

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 19 NOVEMBRE 1969

(33<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

##### Discussione e approvazione:

« Integrazione dello stanziamento di cui alle leggi 25 aprile 1957, n. 309, e 4 febbraio 1967, n. 27, per la costruzione della nuova sede degli uffici giudiziari di Roma » (843) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 462, 463
CROLLALANZA . . . . .	463
GENCO, <i>relatore</i> . . . . .	462
MADERCHI . . . . .	463
RUSSO, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	463

##### Discussione e approvazione:

« Norme in materia di esonero dal pagamento del canone di concessione e dall'obbligo della costituzione del deposito cauzionale per la cessione da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di collegamenti telegrafici ad uso privato » (844) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	475
DE MATTEIS, <i>relatore</i> . . . . .	475
FERRARI Francesco, <i>sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	475

##### Discussione e approvazione con modificazione:

« Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (829) (D'iniziativa dei deputati Bressani e Belci) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 469, 471, 472, 474, 475
AIMONI . . . . .	470, 472, 474
AVEZZANO COMES . . . . .	472
CROLLALANZA . . . . .	472
DERIU . . . . .	471, 473, 474
GENCO . . . . .	472
PICCOLO, <i>f.f. relatore</i> . . . . .	469, 473, 474
VINCELLI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	473, 474

##### Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di spesa per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti manifestatisi nel Palazzo di giustizia di Roma e per l'accertamento delle condizioni di stabilità del ponte Umberto, antistante al Palazzo di giustizia » (867):

PRESIDENTE . . . . .	463, 464, 467, 468
AVEZZANO COMES . . . . .	468
CROLLALANZA . . . . .	465, 468
GENCO, <i>relatore</i> . . . . .	463, 464, 465, 467, 468
MADERCHI . . . . .	464, 465, 466, 467, 468

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

RAIA . . . . . Pag. 468  
 RUSSO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . 465, 466, 467

*La seduta ha inizio alle ore 10,10.*

*Sono presenti i senatori: Aimoni, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Deriu, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Maderchi, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spasari, Tansini e Togni.*

*Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Russo, per i trasporti e l'aviazione civile Vincelli e per le poste e le telecomunicazioni Ferrari Francesco.*

**P I C C O L O**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazione dello stanziamento di cui alle leggi 25 aprile 1957, n. 309, e 4 febbraio 1967, n. 27, per la costruzione della nuova sede degli uffici giudiziari di Roma » (843) (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: « Integrazione dello stanziamento di cui alle leggi 25 aprile 1957, n. 309, e 4 febbraio 1967, n. 27, per la costruzione della nuova sede degli uffici giudiziari di Roma », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**G E N C O**, relatore. Onorevoli colleghi, con la legge 25 aprile 1957, n. 309, fu disposto lo stanziamento di sei miliardi di lire per la costruzione e l'arredamento del palazzo di giustizia di Roma, da eseguirsi su area di proprietà demaniale nella zona di piazzale Clodio; palazzo da non confondersi con quello noto come il « Palazzaccio » di cui ci occuperemo con un altro disegno di legge.

Nel 1959 l'apposita commissione prescelse i progetti della nuova opera, che vennero approvati nel 1960 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Essi prevedevano la costruzione di distinti edifici da destinare a sede della Corte di appello, del Tribunale, della Procura della Repubblica e della Pretura.

Nel 1961 fu appaltato un primo lotto di lavori per l'importo di lire 1.800.000.000, comprendente i due edifici destinati alla Pretura e alla Corte di appello. Nel 1962 l'impresa appaltatrice fallì ed i lavori furono nuovamente appaltati per l'importo di lire 4.292.000.000, in parte adeguato agli aumentati costi delle costruzioni.

I lavori furono così ripresi e, come è noto, sono stati ultimati gli edifici della Pretura civile e penale, di recente inaugurati e già funzionanti. In precedenza le due Preture erano ubicate in un vecchio palazzo di via del Governo vecchio, con tutte le conseguenze derivanti dall'insufficienza e quindi dall'affollamento dei locali.

Il limite di spesa, ritenuto insufficiente fin dalla prima redazione dei progetti (per la realizzazione dei quali era stata prevista una spesa complessiva di lire 12.747.000.000, è stato superato nel corso dei lavori, per cui con legge 4 febbraio 1967, n. 27, si è autorizzato un aumento di 2 miliardi della spesa prevista dalla citata legge n. 309. Tale aumento ha consentito il completamento degli edifici destinati a sede delle Preture civile e penale e consentirà il completamento del Tribunale penale, allocato nell'edificio originariamente previsto per la Corte di appello.

Si dovrà rinunciare al programma di trasferire anche la Corte di appello, cosa che, del resto, dal punto di vista funzionale non darà luogo ad inconvenienti, poichè la larga disponibilità che residuerà dal trasferimento dei tribunali (civile e penale) nella nuova sede di piazzale Clodio assicura la piena soddisfazione delle esigenze di detto ufficio superiore nell'attuale Palazzo di giustizia.

Il programma così delineato implica la integrale sistemazione delle esigenze edili-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

zie inerenti a tutti gli edifici giudiziari della capitale e postula la necessità di un ulteriore stanziamento di lire 6 miliardi, somma, quest'ultima, con la quale sarà possibile provvedere anche alle costruzioni necessarie per la sistemazione degli uffici giudiziari di primo grado. A tale stanziamento provvede il disegno di legge in esame. Non avrei altro da aggiungere se non ripetere che la spesa originariamente prevista era di 12 miliardi di lire; con i 6 miliardi disposti con la legge del 1957 ed i 2 disposti con la legge del 1967 si è arrivati a 8 miliardi; occorrono altri 6 miliardi per il completamento delle opere. Data la delicata situazione degli uffici giudiziari, nei quali si accentrano tutte le vicende giudiziarie della capitale e della provincia, ritengo di poter proporre senza ulteriore discussione l'approvazione del disegno di legge.

**C R O L L A L A N Z A .** C'è da augurarsi che questo sia l'ultimo provvedimento in materia.

**M A D E R C H I .** C'è da augurarsi anche che i lavori siano portati a termine rapidamente.

**R U S S O , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Concordo con le conclusioni del relatore.

**P R E S I D E N T E .** 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.

L'autorizzazione di spesa prevista dalle leggi 25 aprile 1957, n. 309, e 4 febbraio 1967, n. 27, per quanto concerne i nuovi edifici giudiziari di Roma, è aumentata di lire 6 miliardi.

(È approvato).

#### Art. 2.

La spesa di cui al precedente articolo è iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2 miliardi per l'anno 1969, di lire 2 miliardi per l'anno 1970 e di lire 2 miliardi per l'anno 1971.

(È approvato).

#### Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge negli anni finanziari 1969 e 1970 si farà fronte mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli stessi anni finanziari.

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

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti manifestatisi nel Palazzo di giustizia di Roma e per l'accertamento delle condizioni di stabilità del ponte Umberto antistante al Palazzo di giustizia » (867)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti manifestatisi nel Palazzo di giustizia di Roma e per l'accertamento delle condizioni di stabilità del ponte Umberto, antistante al Palazzo di giustizia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

**G E N C O , relatore.** Le vicende del Palazzo di giustizia di Roma sono molto com-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

plesse. I primi concorsi per la costruzione del Palazzo (mi sono preso la briga di esaminare i bandi di concorso relativi) risalgono niente meno che al 1886.

Il Palazzo fu inaugurato all'incirca nel 1912 e fin dai tempi immediatamente successivi alla sua costruzione si verificarono delle lesioni con andamento all'incirca parallelo all'asse del Tevere.

Proprio per evitare l'influenza della immediata vicinanza del fiume e delle sabbie, che rappresentano il terreno su cui sorge il Palazzo, all'epoca della costruzione fu fatta una enorme platea di fondazione, monolitica, dello spessore di 2 metri e 50. Dirò che nei trattati di ingegneria, quando si parla di sistemi di fondazione a platea generale, viene proprio indicato come esempio il Palazzo di giustizia di Roma.

Senonchè, in quell'epoca non era ancora entrato nell'uso comune il cemento armato (i primi tentativi di costruzione con il cemento armato furono fatti in Francia all'incirca in quel periodo), per cui la platea monolitica non aveva armatura di alcun genere. Si presume che la platea stessa, a motivo della natura del sottosuolo su cui poggia, si sia fessurata, provocando quelle lesioni che hanno portato all'incidente verificatosi l'anno scorso, per fortuna in un momento in cui non passava nessuno, quando da una delle arcate si staccò un pezzo del peso di qualche quintale.

Sono state così poste delle transenne in alcune parti del Palazzo e sono state chiuse alcune aule, in attesa di studiare le possibilità di eliminare gli inconvenienti verificatisi.

Va chiarito che nella vicina piazza Adriana è stata consentita la costruzione di un parcheggio sotterraneo, i cui lavori, appaltati dal comune di Roma, debbono essere eseguiti dalla società Esso Standard. La esecuzione dei lavori non ha ancora avuto inizio; ma si tratta di accertare quale influenza essi possono avere sulla statica del Palazzo. Anche in relazione a questo fatto, si ritiene necessario condurre degli studi per stabilire le cause dei dissesti e per indicare i rimedi atti ad assicurare la stabilità dell'edificio.

Per questi studi ed accertamenti si impone una spesa che è prevista in 100 milioni. Ad essa si provvede con il disegno di legge in esame. È ovvio che il provvedimento riveste carattere di urgenza; se infatti i dissesti nella forma più visibile e pericolosa si sono manifestati l'anno scorso, le lesioni erano presenti da molti anni. Non ho altro da dire e non posso che raccomandare il disegno di legge all'approvazione della Commissione.

M A D E R C H I . Non so se la notizia che ha dato adesso il collega Genco, e cioè che i lavori per la costruzione del parcheggio non sarebbero ancora stati iniziati, è una notizia fresca.

G E N C O , *relatore*. Mi riferisco ad un mese fa.

M A D E R C H I . Comunque, da parecchi mesi la zona è transennata. C'è un cartello che parla dei lavori che si devono eseguire, comunque i fatti cui ci si riferisce si sono verificati dopo che il pubblico aveva avuto notizia che i lavori sarebbero stati iniziati attraverso l'apertura del cantiere...

G E N C O , *relatore*. Scusi l'interruzione. Credo che li abbiano fermati in attesa di sapere quali possano essere le conseguenze della costruzione.

P R E S I D E N T E . Il rappresentante del Governo darà delle precisazioni in proposito.

M A D E R C H I . A mio avviso, opere e lavori possono compromettere, se già non hanno seriamente compromesso, la staticità del Palazzo che è estremamente massiccio, pesante. Credo pertanto che nel momento in cui si stanziava una somma abbastanza cospicua per compiere studi ed accertamenti sulle cause dei movimenti che si sono verificati, si debba stabilire anche se esistono o meno responsabilità di terzi; altrimenti si impegnano dei soldi senza sapere a che cosa si va incontro.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

Per questo propongo che, all'articolo 1, dopo le parole: « per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti » vengano inserite le altre: « e delle eventuali responsabilità di terzi ».

C R O L L A L A N Z A . Non è esatto dire che gli inconvenienti e le lesioni al Palazzo di giustizia si siano verificati solo di recente; la verità è che fin da quando l'edificio è stato costruito si sono rese necessarie riparazioni di scarso o di notevole rilievo. Non è vero, inoltre, che i provvedimenti ritenuti necessari, dopo le più recenti lesioni, non siano stati adottati perchè, di volta in volta, sono state riparate le aule e resi agibili i corridoi pericolanti.

Ciò che va sottolineato, invece, è che si è sempre trattato di interventi parziali, mentre ora si rende necessario uno studio organico di tutte le cause che determinano le lesioni al Palazzo di giustizia.

Si è detto che tra queste cause vi sia la costruzione del parcheggio sotterraneo attiguo all'edificio, ma io non credo che sia così; questa costruzione, infatti, è appena all'inizio e inoltre non pare, a detta dei tecnici, che possa influire negativamente sulla staticità del Palazzo di giustizia. È da rilevare, invece, che vi è stato un errore iniziale: quello di realizzare un Palazzo così massiccio e mastodontico, proprio sulla sponda del Tevere e con le fondamenta che poggiano su una platea.

Non sarei dunque favorevole ad introdurre nel testo del provvedimento l'inciso del senatore Maderchi, relativo all'accertamento delle responsabilità di terzi perchè in questo caso, bisognerebbe risalire addirittura all'epoca del Ministero Zanardelli che volle in quel posto tale edificio. La ricerca di responsabilità di terzi ciò stante, suonerebbe come una ingiusta nota di sfiducia nei confronti dell'Amministrazione dei lavori pubblici, la quale non mi pare lo meriti; inviterei pertanto il collega Maderchi a non voler insistere nel proprio emendamento.

M A D E R C H I . Insisto proprio per le considerazioni svolte dal senatore Crol-

lanza! Si tratta di un'opera nata male sulla quale si continua ad intervenire con metodi sbagliati. Si aggiunge a danno altro danno e noi non possiamo accettare un sistema di questo genere.

G E N C O , *relatore*. Io stesso ho detto che le prime lesioni al Palazzo di giustizia si manifestarono subito dopo l'inaugurazione; la principale causa del cedimento delle fondazioni è da addebitare alle escursioni del Tevere in regime di piena il quale, agendo sulle sabbie, ha provocato i danni all'edificio.

Questa e non altra, ripeto, è la causa di tutto e non — come è stato detto — la costruzione del parcheggio sotterraneo i cui lavori sono all'inizio. Del resto, attualmente è stato fermato tutto in attesa delle risultanze degli studi che verranno fatti e se le responsabilità ci sono, senatore Maderchi, queste sono talmente pregresse nel tempo che non mi pare sia il caso di ricercarle; la preoccupazione di tutti è ora quella di ricercare le cause per determinare i mezzi atti ad arrestare il cedimento che, anche se è di un millimetro l'anno, dà luogo, a lungo andare, a fenomeni clamorosi.

Sono comunque contrario all'emendamento del collega Maderchi.

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio tutti gli oratori intervenuti per il contributo dato alla definizione di questo provvedimento.

Come è stato giustamente rilevato, la struttura portante del Palazzo di giustizia di Roma — che costituisce uno dei più importanti edifici della capitale — ha una storia antica; se l'onorevole Maderchi andasse a vedere i trattati di architettura tecnica si renderebbe conto che, allorchè si parla di strutture portanti a platea, si citano sempre le conseguenze negative avutesi per il Palazzo di giustizia il cui progetto è stato impostato alla fine dell'800 quando queste strutture non erano ancora state sufficientemente sperimentate e non si erano conseguiti i successi attuali.

Per evitare il cedimento dell'edificio si è ricorsi nel tempo a vari accorgimenti; addi-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

rittura, si arrivò a togliere la quadriga che sovrasta la facciata principale perchè si pensava che quell'ulteriore carico potesse contribuire all'allargamento delle lesioni. Dopo studi e ricerche ulteriori la quadriga fu rimessa al suo posto e si proseguì nelle opere di rafforzamento.

In considerazione dello svolgimento di questi fatti, senatore Maderchi, non vedo quali responsabilità possano essere ricercate; il Governo, per la prima volta, ha presentato al Parlamento una richiesta di fondi onde poter finanziare importanti studi ed esami geotecnici per la ricerca delle cause dei cedimenti e tale richiesta si è resa necessaria per l'anelasticità della spesa pubblica che avrebbe compromesso la rapidità di quest'intervento.

Se non ho male interpretato quanto detto dal senatore Maderchi mi pare inoltre che egli noti interconnessioni tra gli attuali dissesti al Palazzo di giustizia e l'inizio dei lavori per l'attiguo parcheggio sotterraneo...

M A D E R C H I . È proprio così, onorevole Sottosegretario, e sono convinto di quanto ho asserito anche perchè nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge si dice: «...anche in relazione alla possibile influenza che sulla statica del Palazzo di giustizia possono avere i lavori del contiguo parcheggio sotterraneo appaltati dal comune di Roma ed in corso di esecuzione da parte della società Esso Standard in Piazza Adriana».

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Interessa anche alla Esso Standard conoscere i risultati degli studi che si faranno. Prima di concedere l'appalto sono state fatte molte discussioni e se ora è sorta la preoccupazione che la costruzione del parcheggio possa pregiudicare la staticità dell'edificio è bene per tutti che gli esami geotecnici necessari vengano effettuati al più presto.

La richiesta che il Governo rivolge al Parlamento, del resto, è quanto mai modesta: 100 milioni per eseguire studi di geofisica sono ben pochi perchè gli scavi da

fare devono essere molto profondi e tali da chiarire la situazione per l'avvenire. Tutti, ripeto, siamo interessati a sanare questa situazione, a non pregiudicare la futura stabilità di quest'edificio che è caro a tutti noi.

Pregherei pertanto il senatore Maderchi di non insistere nella sua proposta, che mi sembra inopportuna in un momento in cui il Governo si preoccupa di evitare situazioni pregiudizievoli per il Palazzo di giustizia. Aggiungo che gli studi che verranno fatti non si limiteranno all'esame dei fatti tecnici e geofisici ma ricercheranno anche i motivi storici che hanno determinato certe situazioni. Gli ingegneri, infatti, hanno bisogno di valutazioni storiche relative ai fatti che hanno preceduto questo dissesto generale dell'edificio.

La invito, senatore Maderchi, ad avere un po' di fiducia nell'opera che si vuole intraprendere, nell'interesse, ripeto, di quanti si preoccupano della stabilità di un'opera che costituisce un punto di riferimento nella storia e nell'urbanistica della città di Roma.

M A D E R C H I . Non posso accogliere l'invito del sottosegretario Russo e, anzi, gli stessi argomenti addotti per farmi recedere dalla proposta mi convincono che è necessario che io insista.

Si dice che responsabilità non ce ne sono, se non lontanissime nel tempo, e che non serve a niente la ricerca di responsabilità di terzi; da parte mia obietto che, invece, tale ricerca non pregiudica niente e che, comunque, se emergessero responsabilità recenti queste potrebbero essere individuate e colpite.

Accogliendo la mia proposta ritengo che saremmo tutti più tranquilli sull'utilizzazione dei 100 milioni che, pur se rappresentano una cifra non elevata, dovranno dare tutto il frutto possibile assicurando la futura stabilità del Palazzo di giustizia.

Francamente non vedo a chi potremmo far danno: forse all'Esso Standard facendole revocare l'appalto per la costruzione del parcheggio, ma a me questo non interessa. L'importante è colpire chi, eventual-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

mente, ha la responsabilità della precaria situazione dell'edificio.

G E N C O , *relatore*. Le lesioni, senatore Maderchi, si sono verificate prima ancora che si parlasse del parcheggio sotterraneo della Esso Standard. I mezzi attuali della tecnica consigliano e mettono a disposizione sistemi di fondazione che vanno al di là della platea. Oggi una fondazione che vada a 20-30 metri non è cosa sconosciuta all'ingegneria corrente. Quindi, il piano di posa, invece di essere all'altezza del fondo del Tevere, potrebbe doversi ricercare 10-15 metri più sotto per mezzo di una opportuna palificazione, che si potrebbe fare anche nel lato verso il parcheggio. Dopo gli studi e gli accertamenti della Commissione che il Ministero nominerà, si potrà decidere anche della costruzione del parcheggio, che non è nemmeno cominciata: si è fatta solo la recinzione, in quanto subito dopo si sono riscontrate delle lesioni nel Palazzo e non si è dato corso ai lavori.

Non capisco quali responsabilità ci siano da accertare, quando lesioni si sono verificate subito dopo l'inaugurazione del Palazzo e hanno costituito per tutto il corso di sessanta anni una continua preoccupazione. Si potrebbe dire che la responsabilità è degli uffici giudiziari che in alcune sale hanno accumulato un enorme numero di carte stampati, volumi, aggravando la situazione. Ma è chiaro che un edificio come quello, costruito a volte, poteva sopportare certi carichi.

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non c'è dubbio. Quando l'apposita commissione concluderà i suoi lavori, questi non rimarranno chiusi nei forzieri del Ministero dei lavori pubblici. Noi abbiamo il dovere di parteciparli al Parlamento, perchè una volta che il Parlamento ha approvato la spesa ha anche il diritto di valutare i frutti che essa ha dato. Una volta rese note le conclusioni della commissione, si chiarirà se vi sono responsabilità o no.

Io mi preoccupo di non introdurre una aggiunta che può suonare sfiducia. Occorre

riconoscere che Roma non può più vivere con questa situazione del traffico e ai parcheggi sotterranei bisogna arrivare quanto prima. Occorre un sistema di concessioni, chè altrimenti l'Amministrazione comunale e lo Stato non potranno fare quei lavori così importanti e pregiudiziali per una convivenza civile in una città come Roma in relazione all'insicurezza del traffico. Roma ha una struttura, una configurazione per cui dobbiamo adottare soluzioni altamente tecniche per superare certe difficoltà. Non vi è dubbio che la staticità dell'edilizia romana deve ricevere una particolare valutazione perchè è compromessa dalla presenza di un corso fluviale.

M A D E R C H I . Se invece di ubicare il parcheggio in quel punto, lo si fosse realizzato dall'altra parte del fiume, a Tor di Nona, dove c'è un intero quartiere che deve essere abbattuto e non si abbatte mai...

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io faccio un discorso pregiudiziale. Se per caso gli studi della commissione dovessero far emergere delle interconnessioni tra il parcheggio e la stabilità del Palazzo, stia pur certo che la commissione stessa, che sarà composta da insigni tecnici, dirà chiaramente: non è possibile fare il parcheggio sotterraneo nel punto prescelto. La sensibilità della Commissione e l'interesse della collettività verrà in tal modo salvaguardato.

Pertanto, la precisazione richiesta dal senatore Maderchi è pleonastica e ininfluente rispetto alla responsabilità oggettiva che emergerà dalle conclusioni della Commissione. Il Governo è pertanto contrario all'emendamento proposto all'articolo 1.

M A D E R C H I . È l'inserimento del problema del ponte che viene a mancare.

G E N C O , *relatore*. Il ponte è di fronte al Palazzo di giustizia, il parcheggio è a sinistra.

P R E S I D E N T E . Questa tematica con i vari rilievi e implicazioni farà parte

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

della valutazione dell'apposita commissione tecnica. Noi diamo appunto cento milioni alla commissione stessa per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti. Quando il Governo ci presenterà le conclusioni della commissione, potremo riaprire il discorso.

**M A D E R C H I .** Dipende dai compiti della commissione.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Io voterò a favore del disegno di legge per le considerazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario. A me sembra però che noi ci stiamo nascondendo dietro un dito e che stiamo girando a vuoto; perchè io credo che se leggessimo con attenzione ciò che è scritto nella relazione governativa, troveremmo immediatamente la spiegazione.

**G E N C O , relatore.** Se mai c'è da dire che il provvedimento è stato presentato tardi al Senato: il 16 ottobre 1969.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Il discorso è molto semplice; basta che leggiamo le poche parole contenute nell'articolo 1: « per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti », abbiamo detto tutto. È chiaro che se vi sono responsabilità di terzi, verranno a galla. Le cause sono determinate o da responsabilità di terzi, oppure da fatti imprevedibili. Quindi è evidente che quando la commissione andrà ad operare, accerterà le cause dei dissesti e delle responsabilità, se responsabilità vi sono.

**R A I A .** Sono d'accordo sulla necessità di istituire la commissione speciale e sullo stanziamento della somma di cento milioni di lire per il suo funzionamento. Però noi dobbiamo vedere per quale ragione si sono verificate le lesioni e quindi accertare le responsabilità, se vi sono responsabilità da punire.

**C R O L L A L A N Z A .** È un problema che si dibatte da cinquant'anni.

**R A I A .** Ma è proprio perchè da cinquant'anni se ne era a conoscenza. Io ricor-

do che nel 1946, ad Agrigento, si era verificata una situazione analoga.

**P R E S I D E N T E .** 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.

È autorizzata la spesa di lire 100 milioni, da stanziarsi in apposito capitolo di bilancio del Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio finanziario 1969, per lo studio e l'accertamento delle cause dei dissesti, manifestatisi nel Palazzo di giustizia di Roma, e per lo studio dei rimedi atti al consolidamento dell'edificio, nonchè per gli accertamenti delle condizioni di stabilità del ponte Umberto, antistante il Palazzo di giustizia.

A questo articolo il senatore Maderchi propone un emendamento, non accettato nè dal Governo, nè dal relatore, tendente ad inserire dopo la parola « dissesti », le altre: « e l'eventuale responsabilità di terzi ».

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 1.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Gli studi e gli accertamenti di cui al precedente articolo 1 sono demandati ad una apposita commissione, da istituirsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici d'intesa con quello del tesoro.

Tale commissione può provvedere ad effettuare e far effettuare indagini, rilievi, sondaggi, lavori provvisori, prove di laboratorio, per l'espletamento dei compiti di cui al precedente articolo 1.

Per i fini di cui al precedente comma possono essere stipulate convenzioni con enti o professionisti.

Per i compiti e le attività di cui ai commi secondo e terzo del presente articolo, l'Amministrazione dei lavori pubblici può



7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33ª SEDUTA (19 novembre 1969)

provvedere anche a trattativa privata o in economia, prescindendo dai pareri degli organi consultivi e tecnici previsti dalle vigenti norme.

(È approvato).

#### Art. 3.

Per il pagamento dei compensi e rimborsi ai membri della predetta commissione, da determinare, in relazione al lavoro svolto, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro, si provvede con i fondi di cui al precedente articolo 1.

(È approvato).

#### Art. 4.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo numero 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1969.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione, con modificazione, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Bressani e Belci: « Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (829) (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 d'iniziativa dei deputati Bressani e Belci: « Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamen-

to della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso. Essa, peraltro, richiama l'attenzione della Commissione di merito sulla necessità di modificare l'articolo 2, inserendo l'indicazione dell'esercizio a partire dal quale l'onere sarà fronteggiato mediante « i fondi iscritti sul capitolo 1253 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile », e che, a giudizio della Commissione finanze e tesoro, dovrebbe essere l'esercizio 1969. Inoltre, è opportuno indicare che, ai capitoli corrispondenti a quello indicato, l'onere farà capo anche per i successivi esercizi ».

Poichè il senatore Noè è impegnato in altra Commissione, prego il senatore Piccolo di illustrare il disegno di legge.

**P I C C O L O , f. f. relatore.** La società concessionaria « Ferrovia del Renon » ottenne, con decreto ministeriale del 27 aprile 1963, n. 1821, l'approvazione del piano di ammodernamento che riguardava la sostituzione di taluni servizi su rotaia con servizi stradali paralleli per il trasporto di viaggiatori, sostituzione per la quale la legge non prevedeva alcun contributo da parte dello Stato e il cui onere era pertanto completamente a carico della concessionaria stessa. Il piano di ammodernamento contemplava altresì, per la Bolzano-Collalbo, la sostituzione del tratto a cremagliera Bolzano-Assunta (Soprabolzano), con una funivia Bolzano-Soprabolzano, impianto molto atteso dalle popolazioni interessate.

Per detta opera la spesa preventivata di lire 450.000.000 fu riconosciuta dal Ministero, che assegnava un contributo pari al 50 per cento della spesa stessa, dedotti i recuperi. La spesa succitata però, nel corso dell'esecuzione, ha subito un aumento conside-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

revoles, salendo fino a lire 678.836.412, cioè superando di lire 228.836.412, la spesa originariamente preventivata.

Le cause di detto aumento sono varie (e debbo rifarmi alla relazione, molto esauriente, dei colleghi che hanno presentato il disegno di legge alla Camera dei deputati) e possono così riassumersi:

« a) maggior costo degli espropri e delle servitù di sorpasso, il cui pagamento è stato decretato dal vice commissario del Governo presso la Regione Trentino-Alto Adige in base a valori contenuti nelle perizie giudiziarie disposte dallo stesso ufficio;

b) maggiori lavori e provviste richiesti dall'esecuzione delle opere dovute a causa di forza maggiore (per esempio: bonifica del terreno di fondazione dei pozzi per i contrappesi, per i plinti dei cavalletti di sostegno, eccetera);

c) forte lievitazione di tutti i costi verificatisi fra il luglio 1962, quando il progetto fu approvato dalla Commissione interministeriale per l'ammodernamento, e il compimento dei lavori, portati a termine nel giugno 1966 ».

Come si vede, si tratta di un incremento di spesa notevole che, se dovesse pesare sulle risorse dell'esercizio ordinario, gravate anche dagli interessi, ne comprometterebbe in breve tempo le sorti, e conseguentemente renderebbe inutile e infruttuoso anche il contributo già disposto.

La legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha fatto sorgere d'altra parte dei dubbi circa l'ammissibilità di « maggiori spese » nei piani di ammortamento degli ammodernamenti; per cui queste situazioni di fatto richiedono di volta in volta interventi legislativi diretti a riconoscere queste « maggiori spese » incontrate nell'esecuzione dei lavori, approvati e collaudati dal Ministero dei trasporti per singole ferrovie concesse. Infatti, sono stati adottati provvedimenti in tal senso per altre ferrovie in concessione in analoghe circostanze, come per esempio per la ferrovia Santa Maria Capua Vetere — Piedimonte d'Alife, la ferrovia Trento-Malè, per la quale si è affrontata e risolta la situazione con legge 31 ottobre 1966, n. 951, con la

seguinte testuale disposizione: « Potranno essere incluse nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o revisione della sovvenzione ordinaria di esercizio le quote di ammortamento e interessi della parte di spesa per lavori e provviste restate a carico della concessionaria, purchè non coperta da contributi statali ». Così pure, per la « Società ferrovie complementari della Sardegna » e per la « Società strade ferrate sarde ».

Come ho detto, siccome la legge del 2 agosto 1952, n. 1221, a questo proposito, lasciava adito a qualche perplessità, si è dovuto, di volta in volta, intervenire con alcuni provvedimenti legislativi per dissipare tali dubbi, e questi provvedimenti sono sistematicamente stati adottati in casi analoghi. Quindi, vi sono dei precedenti che confermano l'interpretazione autentica che il legislatore ha dato alla citata legge in ordine alla possibilità di ammortizzare con i piani di gestione annuale anche le maggiori spese, in quanto riconosciute dai competenti organi tecnici del Ministero. E questo fatto lo si deduce dalla dizione dell'articolo 6 della stessa legge il quale colloca fra le voci passive del piano finanziario « la quota annua di ammortamento ed interessi della somma effettivamente necessaria ».

Il disegno di legge in esame risponde ad una soluzione equilibrata ed equa. Le rate annuali di ammortamento corrispondono a lire 7.900.000 cadauna, più l'interesse del 5,50 per cento, e riguardano, in definitiva, il piano generale che la concessionaria ha predisposto per potere, alla fine della concessione, consegnare l'impianto allo Stato, come per legge, gratuitamente, impianto il cui costo va ammortizzato nel corso della concessione.

Nel presente disegno di legge, quindi, si cerca esclusivamente di superare il criterio che la spesa preventiva rimanga la sola base degli ammortamenti. Il relatore prega pertanto la Commissione di volerlo approvare.

A I M O N I . Signor Presidente, siamo di fronte ad un disegno di legge che si richiama alla legge 2 agosto 1952, n. 1221,

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

che serve a finanziare le opere di ammodernamento delle ferrovie. La Ferrovia del Renon, come altre che sono state citate dal relatore, non rientra nel piano decennale di ammodernamento delle ferrovie, quindi, ancora una volta si ricorre ad una leggina par finanziare le opere di ammodernamento delle ferrovie concesse a gestione privata.

Noi approviamo questo disegno di legge, ma dobbiamo nuovamente sottolineare che è assolutamente necessario e urgente presentare un piano organico per la statizzazione delle ferrovie in concessione e smetterla una buona volta con la presentazione di leggine che non ci danno l'esatta nozione di quello che lo Stato spende, senza avere una sistemazione generale e razionale di tutta la rete ferroviaria in concessione.

**P R E S I D E N T E .** Questa è una raccomandazione alla quale non è la prima volta che anche noi aggiungiamo il nostro modesto parere in senso favorevole, in quanto comprendiamo che esistono esigenze che si trascinano nel tempo, che debbono essere soddisfatte; però occorre veramente affrontare questa materia in modo organico anche perchè attraverso lo sminuzzamento dei provvedimenti non si ha mai una visione precisa dell'entità della spesa nella prospettiva di un intervento globale, ordinato e razionale.

**D E R I U .** Signor Presidente, io sono d'accordo su questo disegno di legge in quanto ne riconosco la necessità e l'urgenza. Le questioni sollevate dal collega Aimoni in qualche parte attengono alla sostanza del provvedimento, in altra parte no. Le ferrovie a gestione privata sono ferrovie concesse dallo Stato, per cui spetta allo Stato medesimo provvedere al loro ammodernamento, così come provvede per tutte le altre ferrovie di proprietà e a gestione statale. Ben diverso, naturalmente, è il discorso nel senso che si possa tendere alla statizzazione delle ferrovie in tutta Italia. È anacronistico pensare che ancora oggi, dopo tutto quello che è avvenuto e che sta avvenendo, si possano avere delle ferrovie — mezzo pubblico per eccellenza — a gestio-

ne privata. Essendo lo Stato gestore della maggior parte delle linee ferrate — meno che in Sardegna — è opportuno che lo Stato assuma a proprio carico la totalità della gestione, anche perchè questo progredire troppo lento delle ferrovie dello Stato a gestione privata rispetto al progredire più rapido e razionale delle ferrovie gestite dallo Stato stesso a lungo andare (ma anche a breve andare) si risolve a danno delle popolazioni e della stessa economia.

Io sono per la statizzazione delle ferrovie concesse, ma insisto peraltro — e questo vale anche per il disegno di legge approvato poc'anzi — perchè si facciano, per quanto è possibile, delle leggi organiche e serie. È mai possibile che il Ministero dei lavori pubblici non disponga di una legge che gli consenta di intervenire con 100 milioni per sistemare un edificio pubblico che minaccia di crollare? Dopo un secolo dall'unità d'Italia, dopo migliaia e migliaia di leggi approvate, bisogna uscire da questa situazione di perenne provvisorietà e formulare in tutti i settori delle leggi organiche alle quali lo Stato possa riferirsi nei momenti di particolare emergenza, senza dover ricorrere invece sempre al Parlamento, distogliendolo da lavori più importanti e impegnativi, per dare il suo voto a leggine come questa, che pur essendo opportune o urgenti, potrebbero benissimo trovare collocazione in una normativa organica.

Detto questo — è una questione di principio che pongo — io sono per l'approvazione del disegno di legge. Mi rendo tuttavia conto delle osservazioni fatte dalla Commissione finanze e tesoro. Vedo bene che si tratta di un disegno di legge già approvato dalla Camera e che l'introduzione di una modifica ci costringerebbe a rimandarlo all'altro ramo del Parlamento. Ma se le osservazioni della Commissione finanze e tesoro investono (come io penso) un aspetto sostanziale e non marginale per quanto riguarda l'applicabilità della legge anche nel futuro, è allora preferibile ritardare di 15 giorni l'entrata in vigore del provvedimento anzichè approvare una norma che domani dovrebbe richiedere la presentazione di un'ulteriore leggina per divenire operante

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

e in condizione di risolvere interamente il problema.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Signor Presidente, dico subito che siamo favorevoli a questo disegno di legge. Debbo riferirmi in proposito ad un altro disegno di legge che abbiamo approvato pochi giorni orsono e del quale sono stato io stesso relatore, perchè in quell'occasione ebbi a chiedere quanto il collega Aimoni chiede oggi, cioè che si metta fine a questo susseguirsi di leggi e si arrivi ad una legge organica. In quell'occasione citai anche il parere del Governo il quale, attraverso l'allora sottosegretario Sammartino, dinanzi alla Commissione della Camera dei deputati si impegnò a preparare un organico provvedimento per tutte le ferrovie concesse. Da quando il collega Sammartino si espresse in questi termini ad oggi, però, sono passati oltre 9 mesi e noi purtroppo continuiamo ad esaminare queste leggi, diciamo riparatrici delle particolari situazioni create in diverse zone del nostro Paese.

Ora, non posso non richiamare il Governo all'impegno da esso assunto perchè si ponga fine a questo « gioco » e si faccia effettivamente un piano organico di statizzazione delle ferrovie concesse, altrimenti saremo costretti a ripetere sempre le stesse cose.

**G E N C O .** Lei ha un'idea dell'onere finanziario che comporta la statizzazione?

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Faremo una programmazione, ma trovo giusta l'osservazione del collega Aimoni, ed io mi associo pregando il Governo di adoperarsi nel senso indicato.

**P R E S I D E N T E .** Tanto più che siamo in fase di preparazione del nuovo programma!

**C R O L L A L A N Z A .** Non capisco perchè si debba parlare della necessità di una legge organica. La legge organica esiste ed è quella che consente al Governo in determinate circostanze di finanziare le ope-

re di ammodernamento delle ferrovie secondarie. Nel caso specifico si tratta della funivia Bolzano-Soprabolzano; ma una legge organica, ripeto c'è già ed è quella del 1952. Vi è poi una legge successiva la quale prevede i particolari casi in cui ai contributi concessi in virtù della legge del 1952 se ne possono aggiungere altri.

L'inconveniente per cui le leggi si sovrappongono l'una all'altra deriva dal fatto che le condizioni di gestione o particolari condizioni di ammodernamento o di modifica sopravvenute successivamente, in rapporto anche alle nuove esigenze tecniche che si possono profilare, portano a situazioni diverse l'una dall'altra. Qui non siamo nel caso di dover invocare una legge organica, come abbiamo fatto in altre circostanze, ad esempio per i disastri tellurici, ad evitare una casistica diversa di volta in volta. Qui si tratta di situazioni che si determinano per circostanze anche diverse dal punto di vista tecnico e amministrativo; quindi non comprendo questa richiesta di una legge organica.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Stiamo parlando di statizzazione delle ferrovie concesse.

**A I M O N I .** Invochiamo una legge organica che ci dica quante sono le ferrovie concesse in Italia, quanto si spende, eccetera, e quindi come si possa statizzarle.

**C R O L L A L A N Z A .** Allora il problema è un altro.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Noi abbiamo chiesto soltanto la statizzazione e il collega Sammartino assunse a suo tempo l'impegno a nome del Governo di provvedere ad un piano organico delle ferrovie concesse.

**C R O L L A L A N Z A .** C'è un equivoco: io mi riferisco al fatto che si adotta un provvedimento finanziario per un'opera di ammodernamento che ha richiesto supplementi finanziari.

D E R I U . Sono due i concetti che abbiamo espresso. Abbiamo detto innanzitutto che lo Stato, che gestisce per conto proprio la maggioranza delle ferrovie in Italia, deve togliere di mezzo i privati e statizzare le ferrovie concesse. In secondo luogo abbiamo detto che occorre una legge organica di finanziamento. La legge di cui parla il collega Crollalanza si è esaurita nel decennio, tanto è vero che tutte le esigenze che si sono verificate e continuano a verificarsi richiedono una nuova normativa. Anche noi conosciamo quella legge che fu organica ma limitata nel tempo e nel suo raggio di operatività; ogni tanto, infatti, emergono nuove leggi perché si presentano nuove esigenze, il che vuol dire che la legge n. 1221 non è in grado di fronteggiare le situazioni che continuamente si presentano.

P I C C O L O , *ff. relatore*. Non avrei nulla da aggiungere. Debbo soltanto ribadire quanto ha detto il senatore Deriu, nel senso che la legge n. 1221 non è esauriente ai fini delle maggiori spese di ammodernamento che ogni volta richiedono l'intervento legislativo.

V I N C E L L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero ringraziare brevemente il relatore per l'esauriente esposizione e per avere esonerato anche il Governo dal compito di illustrare i motivi per cui occorre procedere il più rapidamente possibile all'approvazione di questo disegno di legge. Ringrazio anche tutti gli intervenuti, in modo particolare il signor Presidente, per aver sollevato dei problemi di carattere generale e di grande interesse che si trovano attualmente sottoposti all'attenzione del Ministero. Recentemente, sia in Commissione che in Aula abbiamo avuto occasione di occuparcene insieme. Evidentemente la direttiva politica del Governo e in particolare del Ministero dei trasporti è quella che vi è stata enunciata dal ministro Gaspari in sede di replica durante la discussione del bilancio e che io ho riconfermato in Aula nella discussione relativa alla tabella dei trasporti.

Vi sono i problemi delle ferrovie concesse e quello dell'eliminazione dei rami secchi. Una decisione coordinata, quindi, deve essere presa al più presto. Al Ministero si sta lavorando celermente, sulla base anche di un lavoro avviato dal precedente Ministro, per concludere al più presto uno studio per la razionalizzazione dell'Azienda ferroviaria.

D E R I U . Il problema dei rami secchi si inserisce nel più vasto problema della statizzazione.

V I N C E L L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Stavo dicendo proprio questo: sono due problemi connessi e interdipendenti. Quindi la statizzazione delle ferrovie concesse, nello spirito più volte ribadito dal Parlamento, va vista nel quadro del ridimensionamento di tutto il settore, per evitare di adottare provvedimenti parziali. Non è qui il caso di parlarne, ma viene offerta l'occasione per richiamare i motivi che sollecitano un esame più ampio di tutta la situazione, perché è chiaro che non solo nel campo delle ferrovie concesse ma anche nel campo delle stesse ferrovie di Stato il problema si pone in termini urgenti.

Ho avuto modo di dire, durante la discussione in Aula, che per quanto concerne i tratti ferroviari qualificati come « rami secchi » occorre tener conto del fatto che su 16 mila chilometri di ferrovie statali il 75 per cento del traffico è concentrato soltanto su 6 mila chilometri. In tali condizioni appare evidente l'irrazionale dimensione dell'Azienda ferroviaria. Studi approfonditi dimostrano che 5 mila chilometri di linea ferroviaria potrebbero convenientemente essere sostituiti per i trasporti viaggiatori con servizi automobilistici gestiti dalla stessa Azienda ferroviaria.

Si tratta di problemi che voi tutti conoscete, di problemi che sono oggi all'attenzione del Ministero dei trasporti.

L'impegno che il Governo può assumere in ordine alla situazione generale di questo settore è quello di predisporre un piano organico da sottoporre alla valutazione del Parlamento e, in questa direttiva, si sta ope-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

rando. Il ministro Gaspari ha costituito una Commissione di studio per la razionalizzazione dell'Azienda ferroviaria e contiamo, in dipendenza della situazione politica generale, di portare al più presto al vostro esame le risultanze di questi studi.

Il problema dei trasporti su rotaia, onorevoli senatori, è vivamente sentito dal Ministero dei trasporti ed è seguito con la massima attenzione poichè riteniamo, come ebbe a dire anche l'amico Sammartino quando era Sottosegretario per i trasporti, che in uno Stato moderno non si possa sottovalutare la dimensione sempre più imponente che sta assumendo il trasporto di massa.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro chiede di parlare, passiamo all'esame ed alla votazione dei singoli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per la società « Ferrovia del Renon » le cui linee sono state ammesse a fruire delle provvidenze disposte dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed i cui piani di ammodernamento hanno implicato la costruzione *ex novo* della funivia « Bolzano-Soprabolzano », il piano finanziario già istituito per la prima revisione della sovvenzione annua di esercizio è da integrare, con effetto dal 1° luglio 1968, della quota annua di ammortamento e interessi della maggiore spesa effettivamente sostenuta sia per i lavori di ammodernamento e provviste che per i conseguenti oneri per interessi maturati sul relativo finanziamento, nonchè dei maggiori oneri, comunque rimasti a carico della concessionaria connessi con le operazioni finanziarie di capitalizzazione di quote di sovvenzione già effettuate ai sensi delle norme in vigore.

I maggiori oneri derivanti da successive analoghe operazioni sono invece da ammortizzare in sede di istituzione del piano finanziario relativo alla seconda revisione della sovvenzione.

(È approvato).

#### Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con i fondi iscritti nel capitolo n. 1253 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Ricordo alla Commissione il suggerimento contenuto nel parere della 5<sup>a</sup> Commissione: spetta pertanto alla nostra Commissione decidere quale strada seguire: modificare l'articolo 2 del disegno di legge, aggiungendo una precisazione che a me pare implicita, oppure approvare il testo nella sua attuale formulazione.

**P I C C O L O , f. f. relatore.** Mi sembra opportuno approvare il disegno di legge con la modifica suggerita dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

**D E R I U .** Anche a mio avviso, non si tratta soltanto di una questione formale, per cui il parere della Commissione finanze e tesoro mi pare che debba essere attentamente valutato.

**A I M O N I .** Faccio notare che, nel suo parere, la 5<sup>a</sup> Commissione dice: ravvisa la « necessità » di modificare l'articolo 2 e non solo l'« opportunità »!

**P R E S I D E N T E .** Se permettete, vi faccio rilevare che nel testo originario non vi erano le precisazioni contenute nell'articolo 2, articolo aggiunto in sede di approvazione dalla Camera dei deputati. È lecito supporre che quest'articolo sia stato compilato su formale invito della Commissione finanze e tesoro della Camera.

Ora, se noi vogliamo aggiungere quanto suggerito dalla nostra Commissione finanze e tesoro, possiamo farlo, ma a me non sembra affatto sostanziale e indispensabile, perchè è chiaro che dal momento che la legge entra in vigore nel 1969...

**V I N C E L L I , sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Sono an-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

ch'io dell'avviso, che è opportuno accogliere il suggerimento della Commissione finanze e tesoro.

P R E S I D E N T E . Pongo dunque ai voti il seguente emendamento sostitutivo dell'articolo 2.

Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con i fondi iscritti nel capitolo n. 1253 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1969 e nei corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme in materia di esonero dal pagamento dei canoni di concessione e dall'obbligo della costituzione del deposito cauzionale per la cessione da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di collegamenti telegrafici ad uso privato » (844) (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: « Norme in materia di esonero dal pagamento del canone di concessione e dall'obbligo della costituzione del deposito cauzionale per la cessione da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di collegamenti telegrafici ad uso privato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

D E M A T T E I S , *relatore*. Il disegno di legge tende ad estendere alle province e alle regioni il trattamento già riservato ai comuni.

In breve: l'articolo 171 del codice postale e delle telecomunicazioni del 1936 disponeva che per ogni concessione di servizi di telecomunicazione bisognava corrispondere allo Stato un canone annuo nella misura stabilita dallo stesso codice o dal regolamento o dall'atto di concessione.

Tale concetto venne ribadito dall'articolo 6 della legge n. 1232, del 1961. Questa legge però, con l'articolo 7 introduceva un'eccezione, e cioè l'esonero dal pagamento del canone per i giornali quotidiani. Le province e le regioni non erano menzionate perchè ancora non si servivano di circuiti telegrafici. Ora che se ne servono, si è ritenuto di doverle esonerare dal pagamento del canone ed anche di esonerarle, in quanto facenti parte dell'apparato dello Stato, (come del resto già di fatto si fa per i comuni) dalla costituzione del deposito cauzionale a garanzia degli impegni assunti nei confronti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Mi pare che vi siano tutti i caratteri della legalità e che quindi la Commissione non possa che essere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

F E R R A R I , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Invito la Commissione ad approvare il disegno di legge e la ringrazio.

P R E S I D E N T E . 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 secondo comma dell'articolo 7 della legge 3 novembre 1961, n. 1232, è sostituito dal seguente:

« I giornali quotidiani e le agenzie di stampa, nonchè le regioni, le province, i comuni, le istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e gli enti ospedalieri autonomi di cui alla legge 12 febbraio 1968, n. 132, sono esonerati dalla corresponsione del ca-

---

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 33<sup>a</sup> SEDUTA (19 novembre 1969)

---

none di concessione di cui all'articolo 6 della presente legge ».

*(È approvato).*

**Art. 2.**

Le regioni, le province, i comuni, le istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e gli enti ospedalieri autonomi di cui alla legge 12 febbraio 1968, n. 132, sono esonerati, in materia di concessioni telegrafiche, dall'obbligo della costituzione del deposito cauzionale di cui all'articolo 172 del codice

postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

*(È approvato).*

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11,40*

---

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici  
DOTT. ENRICO ALFONSI