

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 22 NOVEMBRE 1951

(116^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge :

(Discussione)

« Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi » (N. 1968) :

| | |
|---|-----------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 1285, 1286, 1287, 1288 |
| GENCO, <i>relatore</i> | 1284 |
| PANETTI | 1284, 1286 |
| TOMMASINI | 1285 |
| BORROMEO | 1285, 1287 |
| BUIZZA | 1285, 1286 |
| FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i tra-</i> <i>sporti</i> | 1286, 1287 |
| MEACCI | 1287 |
| TISSI | 1287 |
| CAPPELLINI | 1287 |

(Discussione e approvazione)

« Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private » (N. 1939) :

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| PRESIDENTE | 1281, 1282 |
| TOMMASINI, <i>relatore</i> | 1277, 1280, 1281 |
| PANETTI | 1280 |
| MASSINI | 1281, 1282 |
| BORROMEO | 1281, 1282 |

« Trasporto gratuito di merci da parte del " Centre d'entraide internationale aux populations civiles " » (N. 1969) :

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 1282, 1283, 1284 |
| PANETTI, <i>relatore</i> | 1282 |
| MASSINI | 1282 |
| BORROMEO | 1282, 1284 |
| MARTINI | 1283 |
| CAPPELLINI | 1283 |

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Franza, Genco, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Meacci, Panetti, Priolo, Ricci Federico, Ricci Mosè, Romano Domenico, Santmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro e Voccoli.

È presente per il Governo il senatore Focaccia, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

GENCO, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge :

« Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private » (N. 1939).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Il disegno di legge in esame appare, visto superficialmente, di

assai scarsa portata, in quanto non si tratta che di aggiornare i canoni di trasporto per gli effetti postali che dall'Amministrazione delle poste vengono affidati ad imprese automobilistiche in concessione alle industrie private. Senonchè la lettura della relazione governativa e la lettura degli articoli del disegno di legge danno luogo a diverse osservazioni, la prima delle quali mi viene suggerita dallo stesso articolo primo. Dice infatti questo articolo: «L'accettazione, il trasporto e la consegna degli effetti postali da parte di ciascun concessionario dei servizi pubblici automobilistici per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) di qualunque natura e durata sono disciplinate a mezzo di apposita cartella di oneri da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Stato. I canoni da corrispondere per il trasporto degli effetti postali sono commisurati in ragione di lire 3.000 per chilometro di linea autorizzata per il trasporto stesso, restando assorbito il compenso suppletivo di lire 50 per ciascun ufficio intermedio servito. Qualora per i trasporti postali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto non superiore a km. 15 o sul quale sono effettuate più di due corse giornaliere di andata e ritorno il canone annuo chilometrico può essere elevato a lire 4.000. Le disposizioni di cui al presente articolo avranno vigore fino a quando non sarà proceduto alla emanazione di ulteriori norme per la disciplina dei servizi automobilistici in concessione per il trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli ».

Ora le precedenti disposizioni che sono richiamate nella relazione ministeriale, e precisamente il regio decreto 24 aprile 1921, n. 671, e l'articolo 16 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, danno il canone attuale nelle misure di lire 900 e 1.800, cioè nel rapporto di 1 a 2, per chilometro di linea, a seconda che il tratto utilizzato sia superiore o inferiore a chilometri 15. È apparso evidente al vostro relatore la differenza che c'è ora nell'aumento a seconda che si tratti di un tratto inferiore o superiore ai 15 chilometri in quanto non

si mantiene più il rapporto di 1 a 2. Quindi i casi sono due: o per 30 anni si è fatto male oppure facciamo male ora.

La seconda osservazione che viene affacciata riguarda il peso. Noi parliamo di un canone fisso per chilometro. Prendiamo ad esempio, i canoni normali inferiori o pari a 15 chilometri. Essi possono essere fatti pagare fino a 4.000 lire. Ma con quale peso? Quali dati, dunque, sono in possesso del potere legislativo perchè possa controllare non dirò la esattezza, ma l'equanimità del provvedimento, se manca il dato fondamentale del peso? Vero è che all'articolo 3 si dice che «il trasporto e lo scambio degli effetti postali saranno effettuati nei limiti di peso e di numero stabiliti sulla cartella d'oneri», ma questo peso deve pur essere disciplinato! Per questa ragione ho ritenuto opportuno interpellare i competenti uffici del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che mi hanno fornito delle spiegazioni al riguardo. Mi son procurato anche uno schema di cartella di oneri, di cui non credo sia il caso darvi lettura, ma che in ogni modo è a vostra disposizione. Certo è che all'articolo primo, ultimo capoverso, della cartella si dice che il peso degli effetti postali non potrà eccedere i 150 chilogrammi per ogni corsa, fermo restando l'obbligo del trasporto delle eccedenze eventuali nel più breve tempo possibile. Vi dirò anche che da un antico Codice delle poste e telecomunicazioni che ho sotto mano risulta l'obbligo per queste linee automobilistiche in concessione di trasportare gratuitamente questi effetti postali, ma questa era in sostanza una pura finzione perchè quel trasporto così detto gratuito, se non faceva pagare nulla al Ministero delle poste, gravava sul Ministero dei trasporti attraverso un aumento del contributo che il Ministero dei trasporti dava alle autolinee. Nella cartella d'oneri poi è detto che non soltanto le autolinee debbono trasportare la posta, ma eventualmente i portalettere e i guardafili e i carabinieri a scorta degli eventuali valori trasportati. Questo è un servizio non indifferente, perchè ad ogni fermata dell'autolinea c'è sempre l'incaricato della posta che riceve questi pacchi o vaglia o sacchi contenenti corrispondenza ordinaria o raccomandate o assicurate o pacchi con valori dichiarati, ecc. Comunque, ho chiesto

informazioni al Ministero delle poste ed ho avuto in data 17 novembre una risposta che per comodità dei colleghi ritengo sia opportuno leggere integralmente. Essa è così formulata: « In relazione alle richieste formulate dalla S. V. onorevole in merito ai criteri informativi del disegno di legge attualmente all'esame di codesta Commissione, concernente il trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private, nel mentre si confermano i chiarimenti forniti, in via breve, dai funzionari di questo Ministero, si viene con la presente ad ulteriormente illustrare il criterio seguito dall'articolo 1 dello schema in oggetto. Al secondo comma di tale articolo è detto che i canoni da corrispondere per il trasporto degli effetti postali sono commisurati in ragione di lire 3.000 per chilometro di linea e il terzo comma del medesimo articolo stabilisce che, qualora per i trasporti postali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto non superiore a chilometri 15, il canone annuo chilometrico può essere elevato a lire 4.000. Poichè tali canoni sono attualmente corrisposti nella misura di lire 900 e 1.800 in virtù del decreto interministeriale 6 agosto 1946 e le anzidette disposizioni elevano le misure dei canoni rispettivamente in lire 3.000 e lire 4.000, sono da illustrare le ragioni che hanno indotto questa Amministrazione a mutare nella determinazione dei canoni il rapporto di 1 a 2 finora esistente fra le due somme. In sede di elaborazione dello schema fu rilevato che, se è vero che l'Istituto nazionale di statistica pone a base della determinazione degli indici dei prezzi il dato 100 riferito al 1938, era da considerare senz'altro da escludere un siffatto criterio di valutazione dei nuovi canoni, in considerazione, in primo luogo della difficoltà di riferimento del costo delle prestazioni postali e relativa incidenza nei vari elementi costitutivi del costo dei servizi in esame, ed in secondo luogo perchè, accogliendosi un rapporto di maggiorazione da 1 a 50 subito dai prezzi all'ingrosso, ne conseguirebbe un enorme ingiustificato aggravio di bilancio. Per le stesse considerazioni si ritenne inaccettabile la richiesta, in talune occasioni avanzata dalle imprese concessionarie dei trasporti, di adottare un

rapporto di maggiorazione da 1 a 40 o da 1 a 30 perchè il risultato della maggiorazione sarebbe stato poco diverso da quello dianzi accennato. Più logico e più aderente ad un principio di equità sembrò invece il criterio di raffrontare i dati di maggiorazione dei canoni postali con le tariffe per il trasporto dei viaggiatori rispettivamente tra il 1921 e il 1949. Posto che nel 1921 i canoni erano di lire 150 e lire 300, essi, rispetto agli attuali di lire 900 e lire 1.800, risultano nel rapporto di 1 a 6. Le tariffe per il trasporto dei viaggiatori, invece, tra le stesse epoche risultano aumentate in un rapporto che va da 2 ad una media di 25,5, in base ad uno scandaglio effettuato sugli orari ufficiali delle ferrovie e dei servizi automobilistici, prendendo a considerare taluni servizi automobilistici scelti nelle varie Regioni della Repubblica. Accordandosi il nuovo aumento dei canoni postali con le misure di lire 3.000 e lire 4.000 si hanno i rapporti di maggiorazione rispettivamente da 1 a 20 e da 1 a 13,33 (lire 3.000 : 150 = 20, lire 4.000 : 300 = 13,33). Da quanto precede si rileva che all'aggiornamento dei canoni dei trasporti su autolinee in concessione si è proceduto non secondo il criterio meccanico della maggiorazione dei canoni sulla base dell'inalterato rapporto finora esistente tra le due categorie dei trasporti rispettivamente al di sopra e al di sotto dei 15 chilometri di linea, ma con un più opportuno e razionale riferimento dei trasporti degli effetti postali ai prezzi vigenti per il trasporto dei viaggiatori ». Ora pare che queste spiegazioni del Ministero siano abbastanza suadenti, però in esse si confessa che nei 30 anni passati è stato adottato un rapporto che non era razionale. Sono comunque del parere che convenga accettare il disegno di legge. L'eccezione del peso che per me, ferroviere, ha il suo valore, mi fa d'altra parte rendere conto del fatto che non possiamo, attraverso una legge, spostare la casistica di tutta l'enorme gamma di queste concessioni e che convenga, perciò, lasciare al Ministero — cautelati come siamo dal decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Stato — la libertà di stipulare la cartella di oneri. Detto

questo, non mi pare di dover dire altro per dimostrare l'utilità del disegno di legge, per cui mi dichiaro a vostra disposizione per quei chiarimenti che riterrete necessari e vi invito ad approvare il disegno di legge.

PANETTI. Sono perfettamente d'accordo col relatore che sia da accettarsi la norma prospettata perchè quella precedente a quest'ultimo provvedimento, che è ancora in esercizio, contiene un assurdo. La linea di demarcazione tra gli alti prezzi e i bassi prezzi è costituita dai 15 chilometri. Prendiamo due lunghezze vicine a questa misura, una un po' meno, 14 chilometri, una un po' più, 16 chilometri. Ai 14 chilometri vengono corrisposte 1.800 lire, ai 16 chilometri 900 lire, il che vuol dire che alla fine dell'anno si finisce per avere una perdita, non razionale, rispettabilissima per una differenza minima di percorso. Credo perciò che sia più razionale il provvedimento che stabilisce 3.000 lire di base a cui possono aggiungersi altre 1.000 lire elevabili facoltativamente da parte della Autorità.

TOMMASINI, *relatore*. Vorrei aggiungere che la cartella d'oneri che farà seguito al disegno di legge conterrà anche la limitazione del peso, a differenza della cartella d'oneri vecchia in cui non c'è limitazione nè di numero nè di peso. Ora il peso degli effetti postali non potrà eccedere i 150 chilogrammi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione e votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

L'accettazione, il trasporto e la consegna degli effetti postali da parte di ciascun concessionario dei servizi pubblici automobilistici per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) di qualunque natura e durata sono disciplinate a mezzo di apposita cartella di oneri, da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Stato.

I canoni da corrispondere per il trasporto degli effetti postali sono commisurati in ragione di lire 3.000 per chilometro di linea

autorizzata per il trasporto stesso, restando assorbito il compenso suppletivo di lire 50 per ciascun ufficio intermedio servito.

Qualora per i trasporti postali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto non superiore a km. 15 o sul quale sono effettuate più di due corse giornaliere di andata e ritorno, il canone annuo chilometrico può essere elevato a lire 4.000.

Le disposizioni di cui al presente articolo avranno vigore fino a quando non sarà proceduto alla emanazione di ulteriori norme per la disciplina dei servizi automobilistici in concessione per il trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni può fruire dei servizi automobilistici a titolo gratuito per il trasporto di dispacci ordinari entro il limite di kg. 40 per ogni viaggio di andata e ritorno da e per i luoghi di destinazione e da e per le località lungo la linea.

(È approvato).

Art. 3.

Il trasporto e lo scambio degli effetti postali saranno effettuati nei limiti di peso e di numero stabiliti sulla cartella d'oneri qualunque ne sia l'origine o la destinazione e con tutte le corse, autorizzate dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni riterrà opportuno di utilizzare.

(È approvato).

Art. 4.

Il trasporto degli effetti postali ha la precedenza sul trasporto dei pacchi agricoli e delle merci con facoltà all'Amministrazione di fruire anche dell'eccedenza di disponibilità di portata e di spazio degli automezzi risultante dopo il carico del bagaglio privato stretta-

mente indispensabile. In ogni caso i dispacci di corrispondenze e di valori hanno sempre preferenza.

(È approvato).

Art. 5.

Le imprese esercenti hanno l'obbligo di fare accedere le autovetture agli uffici postali sia estremi che intermedi e, qualora vi ostino difficoltà stradali, provvederanno con proprio personale al trasporto ed allo scambio degli effetti postali presso i rispettivi uffici. Per il trasporto e lo scambio degli effetti postali negli uffici intermedi dell'autolinea, l'obbligo di provvedervi da parte delle imprese con proprio personale è limitato su una distanza di 150 metri intercedente tra l'ufficio postale e il punto di fermata delle autovetture e per tutte le corse utilizzate.

(È approvato).

Art. 6.

Gli esercenti i servizi automobilistici, i quali si rifiutino di accettare, trasportare e scambiare gli effetti postali o che abbandonino il servizio o che non notifichino in tempo utile all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni gli itinerari e gli orari dei viaggi, sono puniti, salvo che il fatto costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire 1.000 a lire 300.000.

(È approvato).

Art. 7.

Restano ferme tutte le altre disposizioni inerenti al servizio postale di cui alla legge 28 settembre 1939, n. 1822.

(È approvato).

Art. 8.

Alla spesa occorrente si farà fronte con lo stanziamento inserito al capitolo 30 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51, ed ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(È approvato).

Art. 9.

La presente legge entra in vigore alla data della sua pubblicazione, con effetto dal 1° luglio 1950 nei confronti dei servizi automobilistici in esercizio alla data della sua entrata in vigore.

Sull'articolo 9 va fatta la consueta eccezione, sulla quale più volte la Commissione ha insistito, circa l'immediata entrata in vigore del provvedimento, che è in contrasto con il disposto costituzionale e che non è giustificata da una particolare urgenza del provvedimento.

MASSINI. Vorrei anche osservare che la data del 1° luglio 1950, fissata nell'articolo, dà al disegno di legge un'efficacia eccessivamente retroattiva. Non ritengo che sia giustificata questa decorrenza. Osservo poi che ci possono essere linee automobilistiche che sono entrate in servizio dopo questa data. Quindi, anche indipendentemente dalla data, che non ritengo sia accettabile, ci sarebbe da proporre una modifica che riguardasse la posizione di quelle autolinee che fossero eventualmente entrate in servizio dopo la data di decorrenza.

TOMMASINI, *relatore*. Considero nel loro giusto valore le eccezioni sollevate dal senatore Massini, ma vorrei domandare: quali e quante sono le autolinee date in concessione dopo la data del 1° luglio 1950? Certamente tramvie in concessione ce ne saranno e molte, ma servizi di autolinea in concessione con contributo da parte del Ministero, secondo me, se ci sono, saranno pochissimi. Comunque, non ho nulla in contrario a modificare la decorrenza della legge.

MASSINI. Io ho prospettato due questioni, la questione della data di decorrenza, che mi sembra troppo arretrata, e la questione delle nuove autolinee. Pare a me che l'articolo non sia molto chiaro e che sia necessario modificarlo.

BORROMEO. Secondo il mio punto di vista, gli effetti del disegno di legge riguardano i servizi automobilistici che sono in esercizio al momento in cui entra in vigore la legge: così mi sembra che debba essere rettammente interpretato l'articolo 9.

PRESIDENTE. Nella stessa relazione governativa, si dice che « l'articolo 9 stabilisce la data di decorrenza del provvedimento, e poichè trattasi di servizi che presentano carattere di eccezionale instabilità, vengono esclusi dal beneficio quei servizi che, nel periodo dal 1° luglio 1950 alla data di promulgazione del provvedimento, vengono a cessare, lasciando strascichi di pendenze derivanti dalla legge, di difficile soluzione ». Penso quindi che il senatore Massini, dopo quanto è detto nella relazione e dopo la interpretazione giuridica data dal senatore Borromeo, che resta a verbale, possa essere tranquillo per la seconda questione da lui sollevata.

MASSINI. Se i giuristi ritengono che l'articolo sia chiaro, non insisto. Comunque, anche a nome dei miei compagni di Gruppo, propongo formalmente che la decorrenza sia fissata al 1° luglio 1951, anzichè al 1° luglio 1950.

BORROMEO. Mi dichiaro d'accordo con la proposta Massini, in quanto sono contrario in genere a qualsiasi forma di efficacia retroattiva delle leggi. Se una retroattività deve, per circostanze eccezionali, stabilirsi, lo sia almeno nei termini minori possibili.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento proposto dal senatore Massini tendente a sostituire alla data « 1° luglio 1950 » l'altra « 1° luglio 1951 ». Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 così modificato. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Trasporto gratuito di merci da parte del "Centre d'entraide internationale aux populations civiles" » (N. 1969).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Trasporto gratuito di merci da parte del "Centre d'entraide internationale aux populations civiles" ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Panetti.

PANETTI, relatore. Si tratta in sostanza di questo. Possono avvenire trasporti di merci destinate all'Italia o con transito attraverso l'Italia allo scopo di soccorrere paesi sinistrati — dice la relazione — « o dalla guerra o da altri flagelli ». Si vuole che la spesa di trasporto di questi materiali non gravi sopra il « Centre d'entraide internationale aux populations civiles », che è una società internazionale di mutuo soccorso, ma sia gratuita fino alla concorrenza di una certa cifra stabilita. Il disegno di legge non è di grande portata anche perchè il provvedimento è limitato ad un solo esercizio finanziario. Ritengo, pertanto, che esso possa essere senz'altro approvato dalla Commissione. Noto solo una cosa, che mentre nella relazione è considerato il caso di danni prodotti sia dalla guerra che da altri flagelli, nel testo dell'articolo 1 si parla soltanto di danni prodotti dalla guerra. Ora, proprio attualmente l'Italia attraversa un periodo di gravissime sciagure prodotte da calamità naturali: proporrei quindi di risolvere la discordanza tra relazione e disegno di legge, nel senso di modificare l'articolo 1, aggiungendo in fine le parole « o di altri flagelli ». Con tale modificazione, ripeto di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

MASSINI. Noi non siamo contrari all'approvazione di questo provvedimento, ma vorrei cogliere l'occasione per fare una osservazione che ci può essere utile quando si discuteranno problemi analoghi. Non è la prima volta che esaminiamo provvedimenti che alleggeriscono, giustamente anche, determinati canoni; desidereremmo però che ce ne ricordassimo quando si parla di bilanci passivi nella gestione del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Vorrei far notare al senatore Massini che nell'articolo 3 è detto che il Ministero del tesoro assumerà a proprio carico le spese sostenute dalle Ferrovie dello Stato. Se tale regola fosse sempre seguita, ne deriverebbe, indubbiamente, un bene per il bilancio delle Ferrovie dello Stato.

BORROMEO. Sono d'accordo con il relatore anche per l'aggiunta che ha proposto, nel senso che questa assunzione a carico dello Stato delle spese per i trasporti ferroviari di

queste merci deve riguardare non soltanto i trasporti di soccorsi per le popolazioni vittime della guerra, ma anche per quelle colpite da altri flagelli. Sono d'accordo anche con le osservazioni del senatore Massini, rilevando però che esse si attagliano non tanto a questo caso quanto ad altri casi, perchè questa volta l'onere è, e dovrebbe essere sempre così, assunto a proprio carico, come già giustamente ha fatto rilevare il nostro Presidente, dal Tesoro. Ad ogni modo, potremmo, in occasione di questo disegno di legge, esprimere l'augurio che questo ed analoghi servizi sociali siano posti sempre a carico del Tesoro e non dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

MARTINI. Penso che, se possibile, sarebbe opportuno estendere lo stanziamento, anche all'esercizio 1951-52, dal momento che questi servizi sono necessari specialmente in questo esercizio e dal momento che lo stanziamento previsto dal disegno di legge si riferisce ad un esercizio già scaduto.

PRESIDENTE. All'articolo 3 è precisato che alla spesa in oggetto farà fronte lo stanziamento iscritto al capitolo 419 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1950-51. Evidentemente non si sarà ancora verificata la possibilità di un analogo stanziamento per l'esercizio 1951-52: è comunque da ritenere che, se una tale possibilità si presenterà, il Ministero proporrà senz'altro un nuovo, ed analogo, disegno di legge.

CAPPELLINI. Alla parola « flagelli » preferirei sostituire altre parole più specifiche, come « alluvioni, terremoti » ecc.

PRESIDENTE. Penso che si potrebbe dire « della guerra o di altre pubbliche calamità ». In questo modo verrebbero compresi tutti i flagelli a carattere pubblico.

Comunque, nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla discussione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Sono assunte a carico dello Stato, per lo esercizio finanziario 1950-51, le spese relative al trasporto ferroviario di merci in arrivo in Italia e in transito sul percorso italiano, desti-

nate gratuitamente al « Centre d'entraide internationale aux populations civiles » e da questo alle popolazioni dei paesi vittime della guerra.

Metto ai voti questo articolo con l'aggiunta delle parole: « o di altre pubbliche calamità » alle parole « vittime della guerra ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Le spese di cui all'articolo 1 saranno rimborsate integralmente dal tesoro all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in base ai conti di debito presentati mensilmente dall'Amministrazione ferroviaria medesima.

(È approvato).

Art. 3.

Alla spesa derivante dalla presente legge prevista per un importo non superiore in lire 15 milioni, sarà fatto fronte con riduzione di pari importo del fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto al capitolo 458 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1950-51.

(È approvato).

Art. 4.

Qualora l'ammontare dei trasporti eseguiti superasse l'importo di lire 15 milioni, di cui all'articolo 3, l'eccedenza farà carico al « Centre d'entraide internationale aux populations civile ».

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

MARTINI. Propongo che le disposizioni contenute in questo disegno di legge siano estese anche agli esercizi futuri.

PRESIDENTE. Secondo il desiderio dell'onorevole Martini ed anche di altri colleghi, la Commissione invierà al Ministero dei trasporti e al Ministero del tesoro il suo voto perchè queste disposizioni possano essere prorogate anche per i prossimi esercizi.

BORROMEO. Quest'onere di 15 milioni grava sul bilancio 1950-51 che già è chiuso da alcuni mesi. Vorrei sapere se questi 15 milioni sono già stati spesi.

PRESIDENTE. Io credo che tutta questa contabilità sia ancora in sospenso.

BORROMEO. Il disegno di legge è stato presentato il 30 ottobre 1951, quando il bilancio era già chiuso da tre mesi. Si parla di una spesa che riguarda il bilancio passato e ciò come principio mi pare che non possa davvero essere accettato.

PRESIDENTE. Senatore Borromeo, la Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole, quindi senza dubbio c'è nel capitolo la disponibilità finanziaria. Pertanto, se nessun altro deve fare osservazioni, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi » (N. 1968).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Genco.

GENCO, relatore. È noto ai colleghi che il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - ha il controllo di tutti i mezzi di viabilità diversi dalle ferrovie dello Stato quindi delle autolinee, degli ascensori, dei montacarichi, delle filovie, delle funivie, delle

funicolari, delle seggiovie ecc. In Italia oggi sono in esercizio 24 funicolari terrestri, 39 funivie, 68 seggiovie, 50 sciovie, 30 slittovie, oltre un numero notevole di teleferiche per trasporto merci. Su tutti questi impianti l'Ispettorato ha il controllo e per la prova delle funi metalliche adibite a questi servizi si serve dei laboratori dei Politecnici che sono disseminati in tutta Italia. Ciò porta di conseguenza che una funivia di Calabria, per esempio, dovrà essere controllata dall'Ispettorato attraverso il laboratorio del Politecnico e della scuola di ingegneria di Napoli, ma non tutte le scuole di ingegneria sono attrezzate per i vari controlli cui devono essere sottoposte queste funi, per cui l'Ispettorato della motorizzazione non può effettuare lodevolmente quelle prove e quelle ricerche che riguardano proprio il comportamento delle funi nel loro esercizio. Si è determinata quindi la necessità di costruire un laboratorio centrale per le esperienze, le prove e le ricerche, che sarà presieduto dal Presidente della Commissione delle funi, il prof. Anastasi, un chiarissimo professore universitario, esperto in questa materia, che avrà a suoi collaboratori altri professori di scienze meccaniche.

C'è dunque la necessità di costruire un laboratorio unico per tutti questi servizi. Una osservazione però devo fare sul disegno di legge, ed è questa: la somma stanziata allo scopo è di 147 milioni soltanto ed io ritengo che non sia sufficiente anche perchè, dovendo costruire i nuovi locali, non so se soltanto per questi basteranno 20 o 30 milioni. Comunque questo è un problema che riguarda il Ministero, che vi dovrà provvedere eventualmente con altro disegno di legge.

PANETTI. Non credo che le premesse giustificino le conseguenze, perchè prima si dice che dappertutto ci sono centri sperimentali per controllare le funi, presso i principali Politecnici d'Italia, e poi si propone di costituire un centro solo. Ma per quale ragione bisogna costruire un nuovo fabbricato quando già funzionano i centri esistenti, con tutti i mezzi tecnici aggiornati e comunque aggiornabili? E questo a Milano, a Torino, come a Napoli, a Genova, a Pisa, a Roma, ecc. Che cosa si guadagna con la costruzione di questo nuovo centro? Vediamo piuttosto di integrare e

perfezionare i laboratori esistenti per renderli capaci di quelle prove che eventualmente ora non possono fare per mancanza di mezzi tecnici.

Non si tratta, infatti, di prove di grandi esigenze.

Vediamo perciò di risolvere il problema con economia nei molti centri sparsi in tutta Italia e non costituiamo un centro unico, che riuscirebbe costoso e, per molte ragioni, anche scomodo.

TOMMASINI. A complemento di quello che ha fatto presente il collega Panetti — e concordo pienamente con lui — devo anche dire che il Ministero dei trasporti (Ferrovie dello Stato) ha un proprio istituto sperimentale in Roma che è egregiamente attrezzato e che è in grado di fare tutte le prove di resistenza dei materiali e di altro genere che gli siano richieste. Questo istituto sperimentale serve altresì diversi Ministeri, compreso quello delle poste e delle telecomunicazioni. Quindi non solo sono del parere del prof. Panetti, ma anche del parere che, laddove non ci si possa servire dei laboratori locali, ci si potrà sempre servire di questo istituto sperimentale al quale si potrà dare maggiore competenza. Faccio notare che questo Istituto non è delle Ferrovie dello Stato, ma del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Ma le spese per la sua gestione sono comprese nel bilancio delle Ferrovie dello Stato.

TOMMASINI. Ma serve il Ministero dei trasporti e gli altri Ministeri ed è conosciuto non solo in Italia ma anche all'estero.

Sono d'accordo col senatore Genco sul fatto che con 147 milioni non si potranno effettuare tutte le spese previste, anche perchè si dovrebbe provvedere all'acquisto dell'area su cui andrebbe costruito il nuovo centro; ma questa è una ragione di più perchè ci si valga dei laboratori locali più vicini al luogo di impiego di queste funi, senza pensare ad un nuovo centro e, quando i laboratori locali non esistano, secondo me si dovrebbe provvedere con l'Istituto sperimentale del Ministero dei trasporti che, ripeto, potrebbe essere opportunamente ampliato.

BORROMEO. Non entro nella parte tecnica di questo disegno di legge poichè non sono competente in materia. Faccio solo una os-

servazione dopo quanto è stato detto dal senatore Panetti e dagli altri colleghi. Si tratta di spendere 147 milioni che non sono nemmeno sufficienti per creare un laboratorio centrale, che, poi, da un punto di vista pratico costituirebbe anche un aggravio, perchè tutti gli interessati dovrebbero magari venire a Roma per fare le prove mentre potrebbero servirsi con maggior comodità presso i laboratori locali vicini al posto e bene attrezzati. Mi pare quindi che nella situazione in cui ci troviamo (e in cui dovremmo deciderci una buona volta a contenere al massimo le spese) sia uno spendere troppo leggermente il pubblico danaro questa costruzione di un nuovo centro, che non risulta assolutamente indispensabile.

BUIZZA. Sono perfettamente d'accordo con quello che hanno detto i colleghi Borromeo, Panetti e Tommasini. Noi abbiamo, per esempio, le costruzioni in cemento armato che sono regolate da una legislazione che prescrive determinate prove dei ferri, del materiale metallico e del cemento. A queste prove sono autorizzati determinati laboratori tecnici. A Brescia, per esempio, abbiamo un laboratorio di questo genere presso l'Istituto tecnico industriale, che è autorizzato a fare le prove del ferro e del cemento per costruzioni in cemento armato.

Questi laboratori locali hanno, dunque, già dato prova di efficienza e riescono inoltre di grande utilità pratica. Non vedo perciò perchè l'Ispettorato della motorizzazione non possa rivolgersi ai laboratori universitari già esistenti.

PRESIDENTE. Devo far presente ai colleghi che il primo stanziamento relativo al presente disegno di legge è stato qui discusso ed approvato in sede dell'ultimo bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1951-52. In quell'occasione, anzi, il senatore Ferrari si espresse in maniera favorevole al provvedimento. Venendo al merito, poi, è da osservare che le prove di resistenza delle funi non costituiscono che una piccola parte dei controlli che l'Ispettorato della motorizzazione deve effettuare: ci sono infatti anche i controlli di tutti i dispositivi di sicurezza, degli apparecchi automatici per l'arresto delle funi ecc., come dice la stessa relazione ministeriale, quando afferma: « In considerazione di quanto sopra il Ministero dei trasporti è venuto nella deci-

sione di impiantare un laboratorio adeguatamente attrezzato che possa servire a tutti i bisogni dei vari impianti controllati dal Ministero stesso e possa, nello stesso tempo, servire come centro di studi e ricerche per tutto ciò che riguarda l'impiego di funi metalliche ».

Il provvedimento quindi riguarda anche tutte le ricerche di nuovi dispositivi che si possono introdurre in questo campo. Ricordo ai colleghi che, per esempio, tempo fa si voleva imporre nelle funivie l'uso di un altoparlante che durante il tragitto suonasse dei brani di musica e canzonette alpinistiche e che servisse, dal punto di vista tecnico, quando si fosse determinata una interruzione di corrente o un arresto dei motori, ad avvertire e rassicurare i viaggiatori.

Questa è una cosa di poco conto, è vero: ma ci sono, anche, ad esempio, le prove e le esperienze sugli apparecchi di frenatura, tutte questioni che rappresentano una vera e propria specializzazione dell'esercizio. E tutto ciò non si studia, e non si può studiare negli istituti e nei laboratori universitari già esistenti. Prego pertanto i colleghi di riflettere sulla bontà del provvedimento e prego l'onorevole Sottosegretario di esporre le ragioni che hanno indotto il Governo a presentare questo disegno di legge e il suo pensiero sull'opportunità, sostenuta da vari colleghi, di deferire questi studi agli istituti universitari.

BUIZZA. Mi permetto di far osservare al Presidente che il disegno di legge in esame ha come titolo: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi », e che l'articolo 1 stabilisce: « È autorizzata la spesa di lire 147.000.000 per la costruzione, a cura del Ministero dei trasporti, di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi; per l'acquisto dell'area sulla quale dovrà sorgere il laboratorio; per l'acquisto di macchinari e strumenti relativi, e per l'esercizio del laboratorio ».

Appare quindi chiaro che lo scopo di questo Istituto dovrebbe essere esclusivamente quello di compiere esperienze sulle funi. Quindi quella amplificazione di compiti, cui ha fatto cenno il nostro Presidente, non è possibile e non

è prevista dalle disposizioni del disegno di legge.

PRESIDENTE. Possiamo benissimo emendare il disegno di legge ampliando i compiti dell'Istituto.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Premetto che, quando il disegno di legge fu presentato, io non ero ancora Sottosegretario. Mi sono domandato anche io, come professore universitario, se questo laboratorio fosse veramente indispensabile, quando esistono già istituti universitari che hanno la possibilità di compiere le prove sulle funi metalliche. Molte Facoltà di ingegneria, Torino, Milano, Padova, Roma, Napoli e Palermo, sono senza altro in grado di compiere queste esperienze. Ivi, però, le prove avvengono in questo modo: il committente chiede la prova della fune metallica; l'Istituto universitario la esamina e rileva il carico di trazione che la fune può sopportare e rilascia un certificato.

Invece il problema qui è diverso, perchè non si tratta di creare solo un laboratorio che possa esaminare la resistenza alla trazione delle funi, ma di un Istituto che dovrà studiare le norme per la sicurezza di tutti gli impianti. La creazione di un simile Istituto per me è indispensabile, dato lo sviluppo che hanno assunto questi mezzi di trasporto. Questo Istituto dovrebbe dettare norme di carattere generale che valgano per tutto il Paese e non per la tale funivia o la tale soggiovia.

Ritengo quindi utile qualche emendamento per allargare la funzione dell'Istituto, perchè, come ho detto, per l'esame puro e semplice delle funi metalliche sono sufficienti gli Istituti universitari.

PANETTI. Osservo che esiste già l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato che potrebbe lodevolmente assolvere le funzioni prospettate dal Sottosegretario. Si realizzerebbe così anche una economia, perchè questo Istituto già dispone di molti degli strumenti necessari, e nello stesso tempo, con solo una parte dei milioni previsti da questo disegno di legge, sarebbe possibile migliorarne di molto l'attrezzatura. Per l'emanazione di norme che regolino tutto il campo di questi trasporti, è sufficiente una Commissione che potrebbe essere fiancheggiata nella sua opera dall'Ispettorato generale dei trasporti.

Non vedo quindi l'opportunità di creare un nuovo laboratorio con sede a parte e con macchinari propri.

BORROMEO. Quando si tratta di approvare nuove spese, ritengo che si debba anzitutto accertare se ricorrano alcuni elementi — quello dell'utilità della spesa, quello dell'indispensabilità, e quello, specie in questi momenti di grave situazione finanziaria dello Stato, dell'indifferibilità.

Ora l'utilità della costituzione di un laboratorio di sperimentazione e di studio è fuori discussione: creando nuovi centri di studio si contribuisce sempre al progresso tecnico.

Ma è l'indispensabilità di questo nuovo Istituto che non esiste. Io che non sono un tecnico ho appreso però dai vari interventi che l'opera cui sarebbe chiamato questo Istituto può essere svolta da altri organi già esistenti. Se poi, come si sostiene, si volessero affidare al nuovo Istituto compiti più vasti, evidentemente la spesa di 147 milioni sarebbe assolutamente insufficiente.

Si tratta quindi di una spesa notevole per un'utilità pratica molto relativa, spesa disposta in un momento in cui l'Amministrazione dello Stato dovrebbe essere da noi sollecitata a conseguire i massimi risparmi per consentire allo stesso Stato di intervenire in modo più efficace nelle calamità che ci stanno perseguitando. Per questo sono contrario al disegno di legge.

MEACCI. Dal momento che sono stati reperiti i 147 milioni necessari per la creazione di un laboratorio che molti colleghi sostengono non indispensabile, per gli studi che dovrebbe compiere, io sarei del parere che questi 147 milioni dovrebbero essere assegnati agli altri laboratori oggi esistenti per potenziarli e per far sì che essi possano compiere quelle esperienze e quegli studi che sono previsti dal disegno di legge. Dopo di questo si può esaminare la creazione di quella Commissione, cui ha accettato il senatore Panetti, che rivolga la sua attenzione non solo alla resistenza delle funi, ma abbia il compito del controllo di tutti i servizi pubblici che funzionino a mezzo di funi.

TISSI. Io credo senz'altro che ci sia bisogno di un maggior controllo di questi mezzi di

trasporto, delle seggiovie in specie, che sono oggi in continuo incremento. Infatti nell'esercizio delle seggiovie sono accaduti dei disastri. Ma, per quel che mi consta, gli inconvenienti non sono avvenuti per rottura di funi bensì per scarrucolamento o per altre cause.

Osservo che per la costruzione di seggiovie non c'è un regolamento e il Ministero si riserva solo, dopo la costruzione, di fare il collaudo. Invece è necessario che lo Stato segua maggiormente questi mezzi di trasporto che sono in continuo sviluppo. Il disegno di legge parla di prove di resistenza delle funi, ma per queste prove esistono già vari istituti e principalmente quello delle Ferrovie dello Stato.

Si parla di un nuovo Istituto con compiti più ampi. Ma quali dovrebbero essere questi ulteriori compiti? Non quello del miglioramento dei mezzi di trasporto, perchè questo non può essere opera di burocrati ed è dovuto solo all'iniziativa privata, a coloro che sono interessati direttamente. Ai funzionari possiamo chiedere solo un regolamento ed un maggior controllo e a questo penso che potrebbe servire l'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato.

CAPPELLINI. Da quanto ha detto l'onorevole Presidente, mi sembra di aver capito che per questo Istituto sono stati già spesi 50 milioni.

PRESIDENTE. Sono stati stanziati nel bilancio in corso.

CAPPELLINI. Vorrei sapere se si è fatto già qualcosa con i 50 milioni stanziati.

FOCACCIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. L'osservazione del senatore Cappellini è interessante, ma in questo momento non sono in grado di rispondergli in maniera precisa. Comunque potrò fornirgli le notizie richieste in un secondo tempo.

Dopo le preoccupazioni manifestate da molti senatori, ritengo che sia il caso di rimandare la discussione di questo disegno di legge in modo che io possa portare elementi più certi sui motivi per cui si è pensato alla creazione di un nuovo istituto, e non si sono affidati questi compiti all'Istituto delle Ferrovie dello Stato.

Prego quindi la Commissione di rinviare la discussione riservandomi in altra riunione di

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

116ª RIUNIONE (22 nov. 1951)

rispondere alle osservazioni dei vari senatori sull'opportunità della creazione di un nuovo Istituto e di fornire poi la notizia richiestami dal senatore Cappellini.

PRESIDENTE. Rimane il fatto che nel bilancio 1951-52 sono stanziati i 50 milioni,

che il capitolo relativo è stato approvato e che quindi questa somma è spendibile.

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato ad una prossima riunione.

La riunione termina alle ore 11,40.