrebbe che essere corrispondente al valore venale corrente al giorno della espropriazione: e non sembra ammissibile il diverso sistema proposto nell'articolo 2, tratto da diverse e distinte situazioni di natura particolare, quale la espropriazione prevista dagli articoli 25 e 29 della legge sulla pesca in ipotesi di inerzia o di un modo pregiudizievole di esercizio da parte del titolare dei diritti; e, quanto alla corresponsione delle indennità in titoli del debito pubblico dello Stato, redimibile in 25 anni, dalla legge 21 ottobre 1950, n. 841 sulla riforma agraria stralcio, sistema eccezionale che riguarda una diversa materia, che sembra – prima facie – non prestarsi ad estensioni analogiche.

Ma su ciò e sulle altre poche disposizioni integranti la « proposta » in oggetto, ritornerò dettagliatamente e con la dovuta ponderazione in sede di esame dei singoli articoli del testo, ove occorresse.

Avendo finora attraversato – sia pure in fretta – l'intero demanio marittimo, nonché quello idrico nazionale, abbiamo fatto insieme un lungo viaggio! – non vi dispiacerà, credo, a questo punto, onorevoli colleghi, di soffermarvi ed indugiare un po': lo faremo in un tratto mirabile, nella laguna veneta!

Quì la Serenissima, la sede del Consiglio dei Dieci, quella del Senato veneziano, del Magistrato del Piovego, ecc. e, sullo sfondo, la laguna ci prendono ed esaltano nel loro fascino irresistibile, nella mirabile rievocazione storica che dobbiamo all'onorevole

Rosini, alla sua relazione illustrativa della proposta « Disposizioni sul regime giuridico della Laguna di Venezia ».

Senonché ben presto l'incantesimo di un riapparso passato di splendore (tale malgrado i nefasti attribuiti al Magistrato del Piovego in favore di privati, che avrebbero determinato il corrucciato intervento del Senato veneziano nel lontano anno 1487), è rotto e svanisce, purtroppo, sotto la urgenza di complessi e delicati problemi, di varia indole e natura, che assillano e drammatizzano la realtà della vita quotidiana di tutti noi di quest'epoca e, quindi, purtroppo anche dei Veneziani! E su questi gravi problemi l'onorevole deputato Rosini, da par suo e con elevato magistero (come del resto aveva già fatto l'onorevole Cibotto con caldi accenti) fissa e richiama la nostra attenzione, che noi presteremo piena e completa.

L'onorevole Rosini, dopo aver riaffermato la pacifica demanialità della laguna di Venezia, e quindi la impossibilità di diritti di proprietà privata su spazi più o meno estesi della laguna medesima, afferma di volere con la proposta di legge in esame, ribadire il principio della demanialità della laguna.

Premessi, poi, dei cenni storici sulle cosidette « valli da pesca venete », aperte e chiuse attraverso i vari secoli, lamenta quindi, assieme agli altri colleghi proponenti, il fatto che pur essendo tutta la legislazione improntata all'affermazione netta della demanialità della laguna veneta, sia attraverso il decreto legge n. 1853 del 1936, sia per le enunciazioni dell'articolo 28 del Codice della navigazione e dell'articolo 822 del Codice civile, pure tutto ciò urterebbe nella realtà contro uno stato di fatto contrario allo spirito delle leggi, nonché al pubblico interesse.

Infatti, oltre alle attuali valli arginate in esercizio, vi sarebbero tra l'altro – essi dicono – molte valli aperte, grossolanamente delimitate, comunicanti con la laguna e liberamente soggette alle maree, usurpate da terzi ed inoltre nella laguna veneta pullulerebbero abusive riserve di caccia e di pesca anche in luoghi in cui non sarebbe possibile ipotizzare alcun diritto esclusivo di pesca.

Questo stato di fatto sarebbe avvalorato dalla amministrazione che riconoscerebbe a favore dei privati un legittimo possesso.

Dopo aver riaffermato la impossibilità di detto possesso a causa della natura prettamente demaniale delle acque lagunari, i proponenti illustrano la loro proposta di legge, la quale all'articolo 1 ribadisce il concetto, per altro pacifico ed incontestato, della dema-

malità della laguna veneta, ma aggiungono come demaniali anche le valli chiuse, che tali invece non sono, e conseguentemente in altri articolli (2 e 7) provvedono ad indicare criteri per la espropriazione delle opere costruite sul fondo demaniale, con esclusione delle opere necessarie alla piscicultura, alla agricoltura, all'industria ecc. purché compatibili col carattere demaniale.

Così riaffermato il regime demaniale della laguna, la proposta di legge esamina gli eventuali diritti di godimento relativamente alla caccia, alla pesca vagantiva, alla piscicoltura ed allo sfalcio dei prodotti erbosi, poco innovando sulla caccia e sulle erbe, ma introducendo invece importanti modifiche riguardo alla pesca. Dopo aver affermato che gli ostacoli alla libera pesca sono rappresentati dai pretesi diritti di proprietà privata sopra parte della laguna e dai diritti esclusivi di pesca, l'onorevole Rosini propone che i diritti di proprietà privata debbano essere eliminati e che i diritti di pesca esclusiva vadano riportati, se mai, nel loro ambito naturale che sarebbe quello del regime di concessioni amministrative (così anche l'onorevole Cibotto, come ho ricordato sopra).

Aggiungono i proponenti che per altro anche le concessioni debbano cessare entro un certo limite, non possono esserne date di nuove o rinnovate, e deve essere dichiarata la decadenza in determinate condizioni ed in ogni caso, gli altri diritti revocati per ragioni di pubblico interesse.

In particolare per le valli chiuse i proponenti affermano la necessità e l'opportunità del regime in concessione, ma per un solo quinquennio, decorrente dal giorno dell'entrata in vigore della legge, scaduto il quale dovrebbero le Valli tornare nella disponibilità dell'Amministrazione demaniale per essere concesse in uso perpetuo alle Amministrazioni provinciali nel cui territorio ricadano le Valli.

Le Amministrazioni provinciali dovranno gestirle a mezzo di aziende autonome.

Dopo alcuni articoli riguardanti la legittimazione ad eccitare l'attività della pubblica Amministrazione e l'intervento in giudizio di coloro che si sentano lesi dalla legge emanata, la stessa detta regole sul contenzioso, proponendo infine la istituzione di una speciale commissione della quale dovrebbe essere sentito il parere nei casi previsti.

Questi, in sintesi, e nelle parti essenziali, i termini della proposta di legge in esame.

Eviterò di ripetere le osservazioni già fatte occupandomi della proposta di legge dell'ono-

revole Cibotto, in ordine alla estinzione dei diritti esclusivi di pesca, pur ribadendo qui la opportunità di considerare, insieme ai rilevanti aspetti sociali, anche quelli giuridici, finanziari ed economici del complesso problema.

Debbo, invece, accennare, sia pur rapidamente, alle cosidette « valli chiuse da pesca » delle quali in modo specifico si occupa la proposta dell'onorevole Rosini, avvertendo anzitutto che la maggioranza delle valli è del territorio non di Venezia, ma di Trieste, Udine, Rovigo, Ferrara.

Vi sono alcuni punti che vanno chiariti: parecchie «vallı chiuse da pesca» della laguna veneta, fin dalle origini facevan parte della terra ferma, ed erano di privato dominio. Successivamente, per le altre valli, già ricoperte dal mare e da lagune, in seguito ad eventi naturali, per effetto dei quali le acque libere cedettero il posto a terre emerse, a zone paludose, a brevi specchi d'acqua di poca profondità, essendo venuta meno la possibilità di una loro destinazione ad usi pubblici marittimi, si arrivò alla sdemanializzazione e quindi al passaggio dal «fondo pubblico » alla proprietà privata dello Stato: questi le suddivise in «prese» ed a mezzo di pubblici incanti le rive, dette a privati, che li sistemarono parte a terreni agricoli e parte a valli da pesca. Mi pare che questo punto possa dirsi « pacifico »; è una situazione di fatto abbastanza remota, giacché risale alla Repubblica di Venezia, e che è continuata anche sotto l'amministrazione austriaca prima, italiana poi.

Negli archivi si conservano gli atti di vendita che riconoscevano agli acquirenti ogni più ampio diritto sulla terra e sulle acque, con la facoltà di fare le recinzioni per attuare la bonifica per colmati o per attuare le valli da pesca. Le valli sono allibrate in catasto al nome dei possessori.

L'articolo 28, lettera b) del Codice della navigazione non ha modificato tale situazione giuridica: anche le « valli chiuse » comunicanti con il mare, o più frequentemente con canali o con fiumi, hanno arginature permanenti e paratoie regolabili secondo l'esclusiva volontà del vallicultore, sì da essere totalmente esclusa ogni possibilità di libera comunicazione con le acque esterne. Sicché, le valli chiuse che tra l'altro sono le sole in cui possa esplicarsi l'industria valliva vera e propria, non presentano per la stessa loro formazione fisica, l'attitudine ad alcuna funzione pubblica, e non si trovano in libera comunicazione con il mare; esse pertanto

mai sono state ritenute demaniali in base alla legge od ai principì generali vigenti in materia di demanio pubblico; né sono divenute tali, ripeto, in virtù dell'articolo 28 del Codice della navigazione.

Così, giurisprudenza e dottrina: [si veda, tra gli altri, uno studio sull'argomento del professor Enrico Guicciardi dell'Università di Padova. Aggiungo che lo Stato è intervenuto con la legge 31 ottobre 1942, n. 1471, con provvidenze in favore delle Valli e dei vallicoltori e per le opere di miglioramento interno delle « valli » ritenendo di dover tutelare ed incrementare questo importante settore del patrimonio nazionale.

Come affermare, pertanto, sic et simpliciter, che queste valli « possono e debbono essere date in concessione » se non partendo gratuitamente da un presupposto erroneo, cioè da una pretesa demanialità, che in realtà non sussiste?

Occorrerebbe, quanto meno, la preventiva generale espropriazione di dette valli chiuse, e tale problema impone – mi pare – quel complesso di valutazioni finanziarie ed economiche, oltre che sociali e giuridiche, delle quali già ho fatto cenno, anche in rapporto all'ammontare dell'indennizzo da pagare ai sensi del precetto costituzionale, ed alla convenienza o meno nell'interesse generale ad espropriare le valli medesime. Da notizie raccolte posso darvi solo alcuni elementi molto approssimativi e parziali. Le sole valli chiuse avrebbero una superficie, in tutte le provincie, estesa all'incirca 50.000 ettari (quelle di Venezia 10.000 ettari) – cui vanno aggiunte le barene – ed un valore presuntivo di una ventina di miliardi, oltre le pertinenze. Va aggiunto il valore dei diritti sulle valli aperte, pure rilevante, ma allo stato imprecisato. Quanto ai diritti di pesca nei bacili lacuali nazionali, essi coprirebbero una superficie di circa 150 mila ettari per un valore approssimativo di circa 5 miliardi, grossissimo modo.

In ordine ai diritti sulle acque fluenti nazionali, non sono riuscito ad ottenere alcun riferimento, neppure di grossa approssimazione: il valore venale è rilevante. Sono tutti dati da accertare; nel totale pare si arrivi a cifre di grande rilievo. È un importante settore dell'industria nazionale che impegna varie categorie di lavoratori e impiega capitali rilevanti.

Chiusa la digressione, quanto alla laguna veneta vera e propria, non vi è dubbio che si tratti di un'entità sicuramente demaniale, tale risultando chiaramente dalla legislazione

vigente: cfr.: decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 1191, tal che non riesco proprio a giustificare neppure la opportunità. della nuova norma, dall'onorevole Rosini proposta, riaffermatrice di una situazione giuridica, che è, grazie a Dio, fuori da ogni discussione. E un punto pacifico ed indubbio. A che dunque?

Ho già detto, invece, quanto arbitraria e destituita di fondamento sia, sotto ogni punto di vista, la pretesa demaniliatà delle « valli chiuse »: evidentemente la Commissione, sintesi dell'Assemblea, è sovrana nel legiferare ma su basi di fatto reali ed esatte, oltreché a stregua dei principi fissati dalla Carta costituzionale.

Vi ho pure intrattenuto sui diritti esclusivi di pesca, riconosciuti anche dal vigente testo unico delle leggi sulla pesca e costituenti altra entità di fatto e di diritto, individuata ed accertata dalla legislazione in vigore.

Aggiungerò che non mi pare ricorrano motivi che giustifichino per la laguna veneta la istituzione di un regime giuridico sui diritti di pesca di particolare carattere, che non troverebbe neppure una spiegazione plausibile in fondamentali differenze della laguna veneta dalle altre acque del demanio lagunare: il pioblema è stato già posto nei confronti dell'intero Demanio nazionale, anche per essere valutato – credo – in una visione di insieme e con uniformità di criterio.

Non sembra, poi, che sia ammissibile, ai sensi della Carta costituzionale, l'estinzione dei diritti esclusivi di pesca senza indennizzo.

Quanto all'esercizio di tali diritti nelle valli aperte della Laguna, ammessi dalla legge vigente in talune forme e modi, ove vi fossero esercizi illegittimi od abusivi, allo stato della legislazione vi sono i mezzi e gli organi per reprimerli.

Da ultimo, e concludendo, per quanto sia prematuro discutere questo punto, seri dubbi emergono anche in ordine al proposto affidamento delle valli in uso perpetuo alle province interessate: tale nuovo compito, in vero, è affatto estraneo alle competenze d'istituto di quegli enti; e d'altra parte non va trascurato il fatto dei rilevanti oneri che alle province deriverebbero, specie se si ritiene che le valli vadano meglio potenziate ed attrezzate.

Su questo e sugli altri molteplici e complessi problemi che la proposta di legge, in ogni sua parte, sottopone alla vostra considerazione, ritornerò a suo tempo. Qui ho

creduto di limitarmi alla esposizione delle linee essenziali del progetto di legge.

Dopo l'indugio nella laguna veneta, abbiamo ora da riprendere il cammino e ripercorrere – senza altre soste – il demanio marittimo e quello idrico nazionale, nonché i bacini privati di acqua dolce e le acque fluenti private per «riordinare i diritti di pesca» in un senso alquanto diverso e secondo più organiche ed estese proposte che ci vengono dall'onorevole Boidi e da altri colleghi. Lo faremo a volo d'uccello, per ora.

Egli propone: la revisione generale di tutti ı diritti patrimoniali di pesca e dei diritti di proprietà sulle acque dolci e miste ove si eserciti la pesca; l'imposizione di un canone ai proprietari di bacini piscicoli privati, che abbiano comunicazione col mare; le espropriazioni in favore dello Stato dei diritti patrimoniali di pesca dei privati sulle lagune aperte, dietro indennizzo pari al valore venale in comune commercio alla data dell'espropriazione secondo lo stato della nostra legislazione; nonché la facoltà di espropriazione dei diritti privati di pesca nelle acque fluenti private e pubbliche a favore ed a richiesta dei Comuni rivieraschi; affida i diritti di pesca spettanti allo Stato sui bacini idroelettrici, d'irrigazione e simili in concessione a chi gestisce il bacino ed, in difetto di normale utilizzazione del diritto di pesca, a cooperative di pescatori del luogo o, in mancanza, a singoli pescatori di mestiere; affida normalmente i diritti di pesca spettanti allo Stato, in concessione a cooperative di pescatori, o consorzi di esse, retti secondo i principî della mutualità, od in difetto a privati pescatori di mestiere; infine propone norme penali pei contravventori, definisce la qualità di pescatore, propone il catasto dei diritti patrimoniali di pesca e dei diritti di proprietà sulle acque dolci e miste nelle quali si esercita la pesca o la piscicoltura, come pubblico registro immobiliare; e da ultimo propone la istituzione di un « fondo permanente per i diritti di pesca », al quale dovrebbero confluire tutte le somme a percepirsi dallo Stato in esecuzione della legge: da tale fondo dovrebbero essere prelevate in particolare le somme necessarie per il pagamento delle indennità di espropriazione, nonché le somme per concorrere alle spese delle opere di miglioramento intraprese dai privati sui bacini di pesca pubblici e privati.

Questo il « panorama » della proposta di legge Boidi, che esamineremo attentamente, insieme alle altre, punto per punto, necessitando alcuni chiarimenti e precisazioni su parti che appaiono non troppo chiare e

comunque discutibili, anche se unite ad iniziative certamente apprezzabili ed utili, quali ad esempio la istituzione del catasto dei diritti di pesca e dei bacini d'acqua, idonci anche ai fini della certezza dei diritti e dei rapporti giuridici sui beni in oggetto.

Ne riparleremo in dettaglio: intanto vi ho riferito, in sintesi, le linee generali della proposta Boidi per un primo orientamento.

Onorevoli colleghi, siamo di fronte ad un complesso di problemi che – come dicevo – è già oggetto di studio ed esame, in altra sede, da parte della speciale Commissione che ho ricordato in esordio; sta a Voi considerare l'opportunità o meno di attendere l'esito di tali studi e proposte per esaminarle alla luce della esperienza e delle attuali iniziative degli eminenti colleghi proponenti, il cui autorevole pensiero, intanto, non possiamo non apprezzare con grato sentimento per averci ricordato situazioni di notevole importanza e rilievo. Vi sono anche evidenti nessi ed interferenze col nuovo testo delle acque pubbliche in elaborazione a cura del Ministero dei lavori pubblici, di intesa con gli altri Ministeri interessati.

E concludo coll'elevare – per un'imperiosa associazione d'idee – fervido pensiero ed un caldo voto per un rinnovato e felice destino della nostra Patria sul mare, e coll'esprimere intanto la certezza morale, che, tutti insieme, rappresentanti della Nazione e governanti sapranno risolvere problemi e situazioni nel migliore e più opportuno dei modi, in un assetto di contemperate esigenze che risponda effettivamente al superiore interesse di tutti gli italiani!

PRESIDENTE. Come in precedenza stabilito, la discussione delle quattro proposte di legge n. 1125, n. 1133, n. 1281 e n. 1824, viene rinviata ad una prossima seduta.

Sono sicuro di interpretare il sentimento di tutti i colleghi nel rivolgere al relatore, onorevole Sensi, un vivo elogio per la sua intelligente, diligente e paziente relazione su problemi così complessi.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bufardeci ed altri: Costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targìa » alla stazione centrale di Siracusa. (1095).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bufardeci ed altri, concernente la costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targìa » alla stazione centrale di Siracusa.

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere contrario con la seguente comunicazione:

- «La IV Commissione permanente, Finanze e tesoro, (1ª Sottocommissione), esaminata nella seduta odierna, per il parere alla VIII Commissione (Trasporti), la proposta di legge Bufardeci ed altri: «Costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria «Targia» alla stazione centrale di Siracusa». (1095), ha deliberato di esprimere parere contrario, rilevando:
- 1º) che l'accoglimento della proposta in esame rappresenterebbe un precedente che non mancherebbe di essere invocato per altre città, con pregiudizievoli effetti per il bilancio statale;
- 2º) che il problema di Siracusa va affrontato con i mezzi che, all'uopo, è possibile destinare per tutto il territorio nazionale, secondo una visione unitaria e con opportuni criteri di gradualità;
- 3º) che la competenza passiva della . spesa spetterebbe al Ministero dei lavori pubblici e non a quello dei trasporti, come indicato nella proposta;
- 4°) che non può farsi ricorso, per la copertura della spesa, allo stanziamento del capitolo 57 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato 1954-55 (e non del Ministero dei trasporti, come erroneamente scritto nella proposta), essendo tale stanziamento già totalmente impegnato ».

GRAZIADEI. Vorrei fare una richiesta preliminare. Dato che siamo d'accordo almeno per una delle considerazioni della IV Commissione, per la quale si potrebbe trovare un temperamento, chiederei di differire puramente e semplicemente la discussione della proposta di legge, nell'attesa che venga trovato un punto d'accordo.

BIMA, Relatore. Le mie conclusioni comcidono con quelle della comunicazione della IV Commissione, anche se non ero a conoscenza del parere della IV Commissione. Tuttavia il rinvio di questa proposta di legge alla nostra Commissione rimane una felix culpa perché ci dà la possibilità, tante volte reclamata, di poter discutere problemi che si riferiscono anche alla struttura delle Ferrovie dello Stato, e non soltanto all'armamento. Mi compiaccio che questa proposta

di legge che riguarda lavori inerenti alla struttura ferroviaria, sia stata inviata alla nostra Commissione e vorrei che a noi fosse conservata la competenza sulla proposta.

GRAZIADEI. Uno dei motivi addotti dalla IV Commissione afferma che deve intervenire in questa materia anche il Ministero dei lavori pubblici. In questo senso la IV Commissione solleva una specie di conflitto di competenza per una minima parte. Ora questo noi vogliamo chiarire. Per questo richiediamo il rinvio della discussione per dar modo al rappresentante del Ministero dei lavori pubblici di parteciparvi.

TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Effettivamente non sarebbe inopportuno un rinvio affinché alla prossima discussione intervenisse anche un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici competente per quanto riguarda il piano regolatore di Siracusa. Per quanto riguarda i lavori ferroviari sostengo che, trattandosi di variante ferroviaria, la competenza è esclusivamente di questa Commissione, mentre sono di competenza dei lavori pubblici le nuove costruzioni.

PRESIDENTE. Dal momento che si ritiene necessaria la presenza di un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici rinvio la discussione della proposta di legge ad una prossima seduta.

Votazione segreta

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione della sede

stradale e fabbricati della ferrovia Circum-flegrea » (1698):

Presenti .						27
Votanti				•		26
Astenuti						1
Maggiorar	ıza	3.			1	4
Voti favo	$\mathbf{r}\mathbf{e}$	\mathbf{v}_0	li		2	26
Voti cont	ra	ri				()

(La Commissione approva).

« Modifiche alla legge 10 gennaio 1952. n. 16, relativa al ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1955):

Present	и е	\mathbf{v} 0	tar	ıti	•	-	•		27
Maggio	ranz	\mathbf{z} a							14
\mathbf{Voti}	fav	ore	vo.	li				2	6
\mathbf{Voti}	con	tra	ri	•					1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bima, Bogoni, Boidi, Burato, Cacciatore, Cafiero, Cappugi, Cervone, Colasanto, De Biagi, Ferrario Celestino, Fiorentino, Graziadei, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombari Pietro, Mancini, Maniera, Menotti, Murdaca, Pintus, Reali, Roasio, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Zanibelli.

In congedo:

Farinet.

La seduta termina alle 12,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. Francesco Cosentino

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI