SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 15 NOVEMBRE 1967

(113ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Contributo annuo al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (CSTA) » **(2136)** (*D'iniziativa dei senatori Cornaggia Medici ed altri*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1606, 1607
GIANCANE 1607
JERVOLINO, *relatore* 1606
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1607

« Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali » **(2382) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1610, 1611
DE UNTERRICHTER, *relatore* 1610, 1611
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1611
FERRARI Giacomo 1611

« Disposizioni finanziarie a favore delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero » **(2431) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1608, 1609
CORBELLINI, *relatore* 1608
FERRARI Giacomo . . . . . *Pag.* 1609
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1609

PER GLI 80 ANNI DEL SENATORE GIACOMO FERRARI

PRESIDENTE 1606
CORBELLINI 1606
FERRARI Giacomo 1606

La seduta è aperta alle ore 10,05.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Jervolino, Lombardi, Spezzano, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Giglia e per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

LOMBARDI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Per gli 80 anni del senatore Giacomo Ferrari

P R E S I D E N T E . A nome della 7ª Commissione, caro senatore Ferrari, desidero esprimerle i migliori auguri per gli 80 anni da poco compiuti.

Non tesserò le lodi dell'uomo perchè offenderei la sua innata modestia ma non posso fare a meno di ricordare il passato di professionista valente, di combattente, di perseguitato politico, di partigiano, di uomo di Governo del nostro Vicepresidente.

Caro Ferrari, ho spesso sentito dirle: « la mia età, con il passare degli anni, va all'indietro » e questa frase esprime esattamente la rinnovata vigoria con la quale continua il suo lavoro e la vivacità che dimostra in tutti i suoi atti. Ferrari è anche solito dire: « non vorrei però, andando di questo passo, avvicinarmi troppo alla balia ed al *biberon* » e noi, di fronte all'inesorabile trascorrere del tempo, non possiamo che rinnovare l'augurio sincero che il senatore Ferrari, « senza balia nè *biberon* » possa trascorrere ancora molti anni sereni assieme alla sua gentile consorte.

Queste mie parole non intendono aver nulla di retorico o di convenzionale ma sono la espressione sincera dei sentimenti miei e di tutta la Commissione; e perchè il caro collega Ferrari possa ricordare il nostro augurio gli offro un dono di modesto valore ma di grande significato morale ed affettivo.

Aggiungo che il senatore Crollalanza, tuttora assente a causa dell'incidente di cui è stato vittima, ha espresso il desiderio di essere unito a noi tutti nel ripeterle l'augurio sincero, caro Ferrari, « *ad multos annos* ».

C O R B E L L I N I . Mi sia permesso, onorevole Presidente, rivolgere un personale cordialissimo augurio al senatore Ferrari che io ricordo Ministro dei trasporti all'epoca in cui cominciavo la mia carriera presso le Ferrovie dello Stato.

Innumerevoli erano i nostri incontri durante i quali parlavamo delle nuove realizzazioni ferroviarie e mai ho potuto dimenticare la competenza e l'accuratezza che il senatore Ferrari esprimeva in ogni suo atto di Ministro.

Lo ringrazio ancora della guida preziosa che egli mi ha dato e gli rinnovo di tutto cuore i miei migliori auguri per la fausta ricorrenza.

F E R R A R I G I A C O M O . Non ho parole per ringraziare degnamente il Presidente ed i colleghi tutti della 7ª Commissione per il pensiero affettuoso che mi è stato rivolto.

Da parte mia, spero di continuare a lavorare con tutti voi ancora a lungo e, caro Garlato, mi augurerei quasi di ritornare all'epoca della « balia e del *biberon* » per mantenermi in grado di fare tante cose che ancora desidero fare.

Anche « senza balia e *biberon* » spero però di non arrivare al « seggiolino »!

Vi ringrazio ancora tutti, cari colleghi, ed anche a voi l'augurio: « *ad multos annos* »!

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cornaggia Medici ed altri: « Contributo annuo al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (CSTA) » (2136)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cornaggia Medici, Bisori, Chabod, de Unterrichter, Gronchi, Lombardi, Parri, Sibille e Spigaroli: « Contributo annuo al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (CSTA) ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

J E R V O L I N O , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge in esame tende ad istituzionalizzare la concessione del contributo, attualmente conferito in via di fatto, al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei.

Tale Centro, costituito nel 1950 come « libera associazione promossa dalle Camere di commercio, industria e agricoltura d'Italia, con il fine di incrementare la conoscenza dei problemi connessi con lo sviluppo dei trasporti e del lavoro aereo », è stato eretto in ente morale con decreto del Presidente

della Repubblica 20 marzo 1955, n. 343, ed ha assolto una funzione di pubblico interesse unica nel nostro Paese in favore dell'aviazione commerciale, comprendente, oltre i servizi di linea, gli aeroporti, l'infrastruttura per il controllo e l'assistenza al volo.

Con la sua intensa attività, pertanto, il Centro ha avuto una funzione determinante nello sviluppo dell'aviazione civile italiana, nel dopoguerra, i cui progressi si possono sintetizzare in tre momenti: creazione della Compagnia nazionale di bandiera avvenuta nel 1957; passaggio dell'amministrazione dell'aviazione civile dal Ministero della difesa a quello dei trasporti, che ha assunto la denominazione di « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile », avvenuta nel 1963; firma dell'accordo di cooperazione tra l'Italia e la Agenzia europea per la sicurezza della navigazione aerea « Eurocontrol », avvenuta nel 1966.

In considerazione delle benemerenze acquisite da detto Ente, il Ministero della difesa-aeronautica prima (dall'esercizio 1952-53 all'esercizio 1962-63) ed il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dopo hanno ininterrottamente corrisposto al CSTA un contributo annuo che, nel 1966, ha raggiunto la cifra di lire 15.000.000.

Come già detto nella mia premessa, con il presente disegno di legge si propone di istituzionalizzare tale contributo in modo che il Centro possa contare annualmente su un aiuto da parte dello Stato per continuare a svolgere l'azione qualificata da tutti finora apprezzata.

La Commissione finanze e tesoro del Senato ha espresso parere favorevole in merito al provvedimento, suggerendo però di emendarne il testo.

Aderendo a tale invito, propongo di aggiungere, alla fine dell'articolo 2, le parole « e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi », nonchè, al medesimo articolo, un comma del seguente tenore: « Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle opportune variazioni di bilancio »; propongo, inoltre, di aggiungere, alla fine dell'articolo 3, le parole « nel limite degli stanziamenti di bilancio a tal fine predisposti ».

Infine, per ragioni di tecnica legislativa, preciso che sarebbe opportuno invertire l'ordine dei due menzionati articoli.

G I A N C A N E . Ci dichiariamo favorevoli al provvedimento ed agli emendamenti proposti dal relatore.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo ha sempre dimostrato di apprezzare il lavoro svolto dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei ed è favorevole alla proposta in esame pur rilevando che con queste norme si istituzionalizza un contributo che forse, in avvenire, potrebbe anche non essere più necessario concedere.

Comunque, in considerazione delle benemerenze e dei compiti fin qui svolti dall'Ente in parola, il Governo si rimette al volere della Commissione, anche per quel che riguarda gli emendamenti proposti dal relatore.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli:

Art. 1.

Al Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei (CSTA) è assegnata, a partire dall'esercizio 1967, la somma annua di lire 15.000.000.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere di cui all'articolo 1 si provvede a carico del capitolo 1384 del bilancio dello Stato per l'esercizio 1967.

A questo articolo il relatore propone di aggiungere le seguenti parole: « e dei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi », nonchè il seguente comma: « Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle opportune variazioni di bilancio ».

Metto ai voti tale emendamento.

(*È approvato*).

Metto in votazione l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che esercita la vigilanza sul CSTA, potrà aumentare il contributo annuo suddetto in relazione a particolari studi o ricerche di cui darà incarico al CSTA.

Alla fine di tale articolo il relatore propone il seguente emendamento aggiuntivo: « nel limite degli stanziamenti di bilancio a tal fine predisposti ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con la modifica testè approvata.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con l'intesa che sarà invertito, come proposto dal relatore, l'ordine degli articoli 2 e 3.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni finanziarie a favore delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero » (2431)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Disposizioni finanziarie a favore delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

C O R B E L L I N I , *relatore*. Onorevoli senatori, richiamando la relazione illustrativa del disegno di legge in esame, debbo subito mettere in rilievo che il provvedimento ha lo scopo di normalizzare una situazione che si trascina da qualche anno, mentre il problema della trasformazione in autoservizio della ferrovia in questione è cosa ancora più remota perchè risale agli anni della prima legislatura ed anche io ebbi occasione, allora, di occuparmene.

Finalmente, dopo un lungo periodo di esami tecnici e di discussioni, in data 3 luglio 1963 fu presentata una istanza della Società veneta esercente le ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, che fu esaminata e presa in considerazione del decreto del Ministro dei trasporti in data 19 novembre 1963, n. 3614; con il detto decreto fu approvato il piano di trasformazione del servizio su rotaie con un autoservizio stradale, direttamente esercito dalla stessa Società, senza corresponsione di alcuna speciale sovvenzione di esercizio per il nuovo servizio autostradale, ma con riserva, invece, di determinare una sovvenzione annua di esercizio — per il periodo di svolgimento dell'esercizio ferroviario — dal 1° luglio 1962 fino alla data di ultimazione dei lavori e delle necessarie provviste per le nuove attrezzature, secondo le norme prevedute dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

I lavori furono eseguiti senza interruzione e la completa trasformazione dei servizi da ferroviari in autostradali fu effettuata con decorrenza dal 1° gennaio 1964.

Si deve al riguardo tener presente che, in base alle norme vigenti per tutto il periodo anzidetto (e cioè dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963), fu determinata una sovvenzione di esercizio complessiva di lire 79.102.260, equivalente a un valore pari a lire 1.578.100, per ognuno dei chilometri della linea in esercizio su rotaia (chilometri 50,125).

Tale sovvenzione annua di esercizio, attribuita, in questo caso particolare, a linee costruite su di un impervio ed eccezionale tracciato montuoso, risulta superiore al limite annuo massimo di lire 600.000 per chilometro, stabilito in base alle norme di cui al citato articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Pertanto, con il presente disegno di legge si propone di elevare il limite massimo di

lire 600.000 per chilometro, per la sovvenzione annua di esercizio delle ferrovie in questione, alla misura di lire 1.578.100, corrispondente a una annualità di lire 79.102.260, estesa al periodo che va dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, e cioè sino alla data di attuazione del piano di trasformazione delle ferrovie in un adeguato e moderno autoservizio.

Si deve tener presente al riguardo, come è chiarito nella relazione che precede il disegno di legge in esame, che, per l'intero periodo di cui trattasi, era già stato concesso un sussidio integrativo, in conto perdite dell'esercizio ferroviario, del valore complessivo di lire 910.000.000; pertanto, il provvedimento che viene oggi proposto non comporterà alcun nuovo onere, in quanto la sovvenzione che dovrà corrispondersi con l'approvazione del disegno di legge in esame determina, per l'intero periodo, un ammontare complessivo pari al predetto importo dei ricordati sussidi integrativi.

In altri termini, possiamo rilevare che i sussidi integrativi già corrisposti vengono tramutati in sovvenzione ordinaria — così come rientra nei diritti che, per la Società concessionaria, scaturiscono dalle prescrizioni della ricordata legge n. 1221 — in modo che si possa pervenire infine alla completa sistemazione dei rapporti finanziari tra la Società stessa e lo Stato.

A suo tempo, il Ministero dei trasporti ha sottoposto la questione al Ministero del tesoro e, come risulta dagli atti ministeriali, quest'ultimo, con nota 13 ottobre 1966, numero 35951/146428/10548, ha aderito alla proposta, esprimendo al riguardo il proprio parere favorevole.

Non vi sono, quindi, difficoltà tecnico-economiche da superare; pertanto, i due articoli di cui è composto il disegno di legge in esame possono venire approvati dalla nostra Commissione in sede deliberante, senza nessuna preoccupazione e in piena coscienza di portare a compimento una importante e vecchia questione, che tende a normalizzare — come ho detto prima — i rapporti finanziari tra la Società concessionaria e lo Stato.

Invito, quindi, la Commissione ad approvare questo disegno di legge, il quale, come ho già detto, non comporta un aumento di spesa.

F E R R A R I G I A C O M O . Come è detto nella relazione introduttiva al disegno di legge e come ha ribadito il collega Corbellini, si tratta di un migliore collocamento degli aiuti a favore di queste aziende. È una sovvenzione che cessa con il cessare dell'esercizio della ferrovia.

Noi siamo favorevoli al disegno di legge. Ci auguriamo, pertanto, che quelle zone siano pienamente soddisfatte della sostituzione dei servizi automobilistici ai servizi ferroviari.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo si associa alle ragioni enunciate dal relatore a sostegno del presente disegno di legge.

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.

Per l'esercizio delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, il limite massimo di sovvenzione stabilito in lire 600.000 a chilometro dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato a lire 1.578.100 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, e, cioè, sino alla data di attuazione del piano di trasformazione in autoservizi delle ferrovie medesime in conformità del voto 31 ottobre 1963, n. 269/A, espresso dalla Commissione istituita a norma della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere di lire 910 milioni derivante dall'applicazione del precedente articolo 1 si fa fronte con il recupero per eguale somma dei sussidi integrativi concessi per l'esercizio

delle ferrovie stesse dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963 ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, la variazione di bilancio dipendente dall'attuazione della presente legge.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali » (2382)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Inserimento del Centro sperimentale dell'ANAS di Cesano (Roma) tra i laboratori ufficiali ».

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

Articolo unico

Il Centro sperimentale di Cesano (Roma) è riconosciuto come ufficio alle dirette dipendenze del Servizio tecnico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, con il compito di provvedere alle ricerche, alle prove di laboratorio ed agli studi nel campo stradale.

Il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali di cui ai regi decreti 16 novembre 1939, nn. 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234 e 2235.

I proventi derivanti dai servizi che il Centro effettua per conto di terzi, sono interamente versati in Tesoreria ad apposito capitolo d'entrata del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Di fronte al moltiplicarsi dei lavori nel settore autostradale e all'evolversi delle tecniche di costruzione delle strade, si è imposta la necessità di disporre di dati scientificamente raccolti, al fine di giudicare della resistenza e della funzionalità dei materiali impiegati.

Fino al 1962 l'ANAS ricorreva, per l'esame dei materiali impiegati nelle costruzioni stradali, ai laboratori universitari e all'Istituto sperimentale del Touring Club Italiano. Ma, con il progredire della ricerca scientifica, si è imposta la necessità di disporre di un istituto facente capo all'Amministrazione dello Stato, in cui la raccolta e la interpretazione dei dati avesse anche un carattere di uniformità e fosse indipendente da eventuali influenze di privati interessi.

Per questo l'ANAS ha istituito un Centro sperimentale nei pressi di Roma, a Cesano, che ha iniziato la sua attività il 1° gennaio 1962.

Questo istituto sperimentale ha svolto una lodevole attività, ma non ha una veste ufficiale. È quindi opportuno che esso sia ufficialmente riconosciuto, dato che opera alle dipendenze dell'ANAS, affinchè le sue conclusioni siano valide a tutti gli effetti.

Mi sembra, quindi, che il disegno di legge possa essere senz'altro approvato, apportandovi, tutt'al più, una lieve modifica. Infatti, il secondo comma dell'articolo unico del disegno di legge dice che « il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali di cui ai regi decreti 16 novembre 1939, nn. 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234 e 2235 ».

Non sono d'accordo sull'elencazione dei regi decreti perchè è sempre possibile che ne sia omesso qualcuno. Infatti, il mio sospetto è stato confermato da una lettera, che mi è stata recapitata questa mattina, nella quale l'ANAS raccomanda il richiamo di un altra legge, precisamente la legge 26 maggio 1965, n. 595. È probabile, pertanto, che, una volta approvato questo disegno di legge, ci sarà chi rileverà l'omesso richiamo di qualche altra norma.

Se la cosa è possibile dal punto di vista giuridico, a mio avviso, dovremmo limitarci a dire che « il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato », senza elencare i regi decreti o norme di altro genere.

Detto questo, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Per maggiore chiarezza ricordo che l'articolo 6, della legge n. 595 del 1965 precisa che le prove fisiche e chimiche dei leganti idraulici sono effettuate dai laboratori sperimentali, indicati nominativamente, annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni o di chimica applicata, secondo la natura delle indagini richieste. Quindi non si parla di laboratorio di Stato; per questo l'ANAS ha suggerito di richiamare anche tale legge.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. I colleghi che sono dei giuristi possono aiutare noi tecnici, portati a semplificare le cose, nella ricerca di una formula che consenta al laboratorio di Cesano dell'ANAS di esplicare una attività valida a tutti gli effetti. Richiamando quanto da me in precedenza detto, propongo di sostituire il secondo comma dell'articolo unico con il seguente: « Il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato ».

F E R R A R I G I A C O M O . Ritengo accettabile la proposta del senatore de Unterrichter in quanto, a mio giudizio, la norma limitativa di cui al secondo comma dell'articolo unico potrebbe dar luogo ad interpretazioni diverse da quelle volute.

L'emendamento dell'onorevole relatore, pertanto, mi sembra saggio, per cui sono favorevole al suo accoglimento.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiarito che la competenza del Centro in questione è riconosciuta in tutti casi in cui disposizioni di legge prevedono il ricorso a laboratori tecnici dello Stato, il Governo si dichiara favorevole all'emendamento proposto dal relatore.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Secondo la proposta del senatore de Unterrichter, il secondo comma dell'articolo unico del disegno di legge risulterebbe così modificato: « Il Centro è incluso nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato ».

Metto ai voti tale emendamento sostitutivo.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge, del quale ho già dato lettura in apertura di discussione, nel testo modificato.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 10,45.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari