

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 25 FEBBRAIO 1965

(32<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente GARLATO

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

« Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano » (408) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione in sede redigente e approvazione degli articoli con modificazioni):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 448, 450  
GIANCANE . . . . . 450  
LOMBARDI, *relatore* . . . . . 448

« Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife » (875) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . . 435, 441, 443, 444, 445, 446, 447  
ADAMOLI . . . . . 444  
CORBELLINI . . . . . 439, 441, 442  
CROLLALANZA . . . . . 446  
FERRARI Giacomo . . . . . 446  
GENCO . . . . . 442  
GIANCANE, *relatore* . . . . . 436, 443, 446  
GUANTI . . . . . 438, 446, 447  
LOMBARDI . . . . . 438, 439, 440, 441, 445  
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . . 444, 445, 446  
MASCIALE . . . . . 439, 441  
ZANNIER . . . . . 443

« Modifiche alla legge 24 luglio 1961, numero 729, disciplinante il piano delle costruzioni autostradali da affidare in concessione » (929) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 447, 448  
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 448  
ZANNIER, *relatore* . . . . . 447

« Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile - per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (953) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, *relatore* . . . . . 432, 435  
ADAMOLI . . . . . 433, 435  
DE UNTERRICHTER . . . . . 434  
FERRARI Francesco . . . . . 434  
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . . 435

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Crollanza, De Unterrichter, Fa-

*bretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martincz, Masciale, Massobrio, Restagno, Spasar, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Romita, per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi e per la marina mercantile Riccio.*

**G U A N T I**, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione e rinvio del disegno di legge:**

« **Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta** » (953)

**P R E S I D E N T E**, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta ».

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

*Articolo unico.*

Per le esigenze temporanee relative alla esecuzione di lavori condotti in amministrazione diretta dall'Ispettorato generale della aviazione civile, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile — ha facoltà di assumere operai con contratto di diritto privato della durata massima di 60 giorni, con l'osservanza delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati.

L'operaio, assunto ai sensi del precedente comma, non acquista la qualifica di operaio

dello Stato e non può essere trattenuto al lavoro oltre il periodo massimo di 60 giorni.

I dirigenti degli Uffici centrali e periferici, che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui al precedente comma, sono personalmente e solidalmente responsabili delle somme conseguentemente erogate.

La Corte dei conti, d'ufficio, o su domanda dell'Amministrazione, ovvero della competente Ragioneria centrale, promuove il giudizio a carico dei responsabili a termini degli articoli 52 e 53 del testo unico 12 luglio 1934, n. 1214, e degli articoli 13 e seguenti del regolamento di procedura approvato con regio decreto 13 agosto 1933, n. 1038.

Riferirò io stesso, brevemente.

Come gli onorevoli colleghi ben ricordano, nel 1961 il Parlamento approvò un provvedimento legislativo, divenuto la legge 5 marzo 1961, n. 90, con il quale venne determinato lo stato giuridico degli operai dello Stato, al fine di mettere un po' d'ordine nella materia, fino allora priva di norma, dell'impiego della manodopera da parte delle varie Amministrazioni dello Stato.

Con la legge n. 90 si stabilì che gli operai dello Stato venissero assunti stabilmente e iscritti regolarmente a ruolo in base ad una classificazione e con retribuzioni ben determinate; si fissarono dei ruoli organici e tutta una serie di disposizioni riguardanti i requisiti per l'assunzione, il trattamento economico, la disciplina, la risoluzione del rapporto di lavoro e così via. Si stabilì contemporaneamente il divieto di assunzione di operai non di ruolo e giornalieri, rendendo responsabili i dirigenti degli uffici centrali e periferici di eventuali provvedimenti in violazione di tale divieto.

Furono ammesse, però, due eccezioni: l'una, contemplata dall'articolo 65 della legge, in favore dell'Amministrazione autonoma delle poste e telecomunicazioni, alla quale veniva data facoltà, per esigenze impreviste e indilazionabili e con l'osservanza delle norme sul collocamento dei lavoratori disoccupati, di reclutare operai con contratto di diritto privato per una durata massima di 60 giorni; l'altra, oggetto dell'articolo 66 della

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

stessa legge n. 90, a favore dell'Amministrazione autonoma dei monopoli dello Stato, cui si riconosceva la facoltà di valersi delle disposizioni speciali in materia di assunzione di operai contemplate dall'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 18 febbraio 1946, n. 113, dall'articolo 4 del decreto legislativo 10 febbraio 1948, n. 229, dalla legge 29 ottobre 1954, n. 1075, e dalla legge 31 marzo 1955, n. 265, la quale ultima, all'articolo 2, primo comma, reca « L'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato ha facoltà di assumere personale salariato per lavori di carattere stagionale inerenti alla lavorazione del tabacco in foglia, nonchè per i lavori stagionali delle saline ».

Tali eccezioni venivano giustificate dal fatto che le due Amministrazioni in parola potevano venire a trovarsi improvvisamente nella necessità di provvedere con lavori in economia a fronteggiare situazioni impreviste compromettenti il regolare funzionamento dei loro servizi, senza avere disponibile adatto personale di ruolo. Ma è indubbio che in situazioni analoghe può venire a trovarsi anche l'Ispettorato generale dell'aviazione civile: basti pensare al prosciugamento degli aeroporti e alla riparazione dei danni causati da agenti atmosferici, alla rimozione di ostacoli improvvisi alla navigazione aerea, ai lavori urgenti necessari a seguito di incidenti aerei, e così via.

Per tali motivi è stato predisposto il presente disegno di legge con il quale, in sostanza, si vengono ad estendere le eccezioni previste dagli articoli 65 e 66 della legge 5 marzo 1961, n. 90, anche all'Ispettorato generale dell'aviazione civile, al quale è data pertanto facoltà di assumere operai con contratto di diritto privato della durata massima di 60 giorni, per esigenze temporanee relative all'esecuzione di lavori condotti in amministrazione diretta dall'Ispettorato stesso.

Ora, senza entrare nel merito della questione se le eccezioni introdotte con la legge n. 90 siano state o non siano state giuste ed opportune, devo dire però che, secondo il mio parere, dal momento che tali eccezioni sono state ritenute necessarie nei confronti di due Amministrazioni dello Stato,

e poichè analoga necessità si presenta per un'altra Amministrazione, non è possibile non trovare più che giustificato il disegno di legge sottoposto al nostro esame: ad esso, pertanto, invito gli onorevoli colleghi a dare il loro voto favorevole.

**A D A M O L I .** La illustrazione del disegno di legge, testè fatta dall'onorevole Presidente, ha indubbiamente fornito alla Commissione ulteriori elementi di chiarificazione; tuttavia noi non possiamo fare a meno di rilevare che ci troviamo di fronte ad una linea di condotta che certamente non può essere seguita.

Come è stato ora ricordato dal relatore, infatti, il Parlamento ha emanato una legge, con la quale ha tentato di mettere un certo ordine nel campo dell'impiego della manodopera da parte dei vari settori della Amministrazione dello Stato: non appena approvata tale legge, però, sono state concesse eccezioni, che non hanno fatto altro che ricreare lo stesso disordine che si era cercato di eliminare.

Ora, il disegno di legge oggi al nostro esame non fa altro che introdurre, appunto, una nuova deroga alla legge 5 marzo 1961, n. 90, che ha disciplinato lo stato giuridico degli operai dello Stato, venendo così ad infirmare due principi fondamentali, sui quali faticosamente il Parlamento era riuscito a mettere un punto fermo, quello della sistemazione organica degli operai dello Stato, in modo che fossero tutti inseriti in un organico permanente e definitivo, e quello, ancora più importante, del divieto dei contratti di lavoro a tempo determinato (che costituivano uno degli aspetti più gravi del rapporto di lavoro, in quanto permettevano al datore di lavoro di assumere e licenziare gli operai dopo un certo periodo di tempo senza doverne rendere conto a nessuno).

Anche a nome del Gruppo al quale appartengo, in considerazione della particolare materia trattata dal provvedimento in questione, devo esprimere peraltro tutta la mia meraviglia per la mancanza del parere della Commissione a mio avviso più interessata, la Commissione Lavoro e previdenza sociale,

la quale, evidentemente, avendo un quadro più completo dei relativi problemi, avrebbe potuto utilmente consigliarci in merito.

Propongo, pertanto, in via pregiudiziale, che sia sentito sul disegno di legge in esame il parere della Commissione Lavoro.

FERRARI FRANCESCO. Parlando a titolo personale, mi permetterei di fare alcune osservazioni in merito al disegno di legge in discussione.

Come è stato ricordato poc'anzi dall'onorevole Presidente, con gli articoli 65 e 66 della legge 5 marzo 1961, n. 90, che ha disciplinato lo stato giuridico degli operai dello Stato, l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e l'Amministrazione dei monopoli di Stato sono state autorizzate, per far fronte a particolari necessità di servizio, ad assumere personale non di ruolo in determinati periodi dell'anno, rispettivamente per Pasqua, Natale e le feste del Patrono e nei periodi di semenzai, di trapianti del tabacco e di altre particolari attività di lavoro. Desidero però far notare agli onorevoli colleghi che, oltre a queste due eccezioni, sono state introdotte con due provvedimenti successivi, dei quali sono stato io stesso relatore, altre due deroghe alla predetta legge n. 90, a favore dell'Ispettorato dell'agricoltura e delle foreste nei periodi di trapianto e di seminazione e dell'Amministrazione dei lavori pubblici per fronteggiare particolari avversità atmosferiche (frane, inondazioni, e così via) di carattere eccezionale. A tali Amministrazioni non fu possibile peraltro applicare quanto disposto dagli articoli 65 e 66 solo perchè i periodi in cui si manifestava quest'ultima necessità di personale straordinario non coincidevano con quelli previsti per l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e per l'Amministrazione dei monopoli di Stato.

Ora, a me pare che se introducessimo una ulteriore deroga alla legge n. 90 a favore dell'Ispettorato dell'aviazione civile, tanto varrebbe abolire gli articoli 65 e 66 ed estendere quelle disposizioni eccezionali a tutte le Amministrazioni dello Stato.

Per quanto si riferisce al caso particolare, devo inoltre rilevare che non mi sembra di

ravvisare una effettiva necessità di tale deroga in rapporto alle esigenze dell'Ispettorato dell'aviazione civile, alle quali lo stesso potrebbe ovviare attraverso appalti a ditte specializzate che interverrebbero in caso di necessità — secondo il mio parere — con maggiore rapidità ed efficacia.

Non posso fare a meno, quindi, di manifestare gravi perplessità circa l'opportunità di approvare il presente disegno di legge, che verrebbe ad infirmare ulteriormente il principio generale stabilito dalla legge numero 90. Riterrei opportuno, ad ogni modo, sentire in proposito anche il parere delle organizzazioni sindacali.

DE UNTERRICHTER. Non mi sembra di poter condividere il parere espresso dai colleghi che mi hanno preceduto: secondo il mio modo di vedere, infatti, una cosa è la teoria ed una cosa ben diversa è la pratica. Non vi è dubbio che la posizione ideale per un prestatore d'opera è quella che gli assicuri una certa stabilità; pertanto è logico e preferibile — fin dove è possibile — servirsi di manodopera assunta stabilmente. Non dobbiamo dimenticare, però, che la manodopera interessata al presente disegno di legge viene in genere reclutata nella categoria dei sottoccupati e non dei disoccupati, e che questo tipo eccezionale di lavoro, quindi, rappresenta più che altro una integrazione delle possibilità di guadagno per molti lavoratori. D'altra parte, le esigenze alle quali l'Ispettorato dell'aviazione civile deve far fronte sono evidentemente delle esigenze che non possono essere soddisfatte convenientemente con l'assunzione di manodopera stabile, perchè si tratta per lo più di necessità particolari di carattere eccezionale ed improvviso (riparazione di danni alle piste di atterraggio, falciatura dell'erba, e così via) limitate ad un periodo di tempo molto ristretto.

Ritengo, inoltre, che il sistema di affidare l'appalto di tali lavori a imprese specializzate comporterebbe una spesa maggiore, mentre la possibilità di risolvere rapidamente ed efficacemente le difficoltà e gli inconvenienti di cui trattasi ne risulterebbe grandemente inceppata e rallentata; secondo

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

il mio parere, è necessario soprattutto avere maggiore fiducia nei funzionari che dirigono i vari settori dell'Amministrazione dei trasporti, perchè altrimenti nessun sistema potrà mai ritenersi adatto allo scopo, e nello stesso tempo è necessario anche non vedere tale tipo di assunzione soltanto come una limitazione dei diritti dell'operaio, ma come un sistema per far fronte adeguatamente a situazioni eccezionali legate alla attività delle varie Amministrazioni dello Stato ed in particolare dell'Ispettorato dell'aviazione civile.

Mi dichiaro, pertanto, d'accordo con l'onorevole Presidente sull'opportunità di approvare il presente disegno di legge.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La legge 5 marzo 1961, n. 90, stabiliva l'inquadramento organico degli operai dello Stato al fine di eliminare tutte le situazioni di incertezza e di instabilità nella occupazione dei medesimi. Indiscutibilmente, quella legge aveva anche lo scopo di eliminare il contratto di lavoro a termine: un'arma che usata qualche volta in maniera non troppo corretta poteva, per i dipendenti, provocare effettivamente situazioni di gravissimo disagio.

Tuttavia, lo stesso legislatore si rese conto della necessità di prevedere alcune eccezioni per situazioni particolari, come quelle della Amministrazione dei monopoli di Stato e delle poste e telecomunicazioni: successivamente, come giustamente è stato ricordato dal senatore Ferrari, si considerarono anche le situazioni dell'Amministrazione dell'agricoltura e delle foreste e di quella dei lavori pubblici. Se adesso, con il disegno di legge in questione, si pensa di introdurre un'altra eccezione, non per questo si può dire che la legge n. 90 sia annullata. L'attività dell'Ispettorato dell'aviazione civile, infatti, ha incontestabilmente aspetti del tutto particolari: solo se si potesse negare ciò, sarebbe possibile respingere questo disegno di legge. È evidente che per far fronte a situazioni eccezionali non si può ricorrere soltanto agli operai stabilmente in ruolo.

È stato fatto presente che il problema si potrebbe risolvere facendo ricorso ad ap-

palti con ditte private; ma a questa proposta potrei obiettare che — in moltissime circostanze — le ditte private non hanno accettato la nostra offerta perchè impegnate in altri lavori, spesso finanziariamente più convenienti. Forse in questo momento, dato lo scarso livello di occupazione, sarebbe più facile rivolgersi a tali ditte, ma l'Ispettorato generale dell'aviazione civile non può correre il rischio di non essere in grado di fronteggiare, in qualsiasi momento, situazioni eccezionali legate all'attività degli aeroporti, quali lo sgombero della neve, il prosciugamento dell'acqua, nonchè il taglio dell'erba.

Vogliamo procedere con la massima cautela? D'accordo; come è stato proposto, chiediamo un parere alla Commissione Lavoro, ma, francamente, non vedo la ragione per cui dovremmo negare all'Ispettorato della aviazione civile quanto è stato già concesso ad altri servizi dello Stato.

A D A M O L I . Da parte nostra insistiamo affinché, prima di decidere in merito a questo provvedimento, venga richiesto un parere alla Commissione Lavoro del Senato.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta; nel frattempo, richiederemo su di esso il parere della 10<sup>a</sup> Commissione (Lavoro).

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife » (875)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G I A N C A N E , *relatore*. Onorevoli senatori, la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife (Alifana) fu approvata con decreto ministeriale 1° aprile 1900, n. 197, per una durata di 50 anni a partire dalla data di apertura all'esercizio, avvenuta per l'ultimo tronco il 5 ottobre 1914.

Con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1954, n. 1459, sebbene la concessione iniziale non fosse ancora scaduta, fu approvato un nuovo atto di concessione della durata di 35 anni e cioè fino al 22 dicembre 1989, concessione che costituisce la prosecuzione di quella precedente con tutti gli stessi diritti, privilegi ed obbligazioni.

Con tale atto l'esercizio dell'intera linea, che fin dal 1923 era passato in gestione governativa, veniva riaffidato alla Concessionaria la quale avrebbe provveduto alla ricostruzione del tronco S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife trasformandolo a scartamento ordinario, con una spesa totale prevista in lire 2.860.532.626 aumentata successivamente a lire 3.969.498.329 e coperta interamente da contributo, in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Per il rimanente tronco era prevista la sostituzione con autoservizio del tratto S. Maria Capua Vetere-Capua, mentre si faceva salva l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per il tratto Napoli-S. Maria Capua Vetere.

Difatti, mentre procedevano i lavori di costruzione del tronco S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, veniva preso in esame il programma di ammodernamento del tratto Napoli-S. Maria Capua Vetere, ma non poteva essere attuato non essendovi disponibilità sui fondi stanziati, di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

La nuova sovvenzione dovrebbe riguardare l'intera linea, e in tal senso la Concessionaria ha redatto la domanda in data 14 gennaio 1961; poichè il tronco Napoli-S. Maria Capua Vetere deve essere ancora ammodernato, ne si sa ancora quando ciò sarà possibile mentre è urgente provvedere alla apertura dell'altro tronco, si ritiene per il momento necessario scindere i due esercizi,

anche perchè i due tronchi possono agevolmente considerarsi a sè stanti, aventi differenti caratteristiche ed essendo assolutamente indipendenti uno dall'altro.

Per la determinazione della sovvenzione la Concessionaria ha fatto già da vario tempo un accurato studio allo scopo di stabilire la previsione sia degli introiti che delle spese di esercizio.

Per quanto riguarda gli introiti essa ha preso per base il traffico avutosi nei precedenti anni sulla autolinea sostitutiva Napoli-Caserta-Caiazzo-Piedimonte d'Alife, pari a 517.000 viaggiatori trasportati su un percorso medio di 30 chilometri, corrispondenti quindi a 15.510.000 viaggiatori chilometro, di cui è stato previsto di poterne assorbire il 70 per cento ed avere in breve tempo l'incremento del 25 per cento.

È previsto inoltre un ulteriore afflusso di traffico di 135.000 unità da paesi vicini che dovrebbero essere collegati alla ferrovia con servizi automobilistici gestiti dalla stessa società.

Evidentemente, tali previsioni appaiono piuttosto ottimistiche in quanto, partendo da 15.500.000 viaggiatori chilometro della autolinea sostitutiva, si può ragionevolmente confermare soltanto la previsione di assorbimento del 70 per cento da parte della ferrovia, con un incremento, però, del 20 per cento per il miglior servizio e per incremento naturale, con un assorbimento complessivo del 25 per cento pari a circa 3.000.000 di viaggiatori chilometro.

La Concessionaria ha fatto anche una valutazione presuntiva delle percentuali delle varie categorie di viaggiatori paganti diverse tariffe.

Nel piano presentato il 14 gennaio 1961, essa aveva previsto delle tariffe sensibilmente inferiori a quelle delle Ferrovie dello Stato e ciò allo scopo di poter vincere la concorrenza delle autolinee; ma tenuto conto degli aumenti applicati da queste ultime, la Concessionaria stessa ha richiesto, in data 6 dicembre 1961, di maggiore delle tariffe del 15 per cento per i biglietti ordinari e del 10 per cento per gli abbonamenti.

Con tali aumenti le tariffe ordinarie vengono a risultare all'incirca uguali a quelle

delle Ferrovie dello Stato, mentre alquanto superiori risultano quelle per abbonamento, sebbene ancora inferiori a quelle delle autolinee.

Circa gli introiti presumibili per le merci, nel progetto di massima presentato nel 1953, per la ricostruzione della ferrovia, la Concessionaria aveva esposto una lunga e dettagliata analisi del traffico complessivo di esportazione e importazione della zona Alfana. Purtroppo, pur ammettendo che i quantitativi di merci in movimento nella zona siano effettivamente quelli allora previsti, la stessa Concessionaria ritiene oggi che, in relazione allo sviluppo dei trasporti su strada, ben poco di detto traffico si riverserà sulla ferrovia.

Malgrado ciò, anche le previsioni da essa fatte, in base alle quali si dovrebbe avere annualmente il trasporto di 63.500 tonnellate di merce, su un percorso medio di 30,7 chilometri, pari quindi a 1.950.000 tonnellate chilometro, con un totale di introiti di lire 48.500.000, appaiono alquanto ottimistiche, specie se si confrontano con i dati relativi a ferrovie in concessione esercitate con caratteristiche pressochè simili; difatti, dalla statistica si ricavano i seguenti dati di merci annualmente trasportate, espressi in tonnellate per chilometro di linea ferroviaria:

	1958	1959
Sud-Est (Bari - Martina Franca - Taranto) . . . . .	28.300	28.300
Sud-Est (media) . . . . .	20.000	22.500
Garganica . . . . .	2.000	8.700
Benevento-Cancello . . . . .	4.800	10.300
Sangritana . . . . .	1.300	1.300
Roma-Nord . . . . .	8.000	7.400
Centrale Umbra . . . . .	16.500	17.700
Aretine . . . . .	5.800	5.800

Anche assumendo il dato massimo, corrispondente alle ferrovie del Sud-Est, tronco Bari-Martina Franca-Taranto, il traffico presumibile ammonterà a chilometri 41 per 28.300=1.160.000 tonnellate chilometro che, alla tariffa media di lire 24,80 per tonnellata-chilometro, danno un introito lordo di circa 29.000.000, introito che, al netto delle

tasse erariali, si riduce, in cifra tonda a lire 28.000.000.

La Concessionaria aveva esposto, nel piano finanziario presentato, le previsioni di attivo e passivo relative alla gestione di vari servizi automobilistici, di cui una parte esistenti, una parte da richiedere come concessione. Nella proposta successiva, questi ultimi sono stati stralciati lasciando quelli già esistenti che resteranno come linee integrative con programma più ridotto di quello attuale in quanto, come si è detto, la previsione è di poter assorbire con la ferrovia il 70 per cento dell'attuale loro traffico.

Al passivo del piano finanziario è stata esposta dalla Concessionaria nella quota c) la quota di interessi e ammortamenti dell'alea del 10 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per i lavori di concessione della ferrovia, che resta a carico della società in base all'articolo 5 della legge 14 giugno 1949, n. 410; nella quota d) ha inoltre esposto gli interessi del 5,5 per cento sull'intera spesa di 745.125.434 ammessa per l'acquisto del materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea, su cui è stato concesso un contributo dello Stato nella misura del 50 per cento in base alla legge 14 giugno 1949, n. 410; nella quota g) le spese di esercizio si riferiscono principalmente al personale di cui 90 di ruolo, 16 avventizi, oltre a due dirigenti, per cui la spesa globale per detto personale risulta di lire 124.940.000.

I pareri della Commissione interministeriale in materia sono stati molto discordi, per cui si è ritenuto opportuno sentire in proposito il parere del Consiglio di Stato e questo, con parere, n. 447, in data 11 luglio 1962, ha ritenuto che le richieste formulate dalla Concessionaria debbano avere integrale accoglimento e, quindi, entrambe le quote suddette debbono far parte del piano finanziario.

Poichè l'esercizio della ferrovia S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife si è dimostrato sin dal suo inizio largamente passivo, necessita accordare una sovvenzione annua ordinaria alla Società concessionaria che, come è noto, è la Compagnia delle Ferrovie del Mezzogiorno d'Italia.

Ritengo quindi, onorevoli senatori, che si possa accettare quanto proposto dalla competente Commissione interministeriale, che, con voto del 20 novembre 1962, aveva espresso il parere che per il suindicato tratto ferroviario possa concedersi, a partire dall'apertura dell'esercizio e fino allo scadere della concessione (22 dicembre 1989), una sovvenzione annua di lire 162.238.000, pari a lire 3.948.900 per ognuno dei chilometri 41.084 di linea in concessione, salvo l'aggiunta di un importo corrispondente alla quota di ammortamento e interessi della spesa riconosciuta ammissibile per la ricostruzione della ferrovia non coperta dal contributo dello Stato accordato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Sul testo delle relative disposizioni, il Ministero del tesoro nel dare il suo parere favorevole, ha tuttavia proposto che all'onere per il periodo fino al 30 giugno 1964 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 si faccia fronte con le entrate derivanti dal versamento in Tesoreria di corrispondenti importi da prelevarsi dal conto corrente infruttifero intestato a « Ministero tesoro liquidazione beni tedeschi in Italia ».

In conformità è stato redatto l'articolo 2 del presente disegno di legge.

Concludendo, onorevoli senatori, vi invito a voler approvare questo provvedimento, anche se mi rendo conto che esso investe un problema quanto mai delicato: quello delle ferrovie in concessione. Tuttavia, in attesa che intervenga una regolamentazione generale anche in questo settore — allo stato attuale delle cose, ed in base al disposto delle norme vigenti — ritengo che non si possa non approvare il presente disegno di legge.

**G U A N T I .** Onorevole Presidente, anche a nome del mio Gruppo politico, dichiaro di essere contrario alla concessione della sovvenzione in oggetto e ciò per le ragioni di principio ampiamente esposte dal senatore Giacomo Ferrari, in occasione del dibattito sul bilancio dei Trasporti, in questa Commissione.

In quell'occasione, noi presentammo un ordine del giorno con il quale chiedevamo

al Governo un piano generale per il riscatto di tutte le ferrovie in concessione e, pertanto, non possiamo non guardare con occhio critico al provvedimento sottoposto al nostro esame.

Con esso, infatti, si intende concedere alla ferrovia in questione una sovvenzione annua dalla data di inizio dell'esercizio ferroviario fino alla scadenza della concessione — cioè al 22 dicembre 1989 — di lire 162.238.000 fatte salve, ai fini della revisione della sovvenzione stessa, le disposizioni dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

Si fa un gran parlare dei famosi « rami secchi » che ci sono nella nostra rete ferroviaria e anche nel piano Pieraccini — al capitolo « Trasporti » — si dice che ben 5.000 chilometri di strada ferrata, essendo passivi, devono essere eliminati.

Il senatore Giancane, nella sua relazione, ci ha detto che la ferrovia S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife si è dimostrata ampiamente passiva; ed allora non si comprende assolutamente il perchè di questa sovvenzione alla Società concessionaria (che in origine era belga) di 162 milioni annui! Inoltre, prima di erogare questo contributo, ritengo che dovremmo essere minutamente messi al corrente del modo in cui questa Società gestisce la ferrovia, per vedere se una spesa di questo genere possa trovare giustificazione.

Pertanto, per i motivi esposti, noi ci dichiariamo del tutto contrari all'approvazione di questo provvedimento e sollecitiamo, nel contempo, la definizione del piano di ammodernamento della nostra rete ferroviaria nonchè un provvedimento di revoca di tutte le concessioni esistenti in questo settore per far passare alle dirette dipendenze dello Stato tutti i servizi di trasporto.

**L O M B A R D I .** Devo dire, per la verità, che per quanto mi riguarda ho delle gravi perplessità in proposito. Da dati in mio possesso risulta che per il 1963 il coefficiente d'esercizio di questo tronco ferroviario è di 5,6, mentre in valore assoluto i risultati sono i seguenti: prodotti del traffico 49 mi-



lioni 178.805, spese d'esercizio 151.857.105; per il 1964 come prodotti del traffico abbiamo soltanto 40.000.000, mentre non abbiamo ancora i dati relativi alle spese d'esercizio, da cui appare evidente che fra qualche anno, nonostante l'ammodernamento del tronco, se le cose non cambiano...

**M A S C I A L E** . . . non vi saranno più entrate!

**L O M B A R D I** . . . la situazione peggiorerà ulteriormente.

Colgo quindi l'occasione della discussione del presente disegno di legge per presentare un ordine del giorno, in cui si prende in esame il problema di queste ferrovie in concessione, le cui condizioni d'esercizio, in riferimento a valori assoluti e relativi del coefficiente d'esercizio, presentino, al momento attuale e soprattutto per le situazioni di traffico futuro, dei bilanci assolutamente impossibili, non dico dal punto di vista di una gestione economica, sia privata sia dello Stato, ma anche tenendo conto degli oneri sociali che si possono affrontare. Farei, pertanto, un voto perchè il Governo — in questo caso, infatti, la competenza è molteplice, cioè non soltanto del Ministero dei trasporti, ma anche di quello dei lavori pubblici e delle Amministrazioni locali — predisponga per i casi più significativi ed urgenti, per i casi addirittura che siano di una anomalia straordinaria, un programma di sostituzione delle linee ferroviarie con sedi stradali da sistemare o da costruire per le stesse relazioni di traffico, previa costruzione a tempo opportuno, s'intende, perchè diversamente la situazione diverrebbe insostenibile.

Rimanendo sempre nell'ambito delle ferrovie in concessione, desidero richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi il caso del tronco ferroviario Cremona-Soncino-Edolo, che è stato soppresso, dopo due anni che era stato ammodernato a spese dello Stato, previa costruzione di una sede stradale fornita di servizio automobilistico, in quel caso gestito dalla stessa società: orbene, all'inizio si ebbe una grande ostilità da parte delle Amministrazioni comunali, dei

partiti, delle Camere di commercio, di tutti gli enti interessati, mentre già dopo due anni tutti esaltavano il nuovo sistema, con il quale, evidentemente, ha risparmiato lo Stato ed hanno guadagnato tutti gli utenti delle località interessate.

Ritengo opportuno, quindi, come ho già detto, cogliere questa occasione per presentare un ordine del giorno con il quale si fanno voti perchè il Governo, così come è stato fatto per i passaggi al livello, predisponga un programma effettivo di superamento di queste situazioni particolari, senza attendere quelle riforme organiche e generali che si continuano a promettere, ma che non vengono mai attuate.

Il testo dell'ordine del giorno è il seguente:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato, esaminato — in occasione della discussione e dell'approvazione del disegno di legge n. 875 " Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife " — il problema scottante delle ferrovie in concessione, le cui condizioni economiche d'esercizio (in ordine all'entità dei prodotti del traffico, delle spese e del relativo coefficiente) allo stato presente e per quanto possibile prevedere per il futuro, siano tali da essere in contrasto con le basilari norme di una normale amministrazione; constatato che non è più ammissibile che alcune situazioni patologiche abbiano a continuare a danno dell'economia del Paese, fa voti perchè il Governo predisponga per i casi più significativi ed urgenti un programma di soppressione di linee esistenti, previa opportuna e tempestiva costruzione o sistemazione di sedi stradali attinenti alle stesse relazioni di traffico ».

**C O R B E L L I N I**. Senza entrare nel merito del grave problema dello sviluppo dei trasporti, devo dire che, secondo il mio parere, una delle cose di cui non si tiene conto e di cui non tengono conto neanche coloro che studiano i programmi dello sviluppo economico nazionale è che esiste una diretta interconnessione tra le attività eco-

nomiche, lo sviluppo sociale di un Paese ed i mezzi di trasporto, che sono indispensabili per incrementare tale sviluppo e renderlo stabile.

Quindi, al testo dell'ordine del giorno presentato dal senatore Lombardi proporrei di apportare un'integrazione con riferimento al problema dei cosiddetti rami secchi: questo problema, infatti — come ho sempre sostenuto sia in campo nazionale che in campo internazionale, tra il consenso generale — deve essere considerato in relazione allo sviluppo economico delle zone di influenza in cui tali ferrovie agiscono. È necessario ricordare, peraltro, che molte di queste ferrovie sono state costruite nella prima metà di questo secolo, quando ancora vigeva un articolo della legge organica sui lavori pubblici — ho ripetuto questo in cento occasioni —, il quale stabiliva che non poteva essere costruita una strada carrozzabile tra due punti del territorio congiunti da una ferrovia. Quindi, sono state costruite ferrovie secondarie dello Stato in varie zone, fino a che non si è imposta l'automobile, fino a che non è sorta l'ANAS, fino a che quella disposizione limitativa non è stata soppressa. Vediamo quindi come lo scopo sociale ed il valore sociale di una determinata linea ferroviaria, che esisteva quando la medesima è stata costruita, non è più esistito in seguito quando altre attività di trasporto hanno interferito con essa. È evidente peraltro che è necessario studiare il problema molto attentamente: se, ad esempio, domani si costruisce a Taranto o a Gela un grande impianto siderurgico le ferrovie che convergono in quelle località e che prima sarebbero state considerate dei rami secchi vengono ad assumere tutta un'altra importanza, a causa dell'enorme sviluppo economico che assumerà la zona. Potrei citare infiniti esempi al riguardo, ma non insisto perchè sull'argomento vi è già una ricca bibliografia.

Secondo il mio parere, quando si parla dell'organizzazione di ferrovie che sono passive per i passati traffici o per i rapporti che esse hanno oggi di concorrenza e non di collaborazione con gli altri tipi di trasporti esistenti, bisogna esaminare il pro-

blema organicamente, affidandolo anche allo studio dei Comitati della programmazione, che finora, al contrario — a quanto mi risulta —, non l'hanno studiato come avrebbero dovuto: permettete che lo dica il Presidente della Commissione internazionale delle comunicazioni.

Il problema dei rami secchi, quindi, deve essere visto sotto un altro aspetto, sotto un aspetto cioè più ampio e socialmente diverso da quello attuale: deve essere legato allo sviluppo delle strade, dell'automobile e delle altre linee di comunicazione e soprattutto — ripeto — a quelle che sono le attività commerciali o comunque economiche che possono svilupparsi in una certa zona.

Gli impianti di ricerca del petrolio, ad esempio, in alcune zone italiane hanno reso possibili trasporti che prima non lo erano: non più tardi di un anno e mezzo fa un Ministro ancora in carica mi pose il quesito circa il mantenimento del tronco ferroviario Pisa-Campiglia, perchè si doveva costruire in quella zona una grande industria siderurgica e quindi ci sarebbe stato bisogno di quella linea per il trasporto delle materie prime al porto di Livorno, al quale si voleva fare capo per quelle attività. In questo caso, quindi, quella linea che adesso è un « ramo secco » sarebbe diventata — e speriamo che lo diventi — una linea efficiente ed importante.

È bene perciò che il problema dei « rami secchi » sia studiato non soltanto in base a quelli che sono i coefficienti d'esercizio passati ed attuali, ma a quelli che saranno i coefficienti d'esercizio futuri, secondo la programmazione. Insisto nel dire che questa previsione deve essere legata alla programmazione, in quanto i mezzi di trasporto sono uno strumento essenziale per lo sviluppo economico di un Paese.

Come ho già accennato nel mio ultimo discorso al Senato, un anno e mezzo fa, anche le linee che sono sorte per ragioni di carattere squisitamente sociale possono avere oggi o acquisire domani un'importanza economica che in passato non avevano.

L O M B A R D I . Avevo già pensato all'aspetto della questione segnalato dal se-

natore Corbellini e per questo ho inserito nel testo dell'ordine del giorno da me presentato l'inciso « allo stato presente e per quanto possibile prevedere per il futuro »; in quanto sono anche io del parere che tutto ciò vada sempre inquadrato nella programmazione nazionale. Devo però rilevare che non mi risulta che in Italia esista ancora un siffatto programma di alternative, al contrario di quanto avviene negli altri Paesi europei dove — a quanto pare — si sta già sopprimendo un numero rilevante di rami secchi che vengono sostituiti con delle strade carrozzabili. L'ordine del giorno, però, si riferisce ai casi più significativi in cui tutto l'onere sociale è a carico dello Stato e per i quali non vi è assoluta convenienza in quanto non è possibile prevedere una loro rinascita ai fini del traffico.

**CORBELLINI.** E se poi qualche scoperta di giacimenti di petrolio, ad esempio, fa nascere tale possibilità?

**PRESDENTE.** Anche sui 5.000 chilometri considerati « rami secchi » bisognerà fare un esame molto approfondito nel futuro, perchè altrimenti si rischia di disfare quello che in seguito potrebbe rivelarsi necessario.

**LOMBARDI.** Il senatore Corbellini mi ha passato il testo di un nuovo periodo da aggiungere alla fine del mio ordine del giorno, che io non ho nulla in contrario ad accettare. Il periodo è il seguente: « Tale programma dovrà tenere conto dello sviluppo economico e sociale delle zone di mercato da cui le ferrovie stesse derivano il proprio traffico e della naturale interconnessione delle diverse attività di trasporto che in tali zone vengono svolte ».

**MASCIALE.** Con il presente disegno di legge si autorizza lo Stato a versare a questa società, triplicando la misura attuale, un contributo di 162 milioni. È evidente, però, che in futuro le altre società concessionarie, in base a questo provvedimento che noi oggi forse approveremo, potranno fare analoga richiesta di aumento,

richiamandosi a tale precedente. Tanto varrebbe allora dire che si intende abolire la legge del 1952, che prevede un contributo massimo di 1.400.000 lire a chilometro.

Oggi si dice che la situazione di questa Compagnia è tale che la misura del contributo deve essere rivista, ma non ci si fanno conoscere (e qui mi richiamo all'osservazione acuta e forse maliziosa del senatore Lombardi, quando ha ricordato che noi conosciamo soltanto la misura decrescente delle entrate), per esempio, le spese generali della Società. Le generiche previsioni di maggiori uscite però non sembrano molto fondate in quanto il personale è *grosso modo* lo stesso ed anche le spese di gestione.

Poichè non conosciamo tutte queste cifre, questi dati, come possiamo noi, con la massima facilità e disinvoltura, approvare la sovvenzione di 162 milioni annui — fino al 1989 — a questa Società? Come possiamo far questo senza tener conto che oggi, anno 1965, si tratta di 162 milioni ma che in futuro questo contributo potrebbe essere ulteriormente aumentato?

Inoltre, ammesso che noi approviamo questo provvedimento, chi potrà impedire ad altre società concessionarie di chiedere allo Stato uguali sovvenzioni?

Fatte queste considerazioni, onorevole Presidente, io mi domando, dunque, se è legittima e costituzionale la decisione che il relatore, senatore Giancane, ci invita a prendere circa queste norme perchè ritengo che noi non possiamo, con un provvedimento fatto *ad hoc* per questa Società, elevare il limite massimo del contributo già previsto con la legge del 1952.

Pertanto, anche per le considerazioni prima esposte dal senatore Guanti relativamente ai « rami secchi » della nostra rete ferroviaria, non mi sento — quale rappresentante del Partito socialista italiano di unità proletaria — di dare il mio voto favorevole al provvedimento in esame ed invito a fare altrettanto anche i numerosi Commissari presenti in quest'Aula che, in modo particolare, si sono preoccupati e si preoccupano del problema dei trasporti e delle spese ad esso inerenti; non vorrei infatti che certi

discorsi avessero valore solo in talune circostanze e non in altre, permettendo così di far passare, direi « alla chetichella », norme che non possono avere la nostra responsabile approvazione.

GENCO. Se mi è permesso, vorrei cercare di sdrammatizzare la discussione e, per prima cosa, devo dire che non mi rendo conto del perchè il senatore Masciale abbia parlato di « provvedimento fatto passare alla chetichella » quando si tratta di proposte di nuove norme che hanno tutto il carattere della pubblicità essendo pervenute all'esame del Parlamento.

A mio avviso, onorevoli senatori, il problema che ci si pone è uno solo: dobbiamo mantenere in efficienza il tratto ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife o dobbiamo sopprimerlo?

Francamente, io non so quanti di noi avrebbero il coraggio di andare in quella zona e dire che quella ferrovia si chiude; perchè non dobbiamo dimenticare, onorevoli Commissari, che se si sopprime quel tratto ferroviario senza sostituirlo con una strada — come ben diceva il senatore Lombardi — renderemmo quasi impossibili le comunicazioni fra tutti quei paesi!

Nella relazione ministeriale allegata al disegno di legge leggo: « La ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere-biforcazione Capua e biforcazione Capua-Piedimonte d'Alife, notevolmente danneggiata dagli eventi bellici, è stata riattivata all'esercizio in un primo tempo nel solo tratto Napoli-Santa Maria Capua Vetere e, a decorrere dal 5 aprile 1963, nel secondo tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife ».

Ora, mentre il primo tratto è stato ricostruito a scartamento ridotto, il secondo — nel 1963 — è stato ricostruito a scartamento normale e questa è una ragione di più per domandarsi se sia opportuno, a circa due anni di distanza dall'avvenuta riattivazione, obbligare la società concessionaria a chiuderlo, negandole la sovvenzione di cui al presente provvedimento. In questo caso, quale sarà la reazione di quelle popolazioni? E del resto, aggiungo io, quel tronco ferroviario sarà sempre passivo, sia che venga

gestito da una società concessionaria che dallo Stato (similmente a quanto è accaduto per le ferrovie calabro-lucane), e pertanto, non vedo la ragione per cui dovremmo privare la zona di Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife di questo mezzo di comunicazione. Per questi motivi, sarei dunque del parere di approvare il provvedimento, salvo poi studiare — in sede di programmazione — quale sarà la soluzione più opportuna da adottare anche in relazione allo sviluppo della rete stradale da effettuarsi in quella zona.

Alcuni onorevoli senatori intervenuti nel dibattito hanno sollevato la questione dei « rami secchi » e, al riguardo, vorrei rivolgere al sottosegretario Lucchi una precisa istanza affinché l'elenco dei « rami secchi », fornitoci in occasione della discussione del bilancio dei Trasporti, venga completato precisando — tronco per tronco — quali sono i rispettivi coefficienti di esercizio. Inoltre, sarebbe necessario che — sempre per ogni singolo tronco ferroviario — ci venisse specificato quali sono gli introiti e le spese relative, perchè solo in questo modo avremo sott'occhio la visione completa della situazione.

Vorrei, per finire, domandare agli onorevoli Commissari se sanno quali sono i tratti ferroviari più costosi in Italia; ebbene, sono proprio quelli di grandissimo traffico, percorsi da treni di gran lusso, da elettrotreni che sono quanto mai costosi.

CORBELLINI. Vorrei precisare, senatore Genco, che un elettrotreno — per tonnellata-chilometro — costa meno del treno merci!

GENCO. Il fatto è che una gran parte del deficit di bilancio delle Ferrovie dello Stato è rappresentato da quei tratti ferroviari che sembrano i più frequentati come, ad esempio, il tratto Milano-Roma; e questo, senatore Corbellini, come si spiega?

Ritornando a quanto stavo dicendo, io mi domando per quale ragione i cittadini che abitano nei piccoli centri — come può essere Piedimonte d'Alife — e non Roma o Milano, devono essere privati di un mezzo di co-

municazione così importante come è quello ferroviario e non capisco perchè, se la collettività può sopportare i rilevanti oneri che derivano dall'esercizio dei grandi tronchi ferroviari, non possa sopportare anche la spesa annua di 162 milioni a favore della ferrovia di cui trattasi!

Per tutte queste ragioni, onorevoli senatori, voterò, pienamente convinto e consapevole, a favore del presente disegno di legge.

ZANNIER. Il dibattito svoltosi sul presente provvedimento presenta, a mio avviso, due aspetti: da una parte, infatti, si è interessato della materia attinente al provvedimento stesso e, dall'altra, ha riguardato problemi importanti ma troppo generali che, forse, non era questo il momento e la sede più opportuna per affrontare.

Noi ci troviamo di fronte al problema di una società concessionaria che ha determinati rapporti con lo Stato, rapporti regolati da precise disposizioni; il disegno di legge in esame tende per l'appunto a sanzionare una sovvenzione annua di esercizio a favore di tale società superiore al limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

La domanda che ci dobbiamo porre è, dunque, se questo contributo integrativo, superiore a quello previsto dalla legge del 1952, sia o meno necessario: ma, a questo proposito, nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge si dice testualmente: « Sul riconoscimento di quest'ultima quota aggiuntiva si è espresso favorevolmente il Consiglio di Stato con suo parere n. 447, dell'11 luglio 1962 ».

Data al disegno di legge questa impostazione, a noi non resta che approvarlo con tranquillità, ferme restando quelle considerazioni di ordine generale così lodevolmente esposte, come sempre, dal senatore Lombardi.

Sono infatti anch'io del parere che si debba arrivare ad armonizzare tra loro i traffici ferroviari e quelli automobilistici o di altra natura, ma questo è un problema di coordinamento e di programmazione che le autorità di Governo dovranno quanto pri-

ma affrontare unitamente a quello dei « rami secchi » esistenti nella nostra rete ferroviaria di cui da tanti anni si parla senza arrivare ad alcun risultato.

In conclusione, mi dichiaro dunque d'accordo circa l'approvazione del presente provvedimento, nonchè dell'ordine del giorno presentato dai senatori Lombardi e Corbellini.

PRESIDENTE. Vorrei fare osservare, in sintesi, che con questo disegno di legge non è che si debba decidere se costruire un tronco, nè se mantenerlo o meno: si tratta soltanto di uno strumento finanziario che consente allo Stato di far fronte ad un impegno che ha preso attraverso una convenzione. Questo è tutto.

GIANCANE, relatore. Volevo dire solo poche parole perchè non appaia che il relatore abbia dato a cuor leggero il suo assenso a questo disegno di legge. Mi trovo concorde con le considerazioni di carattere generale che sono venute da tutte le parti di questo ramo del Parlamento, e mi trovo anche consenziente con l'ordine del giorno del senatore Lombardi che sintetizza ed esprime queste esigenze di carattere generale. Io stesso, intervenendo sul bilancio dei Trasporti, ho puntualizzato proprio questo aspetto negativo della politica dei trasporti in Italia ed ho invitato il Governo a provvedere, nel più breve tempo possibile, in sede di programmazione, a porre un po' d'ordine in questa situazione in cui oggi ci troviamo. Detto questo, il disegno di legge in sè e per sè noi non possiamo che approvarlo, perchè è una conseguenza della convenzione che lo Stato ha stipulato con la società concessionaria; perchè — come diceva il senatore Zannier — non ci sarebbe stato bisogno di un disegno di legge se la convenzione fosse rimasta nei limiti delle leggi precedentemente vigenti.

Si è dovuto fare questo disegno di legge per rendere possibile il superamento di quei limiti e, quindi, il funzionamento di una ferrovia che serve oggi alle popolazioni delle zone attraversate dalla linea. Per questi mo-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

tivi raccomando ancora una volta l'approvazione del disegno di legge al nostro esame.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sulle considerazioni generali è ovvio che il Governo è perfettamente d'accordo. Nessuno è soddisfatto della situazione attuale, non tanto di questa linea, ma delle ferrovie in concessione in generale. Credo, però, che appaia ormai raggiungibile — e non consideratemi un ottimista — nel piano della programmazione, una riforma organica che permetterà di rivedere moltissime posizioni.

L'approvazione di questo disegno di legge non impedisce che tra un anno, nell'ambito di una certa disciplina programmatica di interventi, si possa arrivare a certe modifiche di fondo nella gestione, pur conservando la linea.

Certo è che non dobbiamo illuderci che una gestione, affidata ad un altro ente, diventi automaticamente attiva. Si tratta di un costo sociale ed è giusto che i trasporti in Italia vengano considerati anche nell'ambito del costo di tutti i piani di sviluppo di una certa zona.

Non penso che per tale insoddisfazione di ordine generale si debba bocciare un disegno di legge. Non credo che ci si debba neanche spaventare per un particolare del progetto, laddove si dice: « Per tale sovvenzione, dovuta alla data di inizio dell'esercizio ferroviario e fino alla scadenza della concessione, valgono ai fini della revisione le disposizioni dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237 ». L'articolo 8 della legge n. 1221, infatti, prevede una revisione triennale, considerate nel tempo le mutate esigenze. Perciò in questo modo riterrei tacitata anche la preoccupazione che questo sia un impegno immutabile fino alla scadenza.

Ouindi, oggi, approvando il disegno di legge — decideranno i Commissari se votare a favore — non è che si leghino le mani allo Stato o al Ministero obbligandolo a questa spesa già fissata fino al lontano 1989. Perciò, pur essendo d'accordo sull'ordine del giorno, considerato opportuno come sti-

molo al Governo, concordando sulla necessità di operare in modo più uniforme in questa delicata situazione, concordando inoltre anche su alcuni giudizi in merito alla questione dei « rami secchi », credo sia opportuno mantenere il disegno di legge nella sua integrità, per venire incontro alle esigenze delle popolazioni di quella zona.

PRESIDENTE. Do ora lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Lombardi, con l'integrazione del senatore Corbellini, e accettato dal Governo:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato,

esaminato — in occasione della discussione e dell'approvazione del disegno di legge n. 875 " Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario di Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife " — il problema scottante delle ferrovie in concessione, le cui condizioni economiche d'esercizio (in ordine all'entità dei prodotti del traffico, delle spese e del relativo coefficiente) allo stato presente e, per quanto possibile prevedere, per il futuro siano tali da essere in contrasto con le basilari norme di una normale amministrazione;

constatato che non è più ammissibile che alcune situazioni patologiche abbiano a continuare a danno dell'economia del Paese;

fa voti perchè il Governo predisponga, per i casi più significativi ed urgenti, un programma di soppressione di linee esistenti, previa opportuna e tempestiva costruzione o sistemazione di sedi stradali attinenti alle stesse relazioni di traffico. Tale programma dovrà tenere conto dello sviluppo economico e sociale delle zone di mercato da cui le ferrovie stesse derivano il proprio traffico, e della naturale connessione delle diverse attività di trasporto che in tali zone vengono svolte ».

ADAMOLI. Proponiamo di aggiungere: « sentiti gli Enti locali interessati » e inoltre di non considerare come alternativa soltanto le strade, ma anche le altre soluzio-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

ni di collegamento: si può trattare anche di una diversa linea ferroviaria.

LOMBARDI. D'accordo.

PRESIDENTE. Prego il senatore Lombardi di dare lettura dell'intero ordine del giorno con le integrazioni suggerite dal senatore Adamoli.

LOMBARDI. « La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato, esaminato — in occasione della discussione e dell'approvazione del disegno di legge n. 875, " Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario di Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife " — il problema scottante delle ferrovie in concessione, le cui condizioni economiche d'esercizio (in ordine all'entità dei prodotti del traffico, delle spese e del relativo coefficiente) allo stato presente e, per quanto possibile prevedere, per il futuro siano tali da essere in contrasto con le basilari norme di una normale amministrazione;

constatato che non è più ammissibile che alcune situazioni patologiche abbiano a continuare a danno dell'economia del Paese;

fa voti perchè il Governo predisponga, per i casi più significativi ed urgenti, sentiti gli Enti locali interessati, un programma di soppressione di linee esistenti, previo opportuna e tempestiva costruzione o sistemazione di sedi stradali e di altre infrastrutture, relative ai trasporti di superficie, per le stesse relazioni di traffico. Tale programma dovrà tenere conto dello sviluppo economico e sociale delle zone di mercato da cui le ferrovie stesse derivano il proprio traffico, e della naturale connessione delle diverse attività di trasporto che in tali zone vengono svolte ».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno.

(È approvato).

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato a lire 3.948.900 per la sovvenzione da accordarsi alla Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno d'Italia per l'esercizio del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife di Km. 41 + 084,52 della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, conformemente al voto 20 novembre 1962, n. 241-A espresso dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della stessa legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Per tale sovvenzione, dovuta dalla data di inizio dell'esercizio ferroviario e fino alla scadenza della concessione, valgono ai fini della revisione le disposizioni dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

In sede di revisione sarà tenuto conto dell'onere per l'ammortamento ed interessi della spesa di ricostruzione per gli immobili e gli impianti fissi non coperta dal contributo erogato dallo Stato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Sono applicabili alla sovvenzione stessa le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Guanti e Giacomo Ferrari un emendamento tendente ad aggiungere, al secondo comma, dopo le parole: « fino alla scadenza della concessione » le altre: « e fino al 31 dicembre 1967 ». Mi pare che questa preoccupazione potrebbe considerarsi tacitata dalle dichiarazioni del sottosegretario Lucchi, il quale ha ricordato che è prevista una revisione triennale.

Se fosse approvato l'emendamento Guanti-Ferrari rischieremmo di dover fare una nuova legge nel 1967!

LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Do lettura dell'articolo 8 della

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

legge n. 1221, e vediamo se ciò può soddisfare le vostre richieste:

« Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia di esercizio, di cui agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge, saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9. Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre, con provvedimento motivato, che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposte ».

**PRESIDENTE**. Quindi, in sostanza, abbiamo due revisioni triennali, che potrebbero tranquillizzare i senatori Guanti e Giacomo Ferrari.

**LUCCHI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quando è stata fatta la prima revisione?

**GIANCANE**, *relatore*. Si comincia dal 1961.

**PRESIDENTE**. Il 1967 corrisponde alla scadenza del secondo triennio.

**GUANTI**. Se si decide il riscatto anticipato di questa ferrovia?

**LUCCHI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se il Governo decide di gestire direttamente la linea, chi impedisce di fare un provvedimento di legge che sciolga la convenzione?

**GUANTI**. Noi vogliamo stimolare il Governo a fare questo!

**FERRARI GIACOMO**. Non solo, ma con quella precisazione l'eventuale riscatto si rende più facile!

**PRESIDENTE**. Io faccio una questione giuridica: il provvedimento legislativo rappresenta lo strumento finanziario che consente al Governo di assolvere agli impegni già presi. È necessario, quindi, adeguare la durata del provvedimento legislativo a quella della convenzione.

**GUANTI**. Un centinaio di provvedimenti di questo tipo farebbe saltare tutto il piano quinquennale!

**PRESIDENTE**. Il piano quinquennale ci permetterà, con una legge, di inquadrare e risolvere organicamente tutti i problemi.

**CROLLANZA**. Il termine è collegato all'ammortamento che deve fare la società, anche ai fini dell'ammodernamento.

**PRESIDENTE**. Il senatore Giacomo Ferrari insiste sulla votazione dell'emendamento?

**FERRARI GIACOMO**. Sì.

**PRESIDENTE**. Metto, quindi, ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Guanti e Ferrari, di cui ho già dato lettura.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 1 di cui ho già dato lettura.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

All'onere dipendente dall'attuazione della presente legge, previsto in lire 82 milioni fino al 30 giugno 1964 ed in lire 77 milioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si farà fronte con le entrate derivanti dal versamento in Tesoreria di corrispondenti importi da prelevarsi dal conto corrente infruttifero intestato a: « Ministero del tesoro — Liquidazione beni tedeschi in Italia ».



7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

All'onere di lire 162.300.000 relativo all'anno finanziario 1965 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, per il finanziamento di oneri recati da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**G U A N T I .** Parlo per dichiarazione di voto. Noi riconfermiamo quanto abbiamo detto nel corso della discussione generale. Pur rimanendo tutti i motivi di opposizione a questo disegno di legge, dichiariamo di astenerci dal voto.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729, disciplinante il piano delle costruzioni autostradali da affidare in concessione » (929)**  
(Approvato dalla Camera dei deputati)

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729, disciplinante il piano delle costruzioni autostradali da affidare in concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

*Articolo unico.*

Il primo comma dell'articolo 21 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è sostituito dal seguente:

« L'ammontare del contributo dello Stato, fissato provvisoriamente ai sensi dell'articolo 19, sarà definitivamente stabilito, accertato il costo effettivo delle opere per le autostrade o tronchi funzionanti, entrati in esercizio, alle date del 31 dicembre 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970 o successivamente per le autostrade che alla detta scadenza non fossero ancora entrate in servizio ».

**Z A N N I E R ,** *relatore.* Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 929 sottoposto al nostro esame riguarda modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729, disciplinante il piano delle costruzioni autostradali da affidare in concessione.

Tale disegno di legge è già stato approvato dalla IX Commissione permanente, Lavori pubblici, della Camera dei deputati. Consiste in un unico articolo che modifica il primo comma dell'articolo 21 della legge 24 luglio 1961, n. 729. La legge 24 luglio 1961, n. 729, disciplina la costruzione e l'esercizio delle autostrade che non siano già state concesse a norma della legge 21 marzo 1955, n. 463. In particolare l'articolo 16 di tale legge prevede che la costruzione e l'esercizio delle autostrade: Milano-Napoli, Firenze-Mare, Milano-Brescia, Milano-Laghi, Como-Chiasso, Serravalle-Genova, Genova-Savona, Genova-Sestri Levante, Bologna-Padova, Bologna-Canosa, Roma-Civitavecchia e Napoli-Bari, siano concesse ad una Società per azioni al cui capitale sociale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipi direttamente o indirettamente almeno con il 51 per cento. La convenzione che disciplina tale concessione è approvata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali, dopo aver sentito il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato. L'ultimo comma di tale articolo precisa che il programma di costruzioni sarà realizzato in dieci anni a partire dal 1961 secondo quanto stabilito nella convenzione stessa.

L'articolo 19 stabilisce che alla Società concessionaria delle predette autostrade

spetta un contributo trentennale, a carico dello Stato, non superiore al 4 per cento del costo effettivo delle opere. Tale percentuale sarà stabilita, in via provvisoria, sulla base del costo presunto delle opere e della previsione di introiti al netto delle spese di esercizio che forfettariamente saranno determinati in convenzione.

Più in particolare, l'articolo 21, della predetta legge, precisa che « l'ammontare del contributo dello Stato, fissato provvisoriamente ai sensi dell'articolo 19, sarà definitivamente stabilito, accertato il costo effettivo delle opere per le autostrade, o tronchi funzionanti, entrati in esercizio, alla data del 31 dicembre 1964, 1966, 1968, 1970 e successivamente per le autostrade che, alla detta scadenza, non fossero ancora entrate in servizio ». Stabilisce, infine, che le variazioni di contributo, conseguenti alla determinazione definitiva, daranno luogo a rimborsi e pagamenti tra il concessionario e lo Stato secondo le modalità della convenzione. Secondo tale disposizione il conguaglio dovrebbe avvenire di biennio in biennio, a partire da 31 dicembre 1964 e fino al 31 dicembre 1970.

In pratica, in relazione all'attuale formulazione dell'articolo 21, la misura del contributo dello Stato viene fatta in base ad un piano finanziario che prevede i costi delle opere ed i relativi introiti, a scadenze biennali, sia per quanto riguarda le opere eseguite, sia per i lavori da eseguire e cioè per quei tronchi ancora da aprire al traffico. Con il presente disegno di legge si propone di aggiornare annualmente, anziché biennialmente, il piano finanziario, allegato alla concessione, ai fini della determinazione dei contributi indicati nell'articolo 21 della legge. Tale proposta che consiste nella riduzione del periodo di ciascun piano finanziario, da due anni ad un anno, tende a ridurre le sfasature tra preventivi e consuntivi che si verificano, sia in relazione agli aumenti dei costi delle opere, sia in relazione agli introiti. Sarà così possibile fare delle previsioni più aderenti alla realtà nella compilazione dei piani.

In considerazione delle finalità che tale disegno di legge persegue e del notevole vo-

lume di opere preventivate nel 1961 da parte della Società autostrade, si ravvisa l'opportunità che il presente disegno di legge venga, anche nella nostra Commissione, approvato.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla relazione del senatore Zannier.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

**Discussione in sede redigente e approvazione, con modificazioni, degli articoli del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano » (408) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Sul testo del disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro espresse a suo tempo un parere negativo, riscontrando una non corretta copertura della spesa. Di recente, però, la stessa Commissione ha espresso un nuovo parere su alcuni emendamenti presentati dal Ministro proponente il disegno di legge.

Di queste vicende vi informerò più dettagliatamente il relatore Lombardi, al quale do la parola.

LOMBARDI, *relatore*. È al nostro esame il disegno di legge n. 408, che ha per titolo: « Autorizzazione della spesa di lire

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

9.200 milioni per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano ». Il disegno di legge è stato presentato dal Governo il 24 ottobre 1963, è stato approvato dalla Camera dei deputati il 13 febbraio 1964 ed è pervenuto al nostro esame il 25 febbraio 1965. Come potete notare è un disegno di legge che ha avuto un lento *iter*, mentre d'altra parte c'è una notevolissima urgenza di costruire e di portare ad attuazione le proposte che il disegno di legge stesso contiene.

Il presente disegno di legge ha una duplice finalità: ampliamento, nuove costruzioni e ammodernamento delle sedi degli uffici doganali in questione. Bisogna far fronte alle necessità di una sempre crescente attività: basti pensare che a Milano c'è stato un incremento, in questi ultimi dieci anni, da 25 a 91 miliardi e a Napoli da 18 a 26 miliardi.

Il contenuto del provvedimento è molto semplice.

L'articolo 1, infatti, prevede al primo comma: l'autorizzazione della spesa nella misura di lire 9.200 milioni da dividere tra Napoli e Milano (per Napoli 2.400 milioni e per Milano 6.800 milioni); al secondo comma: la dichiarazione di pubblica utilità e che le relative opere sono considerate indifferibili ed urgenti ai sensi e per gli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359; al terzo comma (introdotto dalla Camera dei deputati) si fa riferimento alla misura dell'indennità di espropriazione che è determinata ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

L'articolo 2 stabilisce la ripartizione della spesa e l'articolo 3 fa riferimento alla copertura. Senonchè, il Ministero proponente il disegno di legge ha riesaminato il testo del progetto ed ha proposto alcuni emendamenti.

La 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso su questi emendamenti un parere sostanzialmente favorevole, del quale do lettura:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il nuovo testo proposto degli articoli 2 e 3 del disegno di legge n. 408, osserva quanto segue.

Con la nuova formulazione dell'articolo 2 l'onere per il bilancio dello Stato verrebbe così ripartito: lire 5.500 milioni per il 1963-1964; lire 500 milioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; lire 1.600 milioni per il 1965; lire 1.600 milioni per il 1966.

Con la nuova formulazione dell'articolo 3 si stabilirebbe la copertura dei suddetti oneri nel modo seguente: per il 1963-64, con una quota delle maggiori entrate di cui alla legge 30 ottobre 1963, n. 1446, concernente l'unificazione delle aliquote dell'imposta di bollo sulle cambiali; per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, mediante riduzione del capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il periodo anzidetto (Fondo globale - Elenco n. 6); per l'anno finanziario 1965, mediante riduzione del fondo speciale per i provvedimenti legislativi in corso (Fondo globale - Elenco numero 6).

Quanto sopra premesso, la Commissione finanze e tesoro esprime avviso favorevole sugli emendamenti proposti e sull'ulteriore corso del provvedimento, a condizione che si stabilisca all'articolo 3 espressa deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, onde consentire l'utilizzo delle maggiori entrate relative all'esercizio 1963-64 ».

Propongo, pertanto, alla Commissione, i seguenti emendamenti sostitutivi degli articoli 2 e 3:

*Art. 2.* — « La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e ripartita come appresso:

esercizio finanziario 1963-64: lire 5.500 milioni di cui lire 1.000 milioni per la dogana di Napoli e lire 4.500 milioni per la dogana di Milano;

periodo 1° luglio-31 dicembre 1964: lire 500 milioni di cui lire 185 milioni per la dogana di Napoli e lire 315 milioni per la dogana di Milano;

anno finanziario 1965: lire 1.600 milioni di cui lire 607 milioni per la dogana di Napoli e lire 993 milioni per la dogana di Milano;

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

anno finanziario 1966: lire 1.600 milioni di cui lire 608 milioni per la dogana di Napoli e lire 992 milioni per la dogana di Milano ».

Art. 3. — « Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede: per l'esercizio finanziario 1963-64, con una quota delle maggiori entrate di cui alla legge 30 ottobre 1963, n. 1446, concernente l'unificazione delle aliquote d'imposta di bollo sulle cambiali e sugli altri effetti di commercio, derogando alla norma, di cui all'articolo 1 della legge 27 febbraio 1955, n. 64; per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, mediante riduzione del capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il periodo medesimo e per l'anno finanziario 1965 mediante riduzione del fondo speciale, in conto capitale, dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Propongo l'approvazione del disegno di legge così modificato, la cui necessità è del tutto evidente.

GIANCANE. Dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli di cui do lettura.

#### Art. 1.

Per l'esecuzione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, delle opere occorrenti per il potenziamento delle attrezzature doganali di Napoli e di Milano, è autorizzata la spesa di lire 9.200 milioni, di cui lire 2.400 milioni per la dogana di Napoli e lire 6.800 milioni per quella di Milano.

L'approvazione dei progetti per l'esecuzione dei lavori equivale a dichiarazione di pubblica utilità e le relative opere sono considerate indifferibili ed urgenti ai sensi e per gli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

L'indennità di espropriazione è determinata ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

(È approvato).

#### Art. 2.

La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e ripartita come appresso:

Esercizio finanziario 1963-64: lire 5.500 milioni di cui lire 1.000 milioni per la dogana di Napoli e lire 4.500 milioni per la dogana di Milano;

Esercizio finanziario 1964-65: lire 3.700 milioni, di cui lire 1.400 milioni per la dogana di Napoli e lire 2.300 milioni per la dogana di Milano.

Il senatore Lombardi ha presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo 2:

« La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e ripartita come appresso:

Esercizio finanziario 1963-64: lire 5.500 milioni di cui lire 1.000 milioni per la dogana di Napoli e lire 4.500 milioni per la dogana di Milano;

Periodo 1° luglio-31 dicembre 1964: lire 500 milioni di cui lire 185 milioni per la dogana di Napoli e lire 315 per la dogana di Milano;

Anno finanziario 1965: lire 1.600 milioni di cui lire 607 milioni per la dogana di Napoli e lire 993 per la dogana di Milano;

Anno finanziario 1966: lire 1.600 milioni di cui lire 608 milioni per la dogana di Na-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 32<sup>a</sup> SEDUTA (25 febbraio 1965)

poli e lire 992 milioni per la dogana di Milano ».

Lo metto ai voti.

(*E approvato*).

### Art. 3.

Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvederà con una quota delle maggiori entrate di cui al provvedimento concernente l'unificazione delle aliquote d'imposta di bollo sulle cambiali e sugli altri effetti di commercio.

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

Il senatore Lombardi ha presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo 3:

« Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede: per l'esercizio finanziario 1963-64, con una quota delle maggiori entrate di cui alla legge 30 ottobre 1963, n. 1445, concernente la unificazione delle aliquote d'imposta di bollo sulle cambiali e sugli altri effetti di commercio, derogando alla norma, di cui all'articolo 1 della legge 27 febbraio 1955, n. 64; per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, mediante riduzione del capitolo n. 580 dello

stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il periodo medesimo e per l'anno finanziario 1965 mediante riduzione del fondo speciale, in conto capitale, dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Lo metto ai voti.

(*E approvato*).

Abbiamo, in tal modo, esaurito l'esame degli articoli. S'intende che, a norma dell'articolo 26-bis del Regolamento, la votazione finale del disegno di legge è riservata all'Assemblea.

Se non vi sono osservazioni in contrario, diamo pertanto mandato al senatore Lombardi di presentare al Senato la relazione favorevole all'approvazione del disegno di legge.

(*Così rimane stabilito*).

*La seduta termina alle ore 12.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari

### ERRATA CORRIGE

Nell'indice ed a pag. 447, con riferimento al disegno di legge n. 929, in luogo di: « **Discussione e approvazione con modificazioni** » leggasi: « **Discussione e approvazione** ».