

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

VII.

SEDUTA DI VENERDÌ 11 DICEMBRE 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MATTEUCCI

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico (149)	66	
PRESIDENTE	66, 67, 69, 70	
DEL FANTE, <i>Relatore</i>	66, 69, 70	
CAMANGI	67, 69	
PASINI	68	
POLANO	69	
RIGAMONTI	69	
MERLIN, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	69	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
MORELLI ed altri: Estensione all'Istituto Case ai Maestri — I. N. C. A. M. — dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165	70	
PRESIDENTE	70, 71, 72	
PACATI, <i>Relatore</i>	70, 72	
BONTADE MARGHERITA	71	
ANGELUCCI NICOLA	71	
MORELLI	71	
PASINI	71	
CAIATI	71	
MATTEUCCI	71	
CIANCA	72	
ANGELINO	72	
MARCONI	72	
DE CAPUA	72	
MERLIN, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	72	
Disegno di legge (Discussione e approvazione)		
Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925. (148)	73	
PRESIDENTE	73, 74	
CAMANGI	73	
MERLIN, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	73, 74	
CERVONE	73	
SANZO	73	
MARCONI, <i>Relatore</i>	73	
POLANO	74	
PINTUS	74	
SPALLONE	74	
Disegno di legge Seguito della discussione e approvazione):		
Istituzione del Magistrato per il Po. (145)	75	
PRESIDENTE	75	
MERLIN, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	75	
Votazione segreta:		
PRESIDENTE	76	
La seduta comincia alle 9,30.		
BONTADE MARGHERITA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.		
(È approvato).		

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico. (149).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico».

Invito il relatore, onorevole Del Fante, a riferire su questo disegno di legge.

DEL FANTE, *Relatore*. Onorevoli colleghi! Mentre dobbiamo ritenere pressoché completato il programma di ricostruzione delle strade statali danneggiate dalla guerra, non possiamo non considerare che nessun miglioramento è stato apportato nei tracciati e limitati sono stati gli allargamenti, e quindi il problema del traffico stradale, a causa dell'enorme sviluppo della motorizzazione, sia in senso quantitativo, sia per l'aumentato tonnellaggio degli autoveicoli in circolazione, deve ritenersi insoluto. E, se si pensa che da 180.000 autovetture di piccola mole, con pochi autotreni che circolavano nel 1928, siamo passati nel 1952 ad oltre 800.000 unità, di cui 220.000 autotreni e 15.000 autobus, con sagome di tipo americano, e quindi con maggior peso e con maggiore volume, dobbiamo preoccuparci seriamente di impostare questo problema ed avviarlo verso la soluzione per gradi, con ordine, ma con la maggiore possibile sollecitudine.

Il problema stradale, dunque, non deve subire alcuna dilazione, se non vogliamo trovarci di fronte ad una barriera pressoché insuperabile per il congestionamento che si potrebbe verificare nelle strade statali, a breve scadenza, molto più preoccupante di quanto oggi si verifica nei grandi centri urbani. Dobbiamo poi considerare che nel 1928 circolavano qualche motocicletta e poche biciclette, mentre oggi fra moto, motocarrozzette, furgoncini, motoleggere, noi superiamo la cifra di 1.580.000! E da una velocità media di 35-40 chilometri orari del 1928 siamo passati alla normale velocità di 110-130 chilometri per autovetture e di 60-70 chilometri per autocarri pesanti. E l'aumento del traffico non è stato uniforme sulla rete principale di 23.000 chilometri di strade statali, e non poteva esserlo perché le strade non sono adeguate al tempo e al progresso.

Ad esempio, ci siamo preoccupati in Italia sempre e principalmente delle due litoranee,

la Tirrenica e l'Adriatica, trascurando, non certo in modo lodevole, le trasversali, sia come larghezza di sede, sia come pendenza, perché un autotreno a carico completo da Milano potesse raggiungere Roma evitando le litoranee. In soli tredici anni si sono avuti aumenti della intensità di traffico del 424 e del 280 per cento, ove le strade lo consentivano; non si sono avuti aumenti sensibili o in proporzione all'Italia settentrionale, nell'Italia centro-meridionale ed insulare, perché la viabilità non è stata curata ed aggiornata in tutta la penisola, ma sempre si è guardata l'Italia settentrionale, ove abbondano stabilimenti ed industrie e commerci in genere, ed ove numerose sono anche le autostrade, appunto per il ritmo produttivo che in questa parte d'Italia è stato impresso, trascurando, come ho detto, l'Italia centro-meridionale che pure, se fornita di strade adeguate, potrebbe raggiungere, in breve tempo, lo stesso livello industriale commerciale, agricolo, turistico, e le sue popolazioni potrebbero essere portate ad un tono di vita da gareggiare con quelle del nord d'Italia.

Dobbiamo soprattutto tenere presente che già gli Appennini dividono la penisola in senso longitudinale, e se noi non provvediamo subito a costruire le trasversali, con camionali, per unire i due mari e per provvedere quindi a una rete stradale in senso trasversale e longitudinale, non è possibile ottenere lo stesso incremento in senso uniforme e proporzionale della motorizzazione, né ottenere la valorizzazione di tutta la penisola, che pure nel centro-meridione d'Italia presenta tutte le caratteristiche per essere valorizzata industrialmente e soprattutto turisticamente.

Sarebbe sufficiente percorrere, ad esempio, l'Emiliana, la Tiburtina, la Salaria, la Gransasso, per parlare di tratti che pure uniscono le grandi città, per rendersi conto degli ingombri, delle limitazioni di velocità, delle pericolosità e degli incidenti che continuamente avvengono. La limitata larghezza delle strade e la presenza di frequenti curve, anche tornanti, in relazione alle dimensioni dei nuovi autoveicoli ed alle loro velocità, impedisce i sorpassi e mette lunghe teorie di veicoli, anche dei più veloci, a lento passo, ed ancora superiori sono gli ostacoli alla circolazione dovuti alle strettoie delle traverse interne agli abitati ed ai passaggi a livello. Ne segue che gli automezzi non vengono sfruttati per la rapidità del percorso a cui il perfezionamento dei motori li ha desti-

nati, e ne consegue quindi grave danno economico e rilevante perdita di tempo. Le forti pendenze nelle strade di valico portano allo stesso inconveniente e qualche volta alle interruzioni vere e proprie, e per l'altitudine, e per le strade o ghiacciate, o ingombre, nella stagione invernale.

Non si vuole qui entrare nel merito, ma basterebbe dare uno sguardo allo schema corografico dell'Azienda nazionale autonoma strade statali, per renderci conto che ancora oggi l'Italia centro-meridionale è pressoché trascurata. Come può un agricoltore comprare il bestiame, se non ha le stalle per custodirlo? Come si può costruire un edificio senza le necessarie attrezzature di cantiere? Esempi banali, ma riportiamoli alle strade e ci convinceremo che noi non potremo avere lo sviluppo della motorizzazione uniforme in tutta la penisola e nelle isole, se non provvediamo, adeguatamente e con giustizia distributiva, alle strade in tutto il territorio nazionale.

Propongo, quindi, che la spesa di lire 100.000.000 prevista dal disegno di legge sia ripartita per 50.000.000 per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali esistenti, e per lire 50 milioni per lo studio e progetti per le nuove camionali da costruire con la massima sollecitudine possibile.

Alcuni autorevoli colleghi, in tema di discussione del bilancio dei Lavori pubblici, e fra questi modestamente anche chi vi parla, hanno dimostrato che il denaro che si impiega per la costruzione delle nuove strade, autostrade e camionali, è messo ad alto reddito, perché più si incrementa la motorizzazione, più lo Stato guadagna. E naturale e rapido sarà l'incremento, quando le nuove strade, aggiornate col progresso, saranno costruite.

La proposta della ripartizione della spesa, come prima detto, scaturisce dalla considerazione che occorrendo per le strade da sistemare, per lo studio e la progettazione, 20.000 lire a chilometro, si può già predisporre un piano di progetti per ben 2.500 chilometri. Studi e progetti definitivi con relativi capitoli d'appalto per nuove strade, si possono ottenere con una spesa di 50 milioni per 500 chilometri, giacché può considerarsi che la detta progettazione si aggiri sulle 100-120.000 lire al chilometro.

L'articolo 1 del disegno di legge dovrebbe, pertanto, essere modificato come segue: « Lo stanziamento di 100 milioni sarà impiegato per 50 milioni per lo studio e predisposizione di progetti per nuove strade e camionali, dando la precedenza almeno a due trasversali;

e per 50 milioni per l'adeguamento delle strade statali esistenti all'accresciuta intensità del traffico e per la formazione di nuovi grandi itinerari trasversali o longitudinali nella penisola e nelle isole ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAMANGI. Ben poco c'è da aggiungere a quanto ha ottimamente detto l'onorevole relatore e mi sembra superflua una qualsiasi esortazione perché venga senz'altro approvato il disegno di legge sottoposto al nostro esame. Si tratta di un primo stanziamento di 100 milioni di lire per mettere in grado l'A. N. A. S. di predisporre la progettazione di quel vasto programma di adeguamento della rete stradale italiana, particolarmente della rete statale, alle accresciute necessità del traffico.

Desidero richiamare l'attenzione della Commissione e di chi di dovere sul programma che si vuole realizzare e sui modi di realizzazione del programma stesso. Si parla tanto in questi tempi di investimenti pubblici. Gli investimenti per realizzazioni stradali sono forse i più redditizi, certamente i migliori da parte dello Stato. Il reddito degli investimenti pubblici è qualcosa che è facilmente traducibile in cifre. Per le strade, il reddito degli investimenti è notevole. Ne sono una prova i forti introiti che lo Stato realizza, particolarmente dall'automobilismo. Infatti, lo Stato incassa oggi, soltanto dall'automobilismo, attraverso l'imposta sui carburanti, le tasse, ecc. 150 miliardi di lire all'anno. Lo Stato, per contro, spende una cinquantina di miliardi di lire all'anno per le strade. Sorge, pertanto, un problema di giustizia distributiva: dare a Cesare quel che è di Cesare! Inoltre, gli investimenti per le strade, anche esaminando la cosa da un punto di vista semplicemente ragionieristico, sono investimenti che danno indubbiamente un reddito quasi immediato allo Stato. Così come è indubbio che basta soltanto un incremento della circolazione automobilistica di appena il dieci per cento perché lo Stato incassi 15 miliardi di più. D'altra parte, le strade sono l'indice primo della civiltà di un popolo. E non per niente da qualche tempo è allo studio quel grandioso programma di sistemazione della rete stradale minore che indubbiamente sarà il presupposto dello sviluppo e della elevazione economica e sociale dell'Italia meridionale. Ma il problema va esaminato anche da altri punti di vista. Il relatore ha fornito alcuni dati ai quali posso aggiungere degli altri.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

In Italia, a differenza di quello che avviene in quasi tutte le altre nazioni d'Europa e forse del mondo, il traffico sulle strade è notevolmente superiore, specialmente per quanto riguarda le merci, a tutte le altre nazioni del mondo, sia in senso assoluto che in senso relativo, rispetto alle ferrovie. Basta guardare i risultati della rilevazione del traffico del 1950 per rendersi conto della entità della circolazione nelle ventiquattro ore sulle strade statali italiane e sulle provinciali: 41 per cento di autocarri, 44 per cento di autovetture, 15 per cento di motocicli. Occorre considerare, poi, che rispetto al 1936, anno in cui cominciarono le restrizioni, le autovetture in Italia sono aumentate del 54 per cento, gli autobus del 129 per cento e gli autocarri del 223 per cento. Il trasporto delle merci sulle strade statali, sempre secondo i dati della rilevazione del traffico del 1950 — e siamo ormai a tre anni di distanza — è stato di 28 milioni di tonnellate al giorno contro i 13 milioni del 1936. In base a rilevamenti recenti il totale del traffico delle merci sulle strade è notevolmente superiore a quello delle stesse ferrovie.

Ma c'è ancora un aspetto di questo problema che non può essere assolutamente trascurato; aspetto umano e sociale. Gli infortuni stradali rappresentano per la società un danno effettivo e non teorico di oltre 50 miliardi all'anno, oltre alla perdita di 4.300 vite umane e a 73 mila feriti. Cinquanta miliardi che la collettività distrugge ogni anno!

Le cifre non sono una cosa brillante, ma sono molto eloquenti. Eccone delle altre: gli Stati Uniti spendono per le strade, 17.694 lire per abitante, il Portogallo 7.600, la Norvegia 4.400, la Gran Bretagna 2.500; l'Italia arriva buona ultima in questa graduatoria, con un migliaio di lire per abitante.

Mi pare, alla stregua di queste cifre, sia pure fornite disordinatamente, che la nostra Commissione in occasione dell'approvazione di questo disegno di legge, non possa non esprimere un voto chiaro ed esplicito perché il programma di adeguamento venga al più presto possibile attuato e nella maniera più larga. E sarà bene tenere conto in questo programma della famosa autostrada Roma-Foggia di cui si parla da decenni e che secondo me sarebbe molto più utile di quella Roma-Cassino-Napoli, doppiata della Pontiniana-Pomeziana.

Mentre mi dichiaro favorevole a questo primo modesto provvedimento, vorrei che uscisse dalla Commissione lavori pubblici un incartamento esplicito agli organi esecutivi perché il problema delle strade venga affron-

tato con assoluta larghezza di criteri, e con l'occhio volto all'avvenire, senza cadere ancora una volta negli errori nei quali si è caduti nel passato. Non si possono adattare le soluzioni alle necessità contingenti, né si può tentare di fare molto con quel poco che si ha perché si farebbe male. Occorre larghezza di criteri, sia per quanto riguarda le caratteristiche delle strade, sia per i metodi di costruzione.

Per quanto riguarda le caratteristiche, siamo vincolati in certo senso da impegni internazionali solennemente assunti dal nostro paese. Nel 1950, in una conferenza svoltasi a Ginevra, è stato stipulato un trattato fra le nazioni europee per la realizzazione di una rete stradale internazionale e pertanto ogni Stato contraente ha assunto l'obbligo di attenersi a certe caratteristiche fissate nella convenzione. Per quanto concerne i metodi di costruzione, bisogna dire qualcosa che può sembrare forse un po' paradossale a chi non ha molte cognizioni in materia. In materia di costruzioni stradali bisogna decidersi ad adottare metodi nuovi, nuovi solo per noi, purtroppo. Occorre che il nostro paese si metta al passo con le nazioni più progredite in questa materia. Noi, eredi dei più grandi costruttori di strade, dagli antichi romani in poi, siamo andati continuamente perdendo terreno e negli ultimi trenta anni — è doloroso constatarlo — siamo stati distaccati di parecchio dagli Stati Uniti, dalla Gran Bretagna e dalla stessa Francia. Bisogna far sì che questo distacco venga annullato. Pensate che l'introduzione del rullo compressore avvenne in Italia nel 1895 mentre in Francia fu adottato nel 1865. E i trenta anni di distacco ce li siamo sempre portati dietro.

Gli organi preposti all'attuazione del vasto programma sono composti da tecnici di valore che potrebbero non avere bisogno dei nostri suggerimenti. Ma io vorrei che la Commissione esprimesse un voto per confortarli in questi ardimenti innovativi e per superare quei punti morti che spesso ostacolano il cammino della pubblica amministrazione. Mi riservo, pertanto, di presentare un ordine del giorno in tal senso.

PASINI. È molto facile, quando si esamina un problema, isolarlo da tutto il resto dell'economia e farlo apparire semplice e conveniente. Mi riferisco a quanto ha detto l'onorevole Camangi circa il reddito derivante dalla circolazione automobilistica in Italia, incrementando la quale lo Stato potrebbe introitare sempre di più. Per incrementare però certe industrie occorrono delle

materie prime che bisogna comperare all'estero. Ad ogni modo vorrei ricordare all'onorevole Ministro che vi sono delle iniziative private che hanno condotto a buon punto gli studi e la progettazione di strade e autostrade. Queste iniziative private hanno provveduto spesso anche a reperire i capitali per l'esecuzione di opere. Io ritengo che il Governo farebbe bene a prendere in considerazione queste iniziative che potrebbero realizzare rapidamente anche vasti programmi, riducendo nel contempo il gravame a carico dello Stato.

POLANO. Questo disegno di legge corrisponde ad una esigenza sentita dal paese. Noi riteniamo che sia necessario lo studio e la predisposizione dei progetti previsti dal provvedimento per adeguare la rete stradale alle esigenze del traffico. Tuttavia, vorremmo far rilevare che poiché si tratta di provvedimenti che tendono a facilitare il traffico e ad evitare gli incidenti stradali, sarebbe bene tenere presente quello che dice la stessa relazione ministeriale, e cioè che molti di questi incidenti sono dovuti non soltanto alla accresciuta velocità dei mezzi ma anche alle modeste dimensioni delle sedi stradali e alla abbondanza delle curve non sempre necessarie. In buona parte dell'Italia meridionale, ma particolarmente in Sardegna, le condizioni attuali delle strade sono presso a poco identiche a quelle di moltissimi anni fa, quando si percorrevano solo a cavallo. Vorrei, pertanto, raccomandare al Ministro di tenere presenti nello studio dei progetti intesi all'adeguamento delle strade all'aumento del traffico soprattutto quelle regioni dove il traffico non si può sviluppare proprio a causa delle condizioni delle strade. Sono d'accordo sulla divisione dei 100 milioni proposta dal relatore e sull'ordine del giorno dell'onorevole Camangi.

Nel corso della passata legislatura, sia in Assemblea che in Commissione, sono state mosse critiche al sistema delle false economie. Occorre destinare i fondi necessari per riportare il nostro paese almeno al livello delle nazioni più progredite in questo campo.

RIGAMONTI. Siamo favorevoli alla divisione della somma proposta dal relatore e all'ordine del giorno dell'onorevole Camangi, con l'aggiunta di impegnare il Governo a predisporre un disegno di legge con finanziamenti adeguati per lo studio dei problemi della viabilità.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DEL FANTE. *Relatore.* Ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione e particolarmente l'onorevole Camangi che ha fornito preziosi dati e illustrato ampiamente le condizioni delle nostre strade. Per quanto riguarda il problema della iniziativa privata sollevato dall'onorevole Pasini debbo dire che, effettivamente, noi dovremmo favorirla per giungere rapidamente alla soluzione dei principali problemi.

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici.* Comunicerò alla commissione dei tecnici che formerò le vive raccomandazioni fatte sia dal relatore che dall'onorevole Camangi. In questa sede si tratta soltanto di autorizzare la spesa di 100 milioni di lire per lo studio e la predisposizione di progetti. Su ciò non v'è discussione e quindi per brevità mi rimetto alla relazione ministeriale.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Camangi, dichiaro di accettarlo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1 :

« Per lo studio e predisposizione di progetti intesi all'adeguamento delle strade statali di maggior traffico all'accresciuta intensità dello stesso e per la formazione di nuovi grandi itinerari longitudinali e trasversali nella penisola e nelle isole, è autorizzata la spesa di lire 100 milioni ».

Il relatore propone di sostituire l'articolo stesso col seguente:

« Lo stanziamento di 100 milioni autorizzati sarà impiegato per 50 milioni per lo studio e predisposizione di progetti per nuove strade e camionali, dando la precedenza almeno a due trasversali e per 50 milioni per l'adeguamento delle strade statali esistenti all'accresciuta intensità del traffico, e per la formazione di nuovi grandi itinerari trasversali e longitudinali nella penisola e nelle isole ».

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici.* Si tratta già di una cifra modesta e il frazionamento non consentirebbe di ottenere i risultati che vogliamo ottenere, perciò prego l'onorevole Del Fante di non insistere per una divisione della somma.

CAMANGI. Vorrei pregare l'onorevole Del Fante di non insistere nella sua proposta. Effettivamente, come ha rilevato il Ministro, 100 milioni sono poca cosa e dividendoli si costringerebbero gli uffici ad usarli in un certo modo piuttosto che in un altro. D'altra parte, il programma è quello che è. Potrà

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 11 DICEMBRE 1953

essere riveduto, aggiornato, migliorato e non è detto che le progettazioni che si dovranno fare e gli studi per l'attuazione futura di questo programma debbano essere fatti esclusivamente con questo stanziamento. Gli uffici tecnici dell'A. N. A. S. e del Ministero faranno tutto quello che è possibile fare, ma intanto dobbiamo metterli in condizione di affrontare il problema della progettazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Fante insiste nella sua proposta di modificare l'articolo 1, proposta alla quale si è dichiarato contrario l'onorevole Ministro?

DEL FANTE, *Relatore*. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 1 nel testo governativo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2.

«Alla copertura dell'onere di cui al precedente articolo viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui a secondo provvedimento concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1951-52, in applicazione delle disposizioni della legge 13 marzo 1953, n. 151».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La IV Commissione finanze e tesoro ha proposto il seguente emendamento: *Alla fine dell'articolo 2 aggiungere le parole:* in applicazione delle disposizioni della legge 13 marzo 1952, n. 151.

Pongo in votazione tale emendamento aggiuntivo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

«Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno Camangi, Rigamonti ed altri, accettato dal Governo:

«La VII Commissione permanente della Camera dei deputati.

approvando il disegno di legge n. 149: «Autorizzazione della spesa di lire 100 mi-

lioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico»:

considerato che nel settore delle strade, più che in qualsiasi altro delle opere pubbliche, siano da evitare esiziali criteri di falsa economia e sia invece necessaria una larga e lungimirante visione delle necessità e delle possibilità di sviluppo:

esprime il parere che la progettazione di cui al disegno di legge debba essere ispirata, per quanto riguarda le caratteristiche delle strade da costruire o da migliorare, a criteri della massima larghezza e debba prevedere l'adozione dei sistemi costruttivi più moderni e impegna il Governo a predisporre un disegno di legge con finanziamenti adeguati per lo studio generale del problema della viabilità».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge dei deputati Morelli ed altri: Estensione all'Istituto case ai maestri - I.N.C.A.M. - dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165. (107).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge Morelli ed altri: «Estensione all'Istituto case ai Maestri - I. N. C. A. M. - dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165».

Invito l'onorevole Pacati, relatore, a riferire sulla proposta di legge.

PACATI, *Relatore*. Il testo unico sull'edilizia economica 28 aprile 1938, n. 1165, elenca all'articolo 16 gli enti a cui è concesso di contrarre mutui allo scopo di costruire o acquistare case popolari. Non è compreso fra questi enti l'Istituto nazionale case ai maestri ed il provvedimento in esame tende appunto ad estendere ad una categoria di benemeriti i benefici concessi con la legge del 1938. Tutti conoscono le disagiate condizioni di una buona parte di insegnanti costretti talvolta a vivere in casolari o lontani dalle località dove svolgono la loro attività. È evidente, pertanto, che per consentire ai maestri di assolvere pienamente la propria funzione educativa occorre porre l'I.N.C.A.M. sullo stesso piano degli altri istituti del genere. Debbo ricordare che la proposta di legge in esame fu già approvata, nella precedente legi-

slatura, dalla nostra Commissione e che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole. Pertanto non posso che proporre l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BONTADE MARGHERITA. La proposta di legge tende ad estendere all'I. N. C. A. M. i benefici già concessi ad altri istituti, enti e società e non può non avere la nostra piena approvazione. Come già ebbi a dire nella passata legislatura, nel corso della quale la nostra Commissione discusse ed approvò la proposta di legge in oggetto, si tratta di una questione morale e di un riconoscimento a favore della benemerita categoria magistrale.

ANGELUCCI NICOLA. Io ho l'impressione che calcando troppo la mano sulla Cassa depositi e prestiti finiremo col non risolvere più nessun problema. Già serie difficoltà si frappongono all'applicazione della legge Tupini e non vedo proprio come la Cassa depositi e prestiti possa accogliere altre richieste. Mi permetto anche di fare osservare che i maestri elementari potrebbero anche riunirsi se vogliono costruirsi delle case in cooperative. Propongo che il Presidente, insieme a qualche membro della nostra Commissione, prenda contatto col direttore generale della Cassa depositi e prestiti per vedere che cosa si può fare di concreto ed escogitare, eventualmente, qualche altro sistema. Altrimenti prendiamo in giro noi stessi.

MORELLI. Tutti conoscono l'importanza della categoria a cui vorremmo estendere i benefici del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, così come tutti conoscono la situazione veramente disagiata di molti insegnanti in fatto di abitazione. L'Istituto nazionale per le case ai maestri è sorto per iniziativa della categoria e la legislazione attuale in materia di edilizia statale e sovvenzionata prevede un riconoscimento giuridico a simili iniziative su base cooperativistica. Lo Stato deve tutelare la dignità dei maestri e, nell'interesse stesso della scuola, deve favorire più che sia possibile le iniziative tendenti a legare i maestri alla sede d'insegnamento perché vi sia continuità nell'indirizzo educativo e l'opera del maestro possa svolgersi anche fuori della scuola. Non vedo perché soltanto oggi e soltanto per i maestri dovrebbero sorgere delle difficoltà. Offenderemmo una categoria di benemeriti se non consentissimo ad essa di attingere alla stessa fonte alla quale attingono molti altri istituti per la costruzione delle case.

PASINI. L'impostazione data al problema dall'onorevole Morelli mette indubbiamente

in un certo imbarazzo. Noi non possiamo, però, ragionare col sentimento anziché col cervello. Quanto ha detto l'onorevole Morelli è verissimo, ma ciò non toglie, ad esempio, che se lo Stato riconosce questa necessità non si possa arrivare ad un congruo stanziamento all'Istituto autonomo per le case popolari per costruire case esclusivamente per i maestri. Io capisco che vi siano degli istituti diversi quando si tratta di costruire case che abbiano delle particolari caratteristiche, ma ritengo che sarebbe quanto mai opportuno riesaminare tutto il problema per arrivare alla soppressione di larga parte di quegli istituti che sono stati ammessi a godere dei benefici previsti dalla legge del 1938. È l'eccesso di numero di questi istituti che ha determinato dispersione nelle spese di gestione; è la mancanza di coordinamento che secondo me non li rende efficienti ed efficaci.

CAIATI. Dichiaro di essere favorevole al punto di vista del relatore. La proposta di legge che si trascina purtroppo da mesi, dette luogo ad una lunga discussione in una seduta della nostra Commissione al termine della passata legislatura e fu anche approvata. Oggi non si può respingere. Essa riguarda un problema che assilla una categoria che ha la delicata missione della formazione del popolo. Esaminiamola con una certa benevolenza senza sconfinare nel campo delle sottigliezze e delle preoccupazioni. La sola preoccupazione che dobbiamo avere è quella che l'I. N. C. A. M. possa tenere conto delle zone disagiate, dei centri minori e dei centri di montagna dove l'Istituto per le case popolari non può andare a costruire.

Quanto alla inopportunità di aumentare il numero degli istituti che possono attingere alla Cassa depositi e prestiti faccio osservare che viene completamente a mancare perché è evidente che quando il Ministero dei lavori pubblici stabilisce che cento milioni, per ipotesi, debbano andare al nuovo istituto, una somma pari viene tolta a qualche altra iniziativa.

Aderendo al punto di vista del relatore noi saneremo una situazione di assoluta gravità e disagio che non può continuare. Mi riservo anche di presentare un ordine del giorno.

MATTEUCCI. Aggiungendo l'Istituto nazionale per le case ai maestri all'articolo 16 del testo unico 28 aprile 1938, noi aumentiamo il numero degli enti che possono contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti, mentre dovremmo concentrare gli sforzi per diminuire le spese generali e mantenerci su un piano di ripartizione razionale degli investimenti.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

CIANCA. Noi ci dichiariamo senz'altro favorevoli a questa proposta di legge che, se approvata, consentirà ai maestri di rimanere nei luoghi di insegnamento e svolgere meglio la propria attività. Dobbiamo, però, avanzare delle riserve sul funzionamento di questo Istituto che ha un certo orientamento di favoritismo politico. Noi vorremmo che questo fosse evitato date le alte finalità del medesimo.

In certa misura condividiamo le preoccupazioni dell'onorevole Angelucci, ma sono preoccupazioni di carattere generale determinate dal fatto che, purtroppo, in Italia in fatto di politica degli investimenti per l'edilizia si vive ancora di provvisorietà.

ANGELINO. La questione dell'edilizia scolastica per i maestri più che di solidarietà, è una questione di giustizia. La Cassa depositi e prestiti amministra decine di miliardi versati dai maestri i quali non hanno quasi alcuna possibilità di attingere ai fondi mutuati dalla Cassa. Difatti essi vivono in centri minori dove né l'I. N. C. I. S., né gli Istituti per le case popolari costruiscono case.

Per questa ragione voterò a favore della proposta di legge, perché con essa si evita l'esclusione dei mutui di una categoria che ha contribuito alla costituzione dei fondi con i quali la Cassa depositi e prestiti può concedere mutui ad altre categorie.

Non sono d'accordo con l'onorevole Angelucci che si preoccupa eccessivamente della Cassa depositi e prestiti e sostiene che gli insegnanti elementari possono costituire cooperative per arrivare ad ottenere una casa. L'onorevole Angelucci, molto competente in materia, sa che una cooperativa deve costruire quasi sempre un complesso di nove appartamenti. E allora, come si può dare una casa ai maestri che vivono nei piccoli centri dove, quando anche esistessero nove scuole, non sarebbero ubicate in modo tale da consentire a tutti gli insegnanti di alloggiare nello stesso edificio? È evidente che soltanto l'I. N. C. A. M. potrebbe provvedere, poiché gli altri Istituti costruiscono nei capoluoghi e solo in qualche caso sono arrivati al mandamento. Non mi risulta che case popolari siano state costruite nei piccoli centri o nelle borgate.

MARCONI. Mi dichiaro favorevole alla proposta di legge, augurandomi che il programma primo dell'I. N. C. A. M. sia quello di provvedere alla costruzione di alloggi soprattutto nei centri minori.

DE CAPUA. Non entro nel merito perché non ho la competenza degli onorevoli colleghi. Debbo dire solo che vi sono molte scuole con carenza di maestri, perché non sempre è

possibile, specie di inverno, raggiungere le sedi di insegnamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PACATI, *Relatore*. Il problema⁷ ha uno sfondo sociale e non vedo come potrebbero verificarsi delle interferenze o delle difficoltà per la Cassa depositi e prestiti, il cui bilancio è quello che è. Quanto all'I. N. C. A. M., esso è composto di elementi che hanno tutto l'interesse a fare economia. Ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione e rinnovo l'invito ad approvare il provvedimento.

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che il Governo è favorevole a questa proposta di legge. Se non dovesse essere approvata potrebbe anche suonare offesa — per quanto non sia questa l'intenzione degli oppositori — a una categoria veramente benemerita come quella dei maestri.

È chiaro che l'I. N. C. A. M. non potrà contare soltanto su questa legge, ma sui finanziamenti del mio Ministero. Ora su questo punto dichiaro che ho dato all'Istituto il maggiore appoggio, e lo darò ancora.

Alla obiezione che in questo modo si aggrava oltre misura la Cassa depositi e prestiti rispondo che essa ha un fondamento; ma è anche chiaro che la stessa Cassa farà fronte alle richieste in base alle sue disponibilità e che anche l'I. N. C. A. M. potrà ricorrere ad essa per ottenere dei mutui. Naturalmente sarà tenuto conto del particolare carattere dell'Istituto che dovrà costruire la casa per i maestri vicino alle scuole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni, né emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

«All'articolo 16 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, è aggiunta la seguente alinea:

«15°) L'Istituto nazionale per le case ai maestri».

(È approvato).

ART. 2.

«La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Istituto nazionale case ai maestri mutui per la costruzione di case ai propri soci».

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Caiati:

«La VII Commissione lavori pubblici approvando la proposta di legge n. 107,

fa voti

perché l'Istituto nel costruire alloggi per i maestri tenga conto particolare delle zone più disagiate ed anche dei centri minori o di montagna ove non operano altri Istituti ed ove il problema della casa riveste carattere di particolare urgenza e gravità».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925. (148).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Nuove misure della indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925».

CAMANGI. Chiedo che l'esame del disegno di legge sia rinviato.

Il provvedimento per l'adeguamento delle indennità ai cantonieri statali è indubbiamente giusto e non ha bisogno di illustrazione. Le indennità ai cantonieri sono rimaste infatti ancora alle cifre di tempi remoti. Però, debbo richiamare l'attenzione della Commissione e del Ministro sul fatto che nelle stesse condizioni, se non peggiori, si trovano i guardiani idraulici, categoria di lavoratori molto simile a quella dei cantonieri stradali e che è altamente benemerita per il servizio che svolge. I guardiani idraulici hanno attualmente come indennità di custodia 300 lire annue nei magazzini di prima classe e lire 200 in quelli di seconda classe. L'indennità di malaria è corrisposta nella misura di lire 600 e 500 annue e in questa proporzione tutte le altre indennità. Il Ministero dei lavori pubblici ha già predisposto un provvedimento perché queste indennità siano adeguate, così come si vogliono adeguare ora quelle dei cantonieri delle strade statali. Ora, a me sembra che sistemare soltanto i cantonieri stradali sarebbe un cattivo pro-

cedere, sia dal punto di vista della organicità legislativa, sia dal punto di vista psicologico.

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici.*

Le osservazioni dell'onorevole Camangi sono giustissime. Bisogna, però, tenere conto che si tratta di due bilanci perfettamente diversi. L'A. N. A. S. ha un suo bilancio, mentre i guardiani idraulici rientrano nel bilancio del Tesoro. Con il provvedimento in esame si autorizza una maggiore spesa di 58 milioni che sono già pronti. Prego, pertanto, la Commissione di volere discutere subito il disegno di legge.

GERVONE. Sono d'avviso che rinviare l'esame del provvedimento significa riportare in alto mare tutto il problema. Le difficoltà per l'estensione dei benefici ai guardiani idraulici sono di natura pratica; bisognerà cioè vedere se il Ministero del tesoro potrà accordare o meno l'adeguamento. A me sembra che bene faremmo a concedere intanto l'aumento delle indennità ai cantonieri dell'A. N. A. S. E una volta concesse a questi, anche gli idrovoristi potranno sperare di avere l'adeguamento delle loro. Sono contrario alla proposta dell'onorevole Camangi.

SANZO. Mi dispiace di non poter essere d'accordo con l'onorevole Camangi perché non vedo una connessione tra le due categorie parimenti benemerite. L'approvazione del provvedimento non esclude, comunque, la presentazione a breve scadenza di analogo provvedimento per i guardiani idraulici.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio presentata dall'onorevole Camangi.

(Non è approvata).

Invito allora l'onorevole Marconi, relatore, a riferire sul disegno di legge.

MARCONI, *Relatore.* Il provvedimento non ha bisogno di una particolare illustrazione. Si tratta di aumentare delle modeste indennità istituite nel 1925 e rimaste invariate fino ad oggi. Le 371 lire lorde annue di indennità di alloggio vengono portate a 12.000 lire, e le 387 lire lorde annue di indennità di malaria vengono portate a 8.760. Le maggiorazioni hanno una decorrenza retroattiva che dovrebbe compensare il mancato tempestivo adeguamento delle indennità in parola al mutato costo della vita.

Esprimo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge, ma vorrei che la Commissione esprimesse il voto di adeguare più convenientemente e il più presto possibile l'indennità di alloggio.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

POLANO. Sembra anche a me che questi aumenti si diano un po' col contagocce. È vero che l'indennità di alloggio è stata portata da 387 lire a 12.000 annue e l'indennità di malaria a 9.000 lire, ma cosa sono 12.000 lire all'anno per un cantoniere che deve vivere nel paese vicino alla cantoniera?

Propongo che l'indennità venga raddoppiata: mille lire al mese sono veramente poche.

PINTUS. Nel nostro paese, quando un istituto nasce non muore più, neanche quando sono totalmente scomparsi coloro che dovrebbero essere tutelati. Esiste ancora l'Istituto per i terremotati di Reggio Calabria e così accade per certe organizzazioni antimalariche in zone dove la malaria non c'è più! Questo non vuol dire che non si debba andare incontro a benemerite categorie. Ma vorrei che si cambiasse il titolo, anche perché una indennità di malaria, quando la malaria non c'è, potrebbe essere ritenuta ingiusta.

SPALLONE. Al fine di meglio adeguare la misura delle indennità ai cantonieri delle strade statali, che molto spesso si trovano nella condizione di non poter nemmeno mandare a scuola i loro figli, mi permetto proporre alla Commissione l'approvazione di un ordine del giorno in materia.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici*. Occorre tener presente che questa legge avrà effetto retroattivo e che gli interessati percepiranno qualche cosa come 36 mila lire che per loro sono molte. Ed inoltre che eventuali varianti al disegno di legge determinerebbero dei ritardi in quanto bisognerà chiedere nuovamente il parere della IV Commissione e nuovi fondi al Tesoro. Vi prego, pertanto, di accogliere il provvedimento così come è, salvo ad aumentare in seguito la misura delle indennità. Accetto l'ordine del giorno Spallone, anche se le difficoltà saranno notevoli. Per quanto riguarda la malaria, so anch'io che per fortuna questa piaga in Italia va scomparendo; ma questo non vuol dire che non ci siano ancora zone non completamente bonificate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni né emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

«L'indennità di alloggio spettante ai capi cantonieri e cantonieri delle strade statali dipendenti dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A. N. A. S.) che non godano di alloggio demaniale, è fissata in lire 12.000 annue per il personale ammogliato o vedovo con prole minorenni convivente ed a carico; in lire 9.000 annue per il rimanente personale.

L'indennità di malaria prevista per i capi cantonieri e cantonieri delle strade statali dipendenti dall'A. N. A. S. che risiedono in località riconosciute malariche, è fissata nella misura di lire 24 giornaliere.

Le nuove misure delle indennità di cui ai due precedenti commi hanno effetto dal 1° luglio 1951».

(È approvato).

ART. 2.

«Alla spesa di lire 58.775.775 annue derivante dal presente provvedimento, verrà fatto fronte, relativamente agli esercizi finanziari 1951-52 e 1952-53, con i fondi in dotazione al capitolo 3 del bilancio passivo dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio finanziario 1952-53.

Alla maggiore spesa di annue lire 58.775.775 per gli esercizi 1953-54 e successivi, verrà provveduto con lo stanziamento dei capitoli corrispondenti a quello suindicato per gli esercizi stessi».

(È approvato).

Do ora lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Spallone:

«La Commissione, constatato come grande parte dei figlioli dei cantonieri non hanno, per la distanza delle residenze dai centri abitati, la possibilità di frequentare le scuole, invita il Ministero dei lavori pubblici a studiare provvedimenti idonei a mettere i cantonieri in grado di mandare i propri figliuoli a scuola».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Polano ed altri, accettato dal Governo:

«La VII Commissione lavori pubblici, considerato che l'aumento per l'indennità d'alloggio e di malaria ai cantonieri delle

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

strade statali previste nel disegno di legge n. 148 è inadeguato,

impegna il Governo a presentare un nuovo disegno di legge per introdurre nello stato di previsione 1954-55 e successivi un più congruo adeguamento delle indennità in oggetto».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Veronesi ed altri, accettato dal Governo:

«La VII Commissione, approvando il disegno di legge n. 148, invita il Governo a presentare al più presto analogo disegno di legge per le nuove misure di indennità ai guardiani idraulici, fissando l'eguale decorrenza delle nuove misure di indennità».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MATTEUCCI

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Istituzione del Magistrato per il Po. (145).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Istituzione del Magistrato per il Po».

MERLIN, *Ministro dei lavori pubblici*. Nella speranza che la mia dichiarazione agevoli una sollecita approvazione del disegno di legge, dichiaro che il Governo non insiste sul mantenimento dell'articolo 6. Il Governo era favorevole alla fusione dei due Comitati, ma, dato che sono state affacciate numerose difficoltà da parte di vari membri della Commissione, il Governo, ripeto, ritira questo articolo 6, formulando però l'augurio che sui rimanenti articoli 7, 8 e 9 non sorgano altre difficoltà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione dell'articolo 6, proposta nella precedente seduta dal deputato Camangi e accettata dal Governo.

(È approvata).

Passiamo all'articolo 7:

«È abrogato l'articolo 4 della legge 5 maggio 1907, n. 257, con le modifiche apportate dall'articolo 46 della legge 13 luglio 1911, n. 774, dall'articolo 17 del regio decreto

31 dicembre 1922, n. 1809, dal regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3228, dall'articolo 1 del regio decreto 25 settembre 1924, n. 1477, dal regio decreto 4 ottobre 1928, n. 2400, dall'articolo 4 del regio decreto 27 settembre 1929, n. 1726, dall'articolo 2 del regio decreto 16 febbraio 1930, n. 236, e dall'articolo 2 della legge 2 giugno 1930, n. 755.

Sono altresì abrogati il 2°, 3° e 4° comma dell'articolo 16 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 37, quali risultano sostituiti dalla legge 3 febbraio 1951, n. 164».

L'onorevole Garlato, relatore, propone di approvare l'articolo nel seguente testo:

«È abrogato l'articolo 4 della legge 5 maggio 1907, n. 247, con le modifiche apportate dall'articolo 46 della legge 13 luglio 1911, n. 774, dall'articolo 17 del regio decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, dal regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3228, dall'articolo 1 del regio decreto 25 settembre 1924, n. 1477, dal regio decreto 4 ottobre 1928, n. 2400, dall'articolo 4 del regio decreto 27 settembre 1929, n. 1726, dall'articolo 2 del regio decreto 16 febbraio 1930, n. 236, e dall'articolo 2 della legge 2 giugno 1930, n. 755.

All'articolo 14, lettera i), della legge 5 maggio 1907, n. 257, modificato con l'articolo 46 della legge 13 luglio 1911, n. 774, è aggiunto il seguente comma:

«Rimane nella competenza del presidente del Magistrato alle acque, nei limiti di competenza territoriale del Magistrato stesso, la gestione tecnica, economica ed amministrativa dei lavori concernenti le opere di navigazione interna di cui al testo unico approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959».

Sono abrogati il 2°, 3° e 4° comma dell'articolo 16 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 37, quali risultano sostituiti dalla legge 3 febbraio 1951, n. 164, ed il 5° comma dell'articolo stesso è modificato come segue:

«L'Ufficio distaccato della Corte dei conti istituito presso il Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Venezia a termini dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 14 giugno 1945, n. 355, esercita anche le funzioni di riscontro successivo delle spese e di controllo preventivo sugli atti del Magistrato alle acque a norma delle disposizioni vigenti per detto istituto, con effetto dal 1° gennaio 1946».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

L'onorevole Garlato ha proposto a questo punto il seguente articolo aggiuntivo:

« Il numero dei consiglieri di Stato e degli esperti, chiamati a far parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, è elevato, rispettivamente, a tre e a quattordici ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8 che diverrà 9:

« Il personale tecnico del Corpo del Genio civile ed il personale idraulico destinati a prestare servizio presso il Magistrato alle acque per le province venete e di Mantova e presso il Magistrato per il Po, con sede in Parma e quello addetto al Servizio idrografico ed idraulico presso gli uffici del Genio civile compresi nella giurisdizione dei due Magistrati percorrerà di regola tutta la carriera fino al grado di ispettore generale negli uffici dei compartimenti suddetti ».

Nessun trasferimento né temporaneo né definitivo potrà essere fatto riguardo al detto personale, né alcun incarico estraneo alle ordinarie attribuzioni gli potrà essere affidato senza la richiesta o il preventivo parere del competente presidente di Magistrato il quale ha la facoltà di distribuire il personale stesso fra i vari uffici del compartimento e di disporre i trasferimenti da un ufficio all'altro dandone immediata comunicazione al Ministero.

Per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, udito il parere del competente presidente di Magistrato, i compiti di cui al 1° comma del presente articolo saranno assegnati preferibilmente agli impiegati che vi sono addetti all'atto della pubblicazione della presente legge, salvo esplicita richiesta contraria da parte degli interessati, nonché entro i limiti dei posti disponibili a quelli degli altri uffici del Genio civile che ne facciano domanda.

Nel caso di promozione a gradi fino a quello d'ingegnere capo, per i quali non esistono contemporaneamente vacanze negli uffici compresi nella giurisdizione dei due Magistrati, il funzionario promosso potrà, quando il servizio lo esiga, ed in seguito a richiesta del competente presidente di Magistrato, rimanere a disposizione del presidente stesso per prestare servizio nell'ufficio che egli riterrà di assegnargli ».

Lo pongo in votazione

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9 che assumerà il numero 10:

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti

variazioni di bilancio per l'attuazione della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Guariento ha proposto di modificare nel modo seguente il titolo del disegno di legge: « Istituzione del Magistrato per il Po e modifiche all'ordinamento del Magistrato alle acque e alla composizione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ».

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

L'onorevole Garlato ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La VII Commissione permanente della Camera (Lavori pubblici), nell'atto di approvare il disegno di legge riguardante la istituzione del Magistrato per il Po, afferma la necessità che al nuovo Istituto venga assegnato un corpo di tecnici valenti e specializzati, che attenda allo studio organico e completo di tutti i problemi interessanti il bacino del Po, redigendo nel più breve tempo i relativi progetti ed un piano razionale di programmazione ed esecuzione e

invita il Governo :

1°) a istituire nel bilancio di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici un capitolo speciale per la esecuzione degli studi e di tutte le opere afferenti al bacino del Po, con stanziamenti da fissarsi anno per anno nella misura massima compatibile con le altre esigenze nazionali e tali comunque da garantire lo svolgimento dei programmi che saranno predisposti dal Magistrato per il Po e da assicurare che i lavori vengano condotti con la necessaria continuità;

2°) a stanziare nei capitoli riguardanti la manutenzione delle opere somme adeguate all'effettivo mantenimento sia delle opere esistenti come di quelle che si verranno costruendo, sì da assicurare in ogni momento la massima efficienza ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e della proposta di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 100 milioni per lo studio e la predisposizione di progetti per l'adeguamento delle strade statali all'accresciuta intensità del traffico » (149):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva);

« Nuove misure delle indennità di alloggio e di malaria ai cantonieri delle strade statali, previste dall'articolo 57 del decreto ministeriale 1° ottobre 1925 » (148):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	36
Voti contrari	2

(La Commissione approva)!

« Istituzione del Magistrato per il Po e modifiche all'ordinamento del Magistrato alle acque e alla composizione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici » (145):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva);

e della proposta di legge:

MORELLI ed altri: « Estensione all'Istituto case ai maestri — I. N. C. A. M. — dei benefici concessi dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165 » (107):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelino, Angelucci Nicola, Baglioni, Bernardinetti, Brodolini, Caiati, Camangi, Cavazzini, Curti, De Biagi, De Capua, Dé Cocci, Del Fante, Di Leo, Filosa, Floreanini Gisella, Garlato, Giaccone, Giglia, Gorini, Grezzi, Guariento, Longoni, Magno, Matarazzo Marcellino Ida, Merenda, Pacati, Pasini, Pignatone, Pintus, Polano, Quintieri, Sanzo, Spadazzi, Spallone, Spataro, Veronesi, Villani.

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI