

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 GIUGNO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):	
PRESIDENTE	788	Modifica dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, sull'adeguamento dei canoni demaniali e dei sovracanonici dovuti agli Enti locali (3753);	
Comunicazione del Presidente:		TROMBETTA: Interpretazione autentica della norma di cui all'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, agli effetti della determinazione dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime direttamente rilasciate dagli Enti portuali (2394)	790
PRESIDENTE	788	PRESIDENTE	790, 792, 797, 798
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		ALBA	793, 796, 797
FABBRI RICCARDO ed altri: Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3719-B)	788	AMODIO	795, 796
PRESIDENTE	788	BALDANI GUERRA, <i>Relatore</i>	791, 797
AMODIO, <i>Relatore</i>	788	CATELLA	794
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		COLOMBO VITTORINO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	796
DURAND DE LA PENNE: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122)	788	CROCCO	796
PRESIDENTE	788, 789, 790	DAGNINO	794
ALBA	789	MACCHIAVELLI	792
AMODIO, <i>Relatore</i>	789, 790	MARCHESI	794, 798
BELCI	790	SANTAGATI	795
DAGNINO	789	Votazione segreta:	
MARCHESI	790	PRESIDENTE	798
MARTINEZ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	789		
FRANCO RAFFAELE	789, 790		

La seduta comincia alle 9,40.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Sinesio.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, nella discussione dei provvedimenti della seduta odierna, il deputato Dagnino sostituisce il deputato Viale.

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Fabbri Riccardo ed altri: Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3719-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo, Amadei Giuseppe, Baldani Guerra, Di Piazza, Macchiavelli, Usvardi: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (3719-B), approvata dalla nostra Commissione nella seduta del 5 aprile 1967 e modificata dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 maggio 1967.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Amodio.

AMODIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la modifica apportata dal Senato riguarda semplicemente l'autorità cui spetta disporre la sospensione della carta di circolazione. Tale autorità, nel testo da noi approvato, era il Prefetto; il Senato, invece, ha ritenuto opportuno che la sospensione sia disposta dall'Ispettorato della motorizzazione civile, che è l'organo che provvede al rilascio del documento.

Mi dichiaro favorevole alla modifica apportata dalla VII Commissione del Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate, che, come ha precisato il Relatore, concernono solo il secondo comma dell'articolo 1.

La nostra Commissione aveva approvato il secondo comma dell'articolo 1 nel seguente testo:

Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato, ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, è punito con la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione stessa per un periodo da 4 o 8 mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto commesse dal titolare della carta di circolazione, nonché dal conducente sorpreso alla guida del veicolo. Tale sospensione è disposta dal Prefetto ».

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato, ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, è punito con la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione stessa per un periodo da 4 o 8 mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto commesse dal titolare della carta di circolazione, nonché dal conducente sorpreso alla guida del veicolo. Tale sospensione è disposta dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Pongo in votazione il testo della Commissione del Senato.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge Durand de la Penne: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge n. 122, d'iniziativa del deputato Durand de la Penne, concernente l'ordinamento della professione del mediatore marittimo.

Desidero brevemente ricordare alla Commissione che questa proposta di legge è già stata illustrata, in senso favorevole, dal Relatore, onorevole Amodio, nella seduta del 12 aprile 1967. In quella stessa seduta si è anche iniziata la discussione generale, con lo intervento dell'onorevole Franco Raffaele, il quale, per altro, ha pregiudizialmente chiesto alcuni dati circa il costo delle prestazioni del mediatore. Il Relatore e il rappresentante del Governo si riservavano di fornire le ri-

chieste delucidazioni in altra seduta e la discussione veniva, quindi, rinviata.

Il Relatore e il Sottosegretario Martinez sono oggi in grado di fornire, almeno in parte, i dati richiesti e, pertanto, do loro successivamente la parola.

AMODIO, *Relatore*. Proprio alcuni minuti fa dicevo all'onorevole Sottosegretario che ormai sarebbe ora di definire questo problema, la cui soluzione sta procedendo a tappe e molto lentamente: abbiamo iniziato ad interessarcene sin dal 1961, ossia fin dalla precedente legislatura, senza riuscire a giungere ad una conclusione.

Ritengo, per altro, di aver già sufficientemente illustrato i motivi che sollecitano una regolamentazione della materia.

Per quanto riguarda i dati richiestimi dal collega Franco, purtroppo devo dire che sono in possesso soltanto di quelli relativi alla Camera di commercio di Genova, e non ad altre Camere di Commercio. In base ai dati suddetti, mi risulta che gli onorari spettanti al mediatore marittimo sono i seguenti: per la compravendita di navi italiane sul mercato italiano i diritti del mediatore sono in parte a carico del venditore ed in parte a carico del compratore, nella misura del 2 per cento a carico del venditore, e dell'1 per cento a carico del compratore; per quanto riguarda, invece, il noleggio di navi per il trasporto di merci a carico totale o anche parziale, l'armatore corrisponde al mediatore; sul nolo lordo relativo, una provvigione del 2,50 per cento per i viaggi entro il Mediterraneo, e del 2,25 per cento per i viaggi fuori del Mediterraneo.

Per quanto riguarda la provvigione relativa alla compravendita di navi, raramente il compratore corrisponde al mediatore l'1 per cento previsto dall'uso.

Questi sono i dati che il nostro mercato più importante, Genova, mi ha fornito. Forse l'onorevole Sottosegretario potrà fornirci anche i dati relativi a Napoli.

Rifacendomi a quanto ho detto prima, spero che il lunghissimo iter di questo provvedimento possa, per quanto ci riguarda, concludersi oggi.

MARTINEZ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per il momento purtroppo non sono in grado di fornire altri dati oltre a quelli di Napoli, però, il Ministero dell'industria e del commercio ha fatto sapere che ci fornirà, appena possibile, anche i dati relativi a Trieste e a Bari.

Ad ogni modo, ritengo opportuno portare a conoscenza della Commissione una serie di differenze tra i dati fornitici dalla Camera di

commercio di Napoli e quella di Genova. A Napoli, per il noleggio delle navi a scopo di trasporto merci, l'armatore corrisponde al mediatore una provvigione che varia dal 4 al 6 per cento, e per il trasporto di carbone dal Regno Unito, si parla di una provvigione del 5 per cento. Sempre per quanto riguarda Napoli, in tema di noleggio di navi e natanti in genere, si parla di provvigioni dal 3 al 7 per cento per l'importo del noleggio contribuito. Per quanto riguarda la compravendita, si parla del 2 e dell'1 per cento, calcolato sul prezzo di acquisto a carico del compratore.

Ho l'impressione che per entrare veramente nel merito della questione, bisognerebbe anche attendere i dati che ci sono stati promessi, relativi alla situazione esistente a Trieste e Bari.

PRESIDENTE. Mi permetto di insistere sul fatto che poco conta che dalle Camere di Commercio di altre città d'Italia ci arrivino ulteriori dati; ciò che conta è che la professione del mediatore marittimo esiste incontestabilmente, e che non è disciplinata da alcuna norma legislativa.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, non posso che dichiararmi soddisfatto della richiesta che a suo tempo feci. I dati fornitici dal Relatore e dal Sottosegretario già essi ci dimostrano che, mentre tanto insistiamo presso i lavoratori affermando che nel campo delle costruzioni marittime non siamo competitivi e che perciò dobbiamo stringere i tempi e ridurre i costi relativi alle costruzioni stesse, un mediatore marittimo con la vendita, anche di una piccola nave di 13-14 mila tonnellate, guadagna una cifra che si aggira intorno ai 60 milioni.

Dobbiamo assolutamente mettere un limite a questo guadagno. Ritengo che sarebbe nostro dovere precisare, in un articolo, la percentuale massima, da non superare, che dovrebbe spettare al mediatore marittimo. È assurdo che si lascino le cose come stanno, quando si insiste tanto con i lavoratori per essere competitivi nel campo internazionale.

PRESIDENTE. Se la Commissione dovesse far proprie le perplessità espresse dall'onorevole Franco, desidero rendere noto che il provvedimento dovrebbe essere sottoposto al parere preventivo della Commissione Giustizia.

DAGNINO. Concordo perfettamente con la sua impostazione, signor Presidente.

ALBA. Ritengo sia necessario dare ordine a questa categoria, così come sarebbe necessario che noi rivedessimo l'albo degli agenti marittimi e degli accomandatari. Non esiste

più alcuna difesa per gli iscritti, in quanto le norme sono dettate da vecchie leggi fasciste.

Desidererei precisare che la professione del mediatore marittimo comporta delle notevoli spese, in quanto il mediatore deve essere introdotto nei maggiori mercati mondiali; d'altra parte, le spese, non indifferenti, che il mediatore sopporta per svolgere il suo lavoro non sono a carico dell'acquirente. Non possiamo, pertanto, fissare dei massimi; è chiaro che un acquirente italiano non si rivolgerà mai ad un mediatore che gli faccia pagare di più. Non dimentichiamo, inoltre, che ci si rivolge ad un mediatore solo in casi del tutto eccezionali, quando cioè si ha bisogno di una nave con particolari caratteristiche ed a un determinato prezzo.

Tenendo presente quelle che sono le spese che deve sostenere il mediatore, dovendo pagare una serie di persone e dovendo essere provvisto di un'attrezzatura particolare, sono convinto che questi, qualche volta, non arriva a guadagnare nemmeno lo 0,50 per cento.

È doveroso, invece, salvaguardare questa categoria da quegli individui che esercitano lo stesso lavoro pur senza avere i titoli per farlo.

Sono, pertanto, favorevole al provvedimento e vorrei pregare l'onorevole Presidente di adoperarsi affinché possa anche essere varata la legge, che è attualmente allo studio presso gli uffici legislativi del Ministero dell'industria e del commercio, riguardante gli agenti marittimi e gli accomandatari.

BELCI. Noi stiamo discutendo sul merito della figura del mediatore marittimo, mentre la proposta di legge Durand de la Penne mira ad un ordinamento della professione.

Dal momento che i mediatori esistono ed agiscono, o si provvede a dar loro un Albo professionale, oppure ci si rifiuta di configurare questa categoria nell'attività di mediazione commerciale esistente nel campo delle navi e delle costruzioni.

Quindi, a me pare che discutere della tangente e delle percentuali fissate o che possono derivare dalla contrattazione, esuli dal nostro specifico compito, che è di decidere, prima di tutto, se vogliamo dare ai mediatori marittimi un ordinamento professionale ed, in secondo luogo, in caso di decisione positiva, di studiare le cautele necessarie al caso specifico.

Dobbiamo, quindi, stabilire in primo luogo se c'è una pregiudiziale di non passaggio agli articoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Franco non ha posto una pregiudiziale. Egli desidera so-

lamente che, per gli emolumenti, sia stabilito un limite da non superare.

Io, a mia volta, mi permetto insistere sul fatto che la professione del mediatore marittimo non è disciplinata legislativamente.

AMODIO, *Relatore*. È regolata dalla legge 20 marzo 1913, n. 272.

PRESIDENTE. Tale regolamentazione è del tutto generica!

FRANCO RAFFAELE. Con il provvedimento in discussione si creerà una cerchia più ristretta, e le pretese aumenteranno: questa è la conclusione.

MARCHESI. Vogliamo conoscere il trattamento di cui godono persone della cui attività qui si tratta. Questa è in fondo la sostanza del discorso che fa il collega Franco.

Non abbiamo elementi di giudizio sufficienti per prendere una decisione consapevole. Il problema della percentuale costituisce un elemento importante di giudizio per stabilire se la categoria meriti o meno una legge che ne tuteli lo *status* speciale.

AMODIO, *Relatore*. Prima di proseguire nella discussione, sarebbe forse meglio approfondire la nostra conoscenza della legge 21 marzo 1958, n. 253, citata nella relazione alla proposta di legge. Dopo di che potremmo forse anche accettare le osservazioni del collega Franco.

PRESIDENTE. Dopo questa sua considerazione, onorevole Amodio, poiché la Commissione deve deliberare con chiarezza di idee, rinviando ad altra seduta il seguito della discussione sulla proposta di legge Durand de la Penne.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, sull'adeguamento dei canoni demaniali e dei sovracanoni dovuti agli Enti locali (3753) e della proposta di legge d'iniziativa del deputato Trombetta: Interpretazione autentica della norma di cui all'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, agli effetti della determinazione dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime direttamente rilasciate dagli Enti portuali (2394).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3753, concernente la modifica dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, sull'adeguamento

mento dei canoni demaniali e dei sovracani dovuti agli Enti locali, e della proposta di legge n. 2394, d'iniziativa del deputato Trombetta, concernente l'interpretazione autentica della norma di cui all'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, agli effetti della determinazione dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime direttamente rilasciate dagli Enti portuali.

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

BALDANI GUERRA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il quarto comma dell'articolo 16 del Regolamento al Codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, stabiliva che « la misura del canone per le singole concessioni deve essere concordato fra il capo del compartimento e l'intendente di finanza in relazione all'entità delle concessioni stesse, allo scopo che si intende conseguire e ai profitti che può trarne il concessionario ».

Con tale norma, che trovava pieno riscontro nella prassi adottata in materia, si attribuiva, quindi, l'esclusiva competenza a determinare il canone per ogni concessione demaniale, e ciò indipendentemente dalla sua durata, agli organi periferici delle due Amministrazioni interessate (Marina mercantile e Finanze), mentre la competenza degli organi centrali era, invece, limitata ai soli casi previsti dallo stesso Regolamento (secondo comma, articolo 15: « In caso di dissenso sulla misura del canone, la decisione è presa dal Ministro della marina mercantile di accordo con quello delle finanze »).

Il terzo comma dell'articolo 2 della legge 21 dicembre 1961, n. 1501, apportava una modifica a tale regolamentazione stabilendo che i canoni relativi alle concessioni di suoli di demanio pubblico marittimo destinati o comunque utilizzati per costruzioni di durata superiore ad un anno e quelli per la utilizzazione di spiagge e di arenili concessi a a ville private, alberghi o pensioni saranno stabiliti di volta in volta con provvedimenti del Ministro della marina mercantile di concerto con quello delle finanze. A seguito di tale innovazione e per l'interpretazione data alla norma dal Ministero delle finanze con circolare n. 214, del 23 febbraio 1962, rientrano nel nuovo sistema introdotto dal legislatore, per la fissazione dei canoni, quasi tutte le concessioni in atto lungo il litorale nazionale, la maggior parte delle quali di durata annuale o addirittura stagionale ed i cui canoni

erano in precedenza, senza dubbio, determinati in sede locale. Cosicché la procedura prevista dall'ultimo comma dell'articolo 2 della legge di cui trattasi ha trovato applicazione per oltre 25.000 concessioni demaniali, rendendo necessaria la emanazione di un apposito provvedimento interministeriale anche per quelle relative a piccoli stabilimenti balneari in legno, a chioschi di vendita e ad aree di superficie minima, che rappresentano la maggioranza delle concessioni in corso di validità.

Ciò ha determinato un notevole aggravio di lavoro per gli uffici dei due dicasteri e il conseguente rallentamento nello svolgimento delle pratiche relative. D'altra parte, è da considerare che non possono essere validamente giustificati i motivi che hanno indotto, con legge n. 1501 del 1961, a ritenere preferibile, per la fissazione dei canoni relativi alla quasi totalità delle concessioni demaniali marittime, l'emanazione di un apposito provvedimento interministeriale, quando lo scopo di percepire, dall'uso di tali aree, canoni adeguati all'effettiva utilità economica retraibile dai concessionari potrebbe essere raggiunto più facilmente, rapidamente, ed economicamente avvalendosi dei normali poteri di sorveglianza spettanti agli uffici centrali nei confronti di quelli periferici, anziché accentrando presso i due Ministeri dei poteri e dei compiti che esulano dalla competenza istituzionale dei Ministeri stessi.

Per le suesposte considerazioni è stata riconosciuta la necessità di ripristinare il sistema già previsto dagli articoli 36 e seguenti del codice della navigazione e 8 e seguenti del Regolamento per la sua esecuzione ed è stato pertanto predisposto il disegno di legge in esame.

Il primo comma del nuovo articolo 2 riproduce integralmente il primo comma dell'articolo 2 della legge 1501. Nel secondo e terzo comma è previsto che l'ammontare dei canoni è determinato dal Ministero della marina mercantile di concerto con quello delle finanze solo per le concessioni di durata superiore ai 15 anni (« nei casi in cui la concessione è soggetta all'approvazione del Ministero della marina mercantile » vedi articolo 36 del codice della navigazione) o quando sussista contrasto tra capo compartimento e intendente di finanza ovvero, infine, quando il privato non intenda accettare l'ammontare del canone.

Nella generalità dei casi, quindi, la decisione resta affidata al capo del compartimento d'accordo con l'intendente di finanza.

In particolare è da rilevare che al secondo comma sono fissati gli elementi cui bisogna far riferimento per la determinazione in concreto del canone, quali lo scopo che il concessionario intende conseguire; il valore dell'area e l'utilità della concessione.

Il quarto comma del nuovo articolo 2 stabilisce che il canone annuo per le concessioni di cui al secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 25 febbraio 1924, n. 456, convertito nella legge 22 dicembre 1927, numero 2535, può essere assoggettato a revisione da parte dell'Amministrazione ogni 5 anni. Tale comma, non previsto nel testo del disegno di legge come approvato dal Consiglio dei Ministri è stato introdotto dalla V Commissione del Senato che ha approvato il provvedimento in sede deliberante.

Il quinto, sesto e settimo comma del nuovo articolo 2 riguardano la durata massima delle concessioni e ciò allo scopo di contenere la tendenza dei privati a richiedere concessioni per periodi lunghissimi.

La prefissione di un termine più ampio di quello previsto sarebbe in contrasto con l'indirizzo attualmente seguito dall'Amministrazione della marina mercantile ed inteso a limitare la durata delle concessioni demaniali marittime e ciò per non rendere indisponibili per un eccessivo periodo di tempo le aree medesime, sottraendole alla realizzazione di altre eventuali iniziative di più rilevante interesse pubblico, e nel supposto che il ritmo più dinamico della vita economica consente attualmente, più che nel passato, la possibilità di ammortizzare più rapidamente le spese sostenute per la realizzazione delle opere.

Al di là dei limiti strettamente giuridici della legge 1501 per una più equa valutazione dei canoni, si pone, invece, il problema da parte dello Stato e degli Enti locali di porre rimedio al fenomeno della generale e caotica invasione delle coste e dei litorali marini da parte di una edilizia disordinata, disorganica che altera e trasforma gran parte delle bellezze paesistiche. Il Parlamento, il Governo e l'Amministrazione dello Stato devono porsi il problema della protezione e della utilizzazione a scopi sociali e collettivi dei litorali marini. Durante questi anni si è assistito ad un vero e proprio assalto per l'occupazione delle coste, anche su terreno di proprietà demaniale, per costruirvi lunghe file di casette individuali il più possibile vicino al mare, sulla battigia, con il risultato di impedire non solo l'accesso al mare ma la visione stessa del mare a chi non vi abita. Gli accessi alle spiagge sono preclusi a chi non vi abita.

Non avrebbe senso esaminare il provvedimento proposto dal Governo e già approvato dal Senato, se passassero sotto silenzio anche questi aspetti, per la responsabilità che compete allo Stato e a tutti noi per la difesa del paesaggio, della natura e del diritto di ogni cittadino di accedervi liberamente.

Se non si riuscirà a fermare in tempo la disastrosa occupazione dei litorali marini e anche di quelli lacustri potrà profilarsi un danno irreparabile sotto il profilo delle nostre bellezze naturali, del turismo e quindi della economia nazionale. Di questa attuale situazione non è esente la responsabilità del Ministero della marina mercantile. A tal proposito vorrei informare il signor Ministro e gli onorevoli colleghi circa l'enorme numero di edifici a carattere stabile e permanente costruiti dai concessionari come impianti di facile sgombero.

Non dimentichiamo che la lunghezza delle coste è di circa 8.000 chilometri ed essendo oltre 50 milioni gli italiani, non può essere accettabile ogni occupazione privatistica del litorale (se fosse possibile una divisione tra tutti gli abitanti si avrebbero i seguenti risultati: cinque persone in media, per ogni metro lineare; 16 centimetri per persona).

Concludo pertanto la mia relazione introduttiva dicendo che il provvedimento in esame deve essere necessariamente approvato in modo che costituisca un punto di difesa per l'avvenire di questo bene che appartiene a tutta la collettività.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MACCHIAVELLI. Ringrazio l'onorevole Baldani Guerra per la sostanziosa relazione sui cui principi concordo perfettamente, tranne che per il richiamo che in essa si è voluto fare al povero Ministero della marina mercantile, il quale già — lo sappiamo — si sta adoperando per la eliminazione delle incongruenze esistenti, ed anzi avrebbe bisogno di un diverso conforto da parte nostra, con lo aumento degli organici delle Capitanerie di porto, che poi sono gli organi che devono controllare l'aggressione e la prepotenza del privato nell'invadere le nostre spiagge.

Quindi, d'accordo che il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello della pubblica istruzione, deve farsi promotore di ogni e qualsiasi azione per la difesa della spiaggia e del paesaggio; non dimentichiamo però che se non gli diamo gli strumenti adatti per questa opera, che non è solo di repressione ma anche di prevenzione,

il nostro resterà un voto di principio platonico, senza la possibilità di una pratica realizzazione.

Desidero esprimere il mio giudizio sostanzialmente favorevole sul disegno di legge che oggi esaminiamo, anche se devo qui introdurre un motivo di perplessità per quello che sta avvenendo proprio in questo periodo da parte degli uffici periferici dello Stato nei confronti dei canoni. Premetto che sono perfettamente d'accordo con le recentissime disposizioni del Ministero della marina mercantile per lasciare le spiagge libere; devo però far presente che abbiamo un certo numero di imprese balneari nei confronti delle quali ci rammarichiamo spesso perché non provvedono ad un loro riammodernamento teso a renderle veramente ricettive. E ciò lo ritengo necessario non soltanto, come dicono alcune organizzazioni sindacali di categoria, nell'interesse dei turisti stranieri ai quali dobbiamo guardare con molta attenzione (abbiamo visto che l'anno scorso hanno introdotto circa 1.000 miliardi di valuta pregiata nel nostro Paese), ma anche per il cittadino italiano, perché vi sono degli stabilimenti balneari veramente indecenti, antichi ed antiquati, privi dei più elementari *comforts* voluti dall'igiene ed anche dalle crescenti necessità di tutta la popolazione, e anche della povera gente, che diserta — se può — la spiaggia libera e preferisce, per ovvii motivi di sicurezza, lo stabilimento.

Ora purtroppo succede (l'ho potuto constatare nella mia Genova) questo: che se qualche stabilimento investe un capitale in opere di ammodernamento ed in moderne attrezzature, dopo qualche anno interviene l'Ufficio tecnico erariale, e fa delle perizie astronomiche. E proprio il caso di un complesso di Genova che togliendo una fognatura dalle immediate vicinanze della città e risanando quindi tutta la zona, si è visto aumentare il canone perché sono stati conteggiati anche al cento per cento tutti gli investimenti. Quindi questo imprenditore, dopo aver speso diversi milioni per togliere la fognatura e rendere la spiaggia accogliente, si è visto, non soltanto non considerare la finalità degli investimenti, ma anche applicare il canone in relazione alla maggiore redditività del complesso riammodernato. Tutto ciò naturalmente comporta uno scoraggiamento da parte delle aziende balneari proprio nel procedere a quelle opere di miglioramento che sono tanto necessarie.

Quindi, mentre noi insistiamo presso questa gente (che poi in gran parte sono dei lavoratori artigiani che svolgono una attività

stagionale e non hanno grandi possibilità) affinché ammodernino i loro impianti rendendoli più accoglienti, dopo poco tempo che i lavori sono stati eseguiti interviene l'Ufficio tecnico erariale il quale, anche per poche cabine, impone degli aumenti nei canoni veramente sproporzionati.

Ho voluto richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi questa situazione, perché credo noi si debba cercare di conciliare le opposte esigenze; fermo restando cioè il principio che il Ministero della marina mercantile deve impedire l'invasione delle spiagge, perché è giusto che alcune rimangano libere, si deve tuttavia provvedere affinché, nelle spiagge date in concessione, le aziende balneari siano tutelate, e possano provvedere con una certa tranquillità, all'ammodernamento delle loro attrezzature.

ALBA. Io ringrazio l'onorevole Macchiavelli per aver parlato con tanta precisione e competenza. Aggiungo che i concetti espressi nel suo intervento, se riportati al Sud, diventano mastodontici. Al Sud si trovano, infatti, ancora centinaia e centinaia di chilometri di spiaggia inutilizzata, alla quale nessuno si avvicina proprio per la preoccupazione dei gravosi canoni.

Desidero mettere in evidenza il fatto che noi trattiamo questo argomento importantissimo, di carattere soprattutto urbanistico, solamente da un punto di vista fiscale. A loro volta, i comuni, che dovrebbero essere i maggiori interessati alla realizzazione delle spiagge libere, spesso se ne disinteressano completamente, perché sono privi di capacità finanziarie. Così, alla fine, tutto si concentra sul privato che, avendo i mezzi, vuol realizzare un investimento.

Sono molto preoccupato per questo provvedimento, che arresterebbe al Sud qualsiasi sviluppo turistico balneare. Basta, per questo, pensare che, se si realizzasse vicino al demanio marittimo una costruzione turistica balneare con il finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno, si usufruirebbe di un mutuo venticinque-trentennale, mentre in base a questa legge ogni cinque anni si devono rivedere i canoni. Non scordiamo, inoltre, che stiamo parlando di una attività particolare, limitata a due-tre mesi all'anno, e che in molte zone del Sud non esiste ancora una tradizione turistica. Potremmo anche essere d'accordo, se la legge si riferisse a zone altamente turisticizzate come la costa ligure, la sorrentina, ecc., ma se parliamo dell'intera costa italiana, senza limitazioni, allora non vedo assolutamente come questo provvedi-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1967

mento possa contribuire allo sviluppo del turismo, in particolare meridionale.

Sono, pertanto, del parere di rinviare lo esame di questo provvedimento. Il Ministero della marina mercantile dovrebbe, nel frattempo, elaborare un piano che permettesse la risoluzione di questi problemi così importanti per lo sviluppo e l'economia del nostro paese.

MARCHESI. Signor Presidente, concordiamo con la relazione dell'onorevole Baldani Guerra, in particolare per quanto concerne la ultima parte. Desideriamo ricordare che la spiaggia fa parte del demanio e non del patrimonio disponibile dello Stato. Le concessioni debbono essere ispirate a criteri di eccezionalità ed al principio della *par condicio* degli utenti, cosa che purtroppo non si realizza oggi sulle nostre spiagge dove prevale l'interesse del concessionario.

Il mare, secondo una definizione corrente, è una « res communis »; ma questa sua qualità cessa se l'accesso al mare è reso impossibile o difficile, come troppo spesso avviene. Nel Veneto esistono spiagge lungo le quali per chilometri l'accesso al mare è reso pressoché impossibile dall'esistenza di una serie ininterrotta di diritti privati stabilitisi in seguito a concessione.

Non dobbiamo dimenticare che il turismo di massa trova in questo fatto un intralcio ed una remora notevoli.

Non possiamo non apprezzare in parte quanto ha detto l'onorevole Macchiavelli nel suo intervento, avvertendo però che il più delle volte i concessionari non sono povera gente ma grossi e potenti società aventi fini speculativi.

Tutto ciò premesso, noi riteniamo che questo provvedimento debba essere approvato in quanto esso consentirà di attuare un decentramento di competenze e di adeguare quanto prima i canoni di concessione alle nuove situazioni determinatesi.

CATELLA. Vorrei aggiungere alcune considerazioni. La regolamentazione della concessione delle aree deve tener conto di quelli che sono gli aspetti del turismo. Per questo, vi sono le spiagge libere e quelle per le categorie che hanno piacere ad avere delle comodità.

Lasciando la legge così com'è, secondo me, si costruirebbero degli stabilimenti molto modesti e senza grandi possibilità di *confort*. Ritengo che sia giusto lasciare delle aree libere, ritengo, altresì, giusto anche creare dei complessi efficienti, come del resto stanno facendo i paesi nostri concorrenti nel Mediterraneo.

D'altra parte, non si può pretendere che vengano creati dei complessi efficienti, se si dà una concessione limitata, per il canone, a cinque anni: i concessionari debbono essere in grado di ammortizzare le spese sostenute per le attrezzature ed è necessario, quindi, che i canoni rimangano invariati per almeno 10 anni. In caso contrario, nessuno intraprenderà più attività in questo settore.

Insomma, noi riteniamo che questo provvedimento vada approvato con opportune modificazioni che tengano conto di tutte le esigenze, in modo che si possano avere delle spiagge completamente libere e si possa dare, nello stesso tempo, qualche affidamento a coloro che intendono intervenire in questa attività con dei capitali che certamente andranno a favore di tutta la collettività.

DAGNINO. Desidero sottolineare che sono d'accordo, sia sulle esigenze che sono state prospettate da alcuni colleghi in relazione alla libertà del suolo delle spiagge, sia sulla necessità di mantenere i canoni entro limiti sopportabili, con riferimento a quelle che sono le gestioni.

A me sembra, comunque, che il disegno di legge meriti la nostra considerazione favorevole e, quindi, la nostra approvazione, perché, se da una parte ritengo che si debba tener conto di quanto è stato detto dagli onorevoli Alba e Catella sul fatto che la revisione, ogni 5 anni, del canone di concessione può effettivamente rappresentare un intralcio nei confronti del piano economico di qualsiasi imprenditore, d'altra parte, non è che agli imprenditori siano tolte le concessioni, e mi rendo conto che lo Stato deve salvaguardare i propri interessi; per cui, in caso — per esempio — di svalutazione della moneta, una revisione dei canoni si rivela assolutamente necessaria.

Forse l'entità dei canoni potrebbe essere agganciata ad un parametro fisso corrispondente al valore della moneta, ma fino ad oggi non è stato possibile, nel nostro Paese, trovare in modo preciso e netto un simile parametro. Concludendo, su questo punto, mi pare che non si possa togliere all'Amministrazione lo strumento per operare ogni 5 anni la revisione dei canoni.

Un aspetto convincente del disegno di legge, e tale da spingermi ad esprimere un parere favorevole nei confronti del provvedimento; è che in esso viene ad essere completamente annullato l'ultimo comma dell'articolo 2 della legge del 1961, n. 1501, che prevede l'emanazione di un decreto interministeriale per tutte le concessioni di durata su-

periore ad un anno, cosa che ha provocato un intasamento ed una situazione veramente pesante nel settore. Con la presente legge, invece, tutti i poteri in merito vengono dati agli organi periferici del Ministero della marina mercantile e delle finanze, operando in questo campo un notevole e salutare snellimento, attraverso il decentramento.

Un altro punto desidero mettere in rilievo: per quanto riguarda le concessioni demaniali a carattere industriale che sorgono dalle leggi speciali, quali quelle istitutive degli enti portuali (vedi il Consorzio autonomo del porto di Genova, l'Ente portuale di Trieste e quello di Napoli), e che sono demandate agli Enti portuali stessi, esse devono essere escluse dalle materie già regolate con leggi particolari.

SANTAGATI. A me pare che l'esigenza di rivedere la vecchia disposizione legislativa, facente capo all'articolo 2 della legge del 1961, si imponga, perché l'esperienza, in questi anni di entrata in vigore ed applicazione della legge, ha dimostrato che taluni inconvenienti in questo settore non potevano essere rimossi che modificando l'articolo 2. In linea di massima, quindi, mi sembra giusto provvedere alla modifica della legge; però, dal momento che si prende una decisione in questo senso, bisogna anche decidere quali sono le modifiche più adatte.

È stato detto che, essendo il mare un bene comune, potenzialmente esso è a disposizione di tutta la collettività; sempre per lo stesso motivo, però, noi sappiamo che la collettività deve essere tutelata nelle sue esigenze. Non è infatti contraria al bene comune la norma, che regoli la disponibilità e l'utilizzo del bene stesso da parte della collettività.

Ora noi abbiamo visto, soprattutto in questi anni di notevole incremento turistico, e soprattutto per quanto riguarda alcune spiagge del Sud (e l'onorevole Sottosegretario potrà confermare quanto vado dicendo), che accanto a degli stabilimenti bene attrezzati, ne esistono altri antiquati, e privi di qualsiasi protezione sanitaria e di tutti i *conforts* igienici, eppure anche per entrare in stabilimenti di questo tipo si paga il biglietto.

Penso, quindi, che fondamentalmente, sul piano generale, si possa essere d'accordo.

Dal momento che abbiamo deciso di affrontare questa materia, penso che dovremmo tener conto di alcune fondamentali esigenze. Mi limiterò tuttavia a tre osservazioni che ritengo molto importanti in ordine a questo articolo unico, sostitutivo dell'articolo 2 della legge n. 1501. La prima è relativa alla poten-

ziale revisione dei canoni: sono d'accordo con quanto ha detto il Relatore, che la revisione, cioè, non è *ope legis*, ma facoltativa, però sappiamo benissimo cosa significhi dal punto di vista giuridico-pratico la potenzialità della revisione del canone. Significa che manca al concessionario la certezza, nel momento stesso in cui ottiene la concessione ed investe dei capitali, che il canone che sta alla base del suo investimento economico rimanga inalterato.

Ecco perché io eliminerei la potenzialità, che oltre tutto mi sembra non abbia un valore strettamente giuridico in quanto urta contro alcuni articoli del Codice civile, ed in particolare contro gli articoli 1346 e 1418 c.c. Tutto questo mentre, anche evitando il richiamo alla potenzialità, nulla vieta nel contesto della legge generale e delle leggi particolari in questa materia, che qualora un incremento nella attività degli stabilimenti renda necessaria una revisione del canone, la revisione possa avvenire.

Mi sembra che con questo correttivo si potrebbero salvare le esigenze della collettività, dell'imprenditore e della pubblica Amministrazione.

La seconda mia osservazione riguarda le concessioni e la loro durata. Vero, sì, che è importante essere sicuri che la revisione del canone non avvenga a periodi fissi, ma, secondo me, è ancora più importante che si abbia la certezza di un'ampia durata della concessione. La revisione del canone attiene semplicemente ad un corrispettivo tra la pubblica Amministrazione ed il privato, ma è chiaro che la cosa più importante nel rapporto che si viene istaurando è data dalla durata della concessione; ritengo pertanto che, il termine di 20 anni fissato, per la durata della concessione stessa, non sia molto allettante. A questo proposito, mi permetto sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi un emendamento.

Un'altra osservazione che mi permetto fare è questa: non sarebbe il caso di considerare come titolo di preferenza il fatto che il concessionario abbia fatto buon uso della concessione stessa? Un concessionario che abbia dato prova di buona amministrazione ed abbia costruito delle opere efficienti potrebbe essere considerato, a parità di condizioni, meritevole di ulteriore fiducia da parte della pubblica Amministrazione.

Con queste modifiche mi potrei dichiarare favorevole al disegno di legge in esame.

AMODIO. Per mia esperienza personale, il mare di cui parlava l'onorevole Marchesi; cioè un bene che è di tutti, dalle mie parti non esiste. Da noi è un bene dei concessionari, per

cui il cittadino deve chiedere loro di poter guardare il mare stesso.

Sarei del parere, semmai, di essere ancora più severi nell'applicazione delle norme contenute nel disegno di legge. Nello stesso sono anche previste le eventuali deroghe che potranno essere consentite dall'autorità marittime, in caso di iniziative notevoli.

Dobbiamo renderci conto che nelle zone di interesse turistico i veri padroni della spiaggia sono diventati i concessionari; ritengo pertanto che il termine fissato di cinque anni per la revisione dei canoni sia sufficiente. A questo proposito, mi permetto di presentare un emendamento al comma dove viene previsto che la revisione può essere effettuata dalla pubblica amministrazione. Propongo cioè che la parola « può » sia sostituita con la parola « deve ».

Con queste considerazioni mi dichiaro perfettamente d'accordo con quanto contenuto nel provvedimento in esame.

ALBA. Signor Presidente, vorrei proporre che l'esame degli articoli fosse rinviato ad altra seduta, in quanto, nel corso del dibattito, mi sono sorte ancora delle altre perplessità.

Non dobbiamo dimenticare che sono sorte nel sud, e precisamente nella zona di Taranto, delle industrie notevoli, le quali hanno occupato delle spiagge creando degli stabilimenti, dei porti, eccetera, con considerevole impiego di mezzi e di capitali. Questi impianti sono stati creati quando ancora non esisteva questa legge; non dobbiamo colpire queste industrie, altrimenti non ci sarà più nessuno che andrà a costruire nel sud.

AMODIO. Ricordo che, in occasione della discussione sul bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile, fu chiesto insistentemente che il Ministero stesso disciplinasse la materia, proprio perché noi riteniamo che sia giusto che venga usato una parte del bene dello Stato, ma non vorremmo che, da bene dello Stato, diventi bene patrimoniale privato. È chiaro che il privato che impianta uno stabilimento industriale, anche notevole, ricava un vantaggio.

ALBA. Dobbiamo tener presente che nel sud vi sono chilometri di spiagge, dove una iniziativa di questo genere non ricava assolutamente nulla.

AMODIO. Vorrei che mi venissero forniti due dati: qual'è l'estensione delle spiagge fino ad oggi date in concessione, e qual'è il canone globale che l'erario introita per le concessioni stesse?

COLOMBO VITTORINO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono soddisfatto di

aver oggi partecipato a questa discussione, perché è stata oltre modo interessante, ed ha sensibilizzato l'esistenza di problemi che effettivamente necessitano di una soluzione; però, devo anche dire che qui noi stiamo discutendo su di un piano di rilancio turistico delle nostre spiagge, su di un piano verde o un piano azzurro, mentre il motivo del nostro incontro è concreto e, purtroppo, anche ristretto, trattandosi di ovviare ad alcune posizioni eccessivamente accentratrici proprie della legge del 1961, per far sì che l'iter previsto dalla legge stessa sia un po' più accelerato, effettuando quell'opera di decentramento che il Governo sente come una necessità.

Con tutto il rispetto che ho per la X Commissione, desidero sottolineare che, nell'altro ramo del Parlamento, il provvedimento è stato discusso dalla Commissione finanze e tesoro che ha, in merito, la competenza primaria, trattandosi di eliminare dall'articolo 2 della legge del 1961 quell'elemento che si era ritenuto idoneo ad accelerare l'iter e che, poi, invece, l'esperienza di questi anni ha dimostrato essere causa di squilibri e di ritardi.

Concludendo, i problemi di carattere economico e fiscale inerenti alla tutela ed allo sviluppo delle nostre spiagge, dovranno essere affrontati in altra sede.

CROCCO. A me sembra — ho ascoltato con molta attenzione le osservazioni dell'onorevole Sottosegretario — che da un punto di vista generale si debba fare un rilievo di politica legislativa.

In genere, in materie come questa — che è materia scottante che andrebbe riveduta secondo una visione molto più organica di quanto attualmente non sia trattato dalle leggi vigenti in materia — queste piccole leggi che modificano, trasformano, rinnovano aspetti particolari o parti staccate della legislazione in atto, finiscono col creare delle sfasature tra un settore e l'altro, anche se affini, anziché coordinarli secondo basi comuni. Faccio un esempio. Qui siamo in materia di demanio marittimo. Se consideriamo il demanio aeronautico, troviamo tutta una procedura e una normativa diversa. Ora, non si riesce a comprendere per quali ragioni ciò debba accadere. Questo avviene perché ogni settore si muove in un proprio ambito legislativo, ignorando che possano esistere settori analoghi che dovrebbero essere con loro coordinati, secondo una politica legislativa uniforme.

Questa è una osservazione di carattere generale, alla quale vorrei aggiungere una se-

conda osservazione, parimenti di carattere generale. Noi sappiamo che in materia di demanio marittimo sono stati compiuti numerosi eccessi — non voglio chiamarli abusi — e le concessioni sono andate al di là di una sana politica del demanio marittimo, se tale vogliamo chiamarlo, perché vi sono intere estensioni di litorale italiano che sono state totalmente compromesse. Basti pensare a quello che è avvenuto per il litorale di Anzio e Nettuno, (dove addirittura sono state date concessioni a privati per la costruzione di villini per una durata che va molto al di là dei 30 anni — massimo previsto dalla attuale legge) per domandarci a quale titolo debbano esistere cittadini privilegiati i quali usufruiscono quasi in eterno di una concessione del demanio marittimo, quando poi a numerosi altri cittadini viene di fatto precluso l'accesso alla spiaggia se non attraverso strettoie in zone che diventano spaventevoli agglomerati di esseri umani.

Questo problema va visto indubbiamente attraverso una nuova politica urbanistica. Esiste l'esigenza di una connessione fondamentale fra la politica delle concessioni del demanio marittimo e una nuova politica urbanistica.

Questo volevo richiamare alla cortese attenzione degli onorevoli colleghi dal punto di vista della politica generale. Ne deriva che una prudenza estrema sarebbe desiderabile in materia di concessioni del demanio marittimo. Spero inoltre che la legge urbanistica imponga finalmente una disciplina rigorosa anche in questa materia; una disciplina che impedisca di compromettere — come invece è purtroppo accaduto in troppi casi — la bellezza del litorale del nostro Paese.

Permettetemi ora un'osservazione di carattere particolare. Le concessioni hanno luogo con aggiudicazione a trattativa privata, e in proposito il Sottosegretario ha rilevato che ciò è fatto per sveltire una procedura complessa. Debbo rilevare in proposito che in materia di demanio aeronautico nessuna concessione viene fatta con questo sistema, ma esclusivamente col sistema delle gare. Tutte le concessioni di aree demaniali vengono fatte attraverso una gara: dal chiosco di giornali dell'aeroporto di Fiumicino a qualunque altro servizio in concessione — sia che si tratti di attività voluttuaria sia che si tratti di attività di tipo tecnico come quella delle società petrolifere o di servizi indispensabili, — tutte le concessioni vengono date al migliore offerente. Non si comprende perché le aree del demanio marittimo debbano essere concesse a trattativa privata.

È questa una obiezione di fondo che desidererei venisse esaminata a fondo.

C'è poi il problema dei « limiti minimi normali ». Non conosco i precedenti della legge, ma la frase *limiti minimi normali* mi preoccupa, perché mi fa supporre che in casi concreti vengano presi in considerazione dei « limiti minimi o normali o eccezionali » il che mi lascia profondamente perplesso.

Tutto ciò — e non aggiungo altro — mi convince ad essere favorevole ad un rinvio, onde rimeditare questa proposta di legge, per apportarvi qualche miglioramento.

BALDANI GUERRA, *Relatore*. In merito alla proposta di rinvio, rilevo che essa è determinata dalla preoccupazione di una situazione che potrebbe crearsi a sfavore del turismo e dell'industria.

Ora, mi pare che la preoccupazione sia un po' eccessiva, perché il disegno di legge prevede all'ultimo comma « eventuali deroghe a tali limiti di durata » (20 anni per le concessioni turistiche balneari, 30 anni per altri fini). Inoltre è prevista anche l'eventualità di deroghe a tali limiti di durata che in considerazione della particolare destinazione della concessione, potranno essere accordate con decreto del Ministro della marina mercantile. Se da parte di un gruppo privato vi è la possibilità di costruire una zona di grande valorizzazione turistica e industriale, deciderà il Ministro sull'opportunità o meno di derogare ai limiti previsti per la generalità.

ALBA. La mia non è una proposta di rinvio *sine die*, ma di approvare l'articolo la prossima settimana.

PRESIDENTE. Quando si chiede il rinvio dell'approvazione di un articolo alla prossima seduta, non si può nemmeno parlare di un vero e proprio rinvio formale.

Piuttosto, l'onorevole Amodio ha posto un quesito. Il Governo o il Relatore sono in grado di rispondere?

BALDANI GUERRA, *Relatore*. Sono già in grado di rispondere, signor Presidente. Lo onorevole Amodio ha chiesto i dati relativi alle entrate per l'erario conseguenti alle concessioni. Ebbene, per il 1965, la previsione delle entrate era di 1.600 milioni, ma ne furono introitati 1.996; in conto competenze erano previste entrate residue per 294 milioni, e sono stati invece introitati 308 milioni. Le entrate previste per il 1966 erano di 2 miliardi, e per il 1967 di 2 miliardi e 200 milioni.

Un altro dato interessante può essere rappresentato dalle 25 mila pratiche sospese al Ministero, che sono soltanto una parte del totale delle concessioni.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1967

Per quanto riguarda il problema più vasto cui ha accennato l'onorevole Crocco il quale non era, però, presente alla relazione, esso non interessa soltanto il Ministero della marina mercantile, ma anche quello dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e della pubblica istruzione. Si tratta di un problema molto vasto, che deve essere inquadrato in una visione urbanistica generale del nostro Paese, ma che non può tuttavia precludere l'approvazione del provvedimento sul quale stiamo discutendo, perché con esso non si prevede alcun aumento dei canoni, ma un semplice riordino sulla base delle esperienze che si sono potute fare durante il periodo di applicazione della legge n. 1501.

Concludo raccomandando al Presidente ed alla Commissione la chiusura della discussione generale, ed il passaggio all'esame dell'articolo unico e degli emendamenti.

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

Per quanto concerne l'esame dell'articolo unico, ritengo che la proposta di rinvio alla prossima seduta dell'onorevole Alba non venga disattesa, così come, in questi casi, è prassi consolidata della nostra Commissione.

MARCHESI. Non ci opponiamo al rinvio della discussione solo in onore ad una consuetudine che si è instaurata in questa Commissione; però, signor Presidente, gradiremmo che il provvedimento fosse rimesso all'ordine del giorno dei lavori della Commissione nella prossima settimana.

Secondo noi il provvedimento poteva essere varato anche oggi perché, come ha avvertito l'onorevole Sottosegretario, le notizie richieste esulano dall'argomento specifico che stiamo trattando.

Per quanto riguarda le misure dei canoni, non capisco come l'onorevole Alba possa preoccuparsi della situazione meridionale, attesoché nel primo capoverso del disegno di legge è stabilito che il canone sarà determinato tenendo conto del valore dell'area e del-

l'utilità economica che si può trarre dalla concessione. Mi pare una garanzia sufficiente.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima settimana.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato sulla votazione a scrutinio segreto della proposta di legge:

FABRI RICCARDO ed altri: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3719-B):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	21
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadio, Baldani Guerra, Basile Guido, Battistella, Belci, Bigi, Calvaresi, Canevrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Crocco, Dagnino, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Gonella Giuseppe, Macchiavelli, Manenti, Marchesi, Sammartino, Santagati, Vincelli.

E in congedo:

Sinesio.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO