

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 13 APRILE 1961

(66^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Abrogazione delle esenzioni dalle tasse postali e telegrafiche e delle riduzioni delle tasse medesime » (1000-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 1348, 1349
BUIZZA, <i>relatore</i>	1348
RESTAGNO	1348
SPALLINO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	1348, 1349

« Modificazioni alla legge 18 dicembre 1959, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R. » (1286) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE	1352, 1354
ANGELINI Cesare, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1354
GALANI	1354
RESTAGNO, <i>relatore</i>	1353

« Assistenza ai pensionati delle Ferrovie dello Stato mediante l'accoglimento in case di

riposo gestite dell'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato » (1287) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 1350, 1352
ANGELINI Cesare, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1352
FLORENA, <i>relatore</i>	1350, 1351
IMPERIALE	1351
RESTAGNO	1351
SOLARI	1351

« Istituzione del Compartimento di Verona delle Ferrovie dello Stato » (1331) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE	1354, 1355
ANGELINI Cesare, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1355
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	1355

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Angelini Armando, Bardellini, Buizza, Cervellati, Cor-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 66^a SEDUTA (13 aprile 1961)

bellini, Crollanza, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Gombi, Imperiale, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Solari.

Intervengono il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni Spallino e il Sottosegretario di Stato per i trasporti Angelini.

A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Approvazione delle esenzioni dalle tasse postali e telegrafiche e delle riduzioni delle tasse medesime » (1000-B) (Approvato dal Senato e modificato 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: « Abrogazione delle esenzioni dalle tasse postali e telegrafiche e delle riduzioni delle tasse medesime », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio presente che la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non aver nulla da osservare sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati al disegno di legge votato dal Senato.

B U I Z Z A, relatore. Onorevoli senatori, il presente disegno di legge, da noi approvato nella seduta del 26 gennaio 1961, è stato accettato, si può dire integralmente, dalla Camera dei deputati, salvo un emendamento apportato all'articolo 4 dove la data 1° luglio 1961 è stata sostituita con l'altra 1° gennaio 1962.

Inoltre, la Camera ha ritenuto necessario aggiungere al testo presentato dal Ministro Spataro e da noi approvato un nuovo articolo 5 così formulato:

« Per l'esercizio finanziario 1961-62 le somme dovute all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dalle Amministrazioni statali in applicazione della presente legge, saranno considerate forfetariamente e poste a carico del Ministero del tesoro.

La corrispondente somma sarà direttamente versata dal Ministero del tesoro per

conto dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso dei costi sostenuti da questa ultima per il trasporto degli effetti postali ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, e dell'articolo 1, n. 3, del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411 ».

La legge 29 novembre 1957 e il decreto del Presidente della Repubblica in data 25 giugno 1959 sono infatti i due provvedimenti che si riferiscono al rimborso all'Azienda delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti al servizio ferroviario.

Penso che non ci siano da sollevare eccezioni circa queste due modifiche apportate dalla Camera al provvedimento, a meno che l'onorevole Ministro non abbia qualcosa da aggiungere.

S P A L L I N O, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Ringrazio vivamente il senatore Buizza per la sua esposizione. Come egli stesso ha detto, credo che sull'argomento ci sia poco da aggiungere; la 7^a Commissione del Senato il 26 gennaio 1961, con l'accordo di tutte le parti, ha approvato un nuovo testo del disegno di legge, da me presentato, il quale si riteneva potesse entrare in vigore a partire dal 1° luglio 1961.

Senonchè, il Ministro del bilancio, onorevole Pella, ha fatto rilevare che tale decorrenza, per ragioni di contabilità e per il fatto che era stato già presentato alle Camere il bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62, non poteva essere mantenuta e per tale ragione ha proposto di adottare il nuovo termine 1° gennaio 1962.

A partire da quell'epoca, per le disposizioni contenute nel disegno di legge, ogni Amministrazione pagherà il dovuto per i servizi ottenuti.

R E S T A G N O. Penso anch'io che potremmo essere tutti d'accordo circa gli emendamenti apportati al provvedimento dalla Camera; desidererei però avere un chiarimento dall'onorevole Ministro.

All'articolo 5 si dice: « Per l'esercizio finanziario 1961-1962 le somme dovute all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dalle Amministrazioni statali in applicazione della presente legge, saranno considerate forfettariamente e poste a carico del Ministero del tesoro » e poi si aggiunge « La corrispondente somma sarà direttamente versata dal Ministero del tesoro per conto della Amministrazione delle poste all'Azienda delle ferrovie . . . ».

Ora, vorrei sapere perchè si è usata la espressione « la corrispondente somma » quando tale somma dovrebbe risultare dalla contabilità.

SPALLINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Si è detto così perchè non si può fare un calcolo preciso in quanto si tratta di due cose diverse.

C'è infatti quello che l'Amministrazione dei trasporti deve pagare a quella delle poste per i francobolli, i telegrammi, eccetera, e ci sono i debiti che quest'ultima ha nei confronti della Azienda ferroviaria.

Una volta si facevano le compensazioni; adesso, per evitare confusioni, il Ministero del tesoro per sei mesi provvederà direttamente, e pertanto la parola « corrispondente » — non potendosi fare un calcolo preciso — si riferisce alla « corrispondente somma » del debito.

PRESENTE. Bisogna tener presente che questa « corrispondente somma » è quella del debito che l'Amministrazione delle poste ha nei confronti delle Ferrovie e poichè quanto è stabilito all'articolo 5 si applicherà solo per l'esercizio finanziario 1961-1962 penso che potremmo approvare senz'altro la proposta della Camera dei deputati.

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

Do lettura degli articoli 1, 2 e 3 non modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

Sono soppresse le franchigie e le esenzioni dalle tasse postali e telegrafiche, nonchè le riduzioni delle tasse medesime e le agevolazioni

tariffarie previste dal Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, e da qualsiasi altra disposizione emanata prima e dopo l'entrata in vigore del Codice postale predetto, fatta eccezione per la franchigia spettante al Presidente della Repubblica e per le esenzioni, riduzioni ed agevolazioni concesse in applicazione di Accordi internazionali.

Continuano ad avere corso in esenzione di tassa le corrispondenze di servizio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed i reclami concernenti il servizio indirizzati dagli utenti all'Amministrazione stessa in via ordinaria o in raccomandazione.

Restano altresì in vigore le disposizioni degli articoli 54, 55, primo periodo del primo comma, 62, prima parte, 66, secondo comma, 89, 112 e 114 del citato Codice postale e delle telecomunicazioni, e successive modificazioni, nonchè la riduzione alla metà della tassa di emissione dei vaglia ordinari a favore dei soldati, caporali e caporali maggiori dell'Esercito e gradi equivalenti delle altre Forze armate dello Stato, presenti al corpo, nel limite di valore stabilito dai decreti di approvazione delle tariffe.

Art. 2.

Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro del tesoro, possono essere stabiliti particolari criteri e modalità di pagamento per le corrispondenze delle Amministrazioni dello Stato.

Art. 3.

Sono abrogate tutte le norme per le quali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è tenuta ad effettuare a titolo in tutto o in parte gratuito prestazioni per conto di Amministrazioni dello Stato o di Enti ed Istituti.

La specificazione dei servizi nei cui confronti trova applicazione il disposto del precedente comma, nonchè la disciplina dei re-

lativi rapporti ai fini anche della determinazione dei corrispettivi dovuti dalle Amministrazioni statali interessate, saranno effettuate con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro del tesoro.

Per i servizi resi dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ad Enti ed Istituti, il rimborso all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dei costi da essa sostenuti per le prestazioni stesse, sarà regolato in base a speciali convenzioni annuali con gli Enti ed Istituti medesimi, rese esecutive mediante decreti del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

Sui problemi relativi alla determinazione dei costi da rimborsare ai sensi dei precedenti commi, è sentito il parere di una Commissione nominata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con quelli del bilancio e del tesoro, presieduta da un magistrato del Consiglio di Stato, designato dal Presidente del Consiglio dei ministri, e composta di un funzionario del Ministero del bilancio, un funzionario del Ministero del tesoro e due funzionari del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Do lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 4.

Le disposizioni della presente legge entrano in vigore dal 1º gennaio 1962.

Ricordo che il testo da noi approvato stabiliva la data del 1º luglio 1961.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4 nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 5.

Per l'esercizio finanziario 1961-62 le somme dovute all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dalle Amministrazioni statali in applicazione della presente legge, saranno considerate forfettariamente e poste a carico del Ministero del tesoro.

La corrispondente somma sarà direttamente versata dal Ministero del tesoro per conto dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso dei costi sostenuti da questa ultima per il trasporto degli effetti postali ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, e dell'articolo 1, n. 3, del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, quale risulta a seguito delle modificazioni testè approvate.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Assistenza ai pensionati delle Ferrovie dello Stato mediante l'accoglimento in case di riposo gestite dall'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato » (1287)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assistenza ai pensionati delle Ferrovie dello Stato mediante l'accoglimento in case di riposo gestite dall'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

F L O R E N A, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la relazione che accompagna il disegno di legge, il quale prevede l'assistenza ai pensionati delle Ferrovie dello Stato mediante l'accoglimento in case di riposo gestite dall'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato, è esauriente e tale che nulla ci sarebbe da aggiungere per illustrare

l'alta finalità umana e sociale del provvedimento sottoposto all'approvazione della nostra Commissione.

Si tratta in sostanza di provvedere anche per i pensionati delle Ferrovie dello Stato che si trovano, alla fine del loro periodo di duro lavoro, costretti a condurre una vita senza il conforto di congiunti in grado di assisterli, dando loro la possibilità di essere ospitati in apposite case dove, insieme ad altri colleghi pensionati, potranno condurre vita serena, confortati dall'assistenza completa, in ambienti di cordiale convivenza.

Questa è una vecchia aspirazione dei ferrovieri e la sollecita realizzazione sarà accolta con vivo compiacimento dagli interessati.

La legge prevede che la istituzione e la gestione di dette case sia affidata all'Opera di previdenza e questa è la logica soluzione se si tiene presente che detta Opera ha nel complesso il compito, previsto dalla legge istitutiva, di assistere i ferrovieri tutti; ed è in aderenza alla funzione assistenziale dell'Opera che nell'articolo 1 è previsto che le case di riposo siano istituite per pensionati delle Ferrovie e per vedove di agenti morti in servizio o in quiescenza provviste di pensione di reversibilità.

Tenuto conto però dell'impegno finanziario che l'Opera si assume per la realizzazione del programma previsto dalla legge, l'Amministrazione è autorizzata, in base all'articolo 2, a concedere un contributo straordinario di 200 milioni alla cui copertura si farà fronte con lo stanziamento iscritto al capitolo 54 « spese diverse ».

Sono sicuro che tutti gli onorevoli senatori saranno favorevoli all'approvazione di questo provvedimento dalle alte finalità umane e sociali.

I M P E R I A L E . Sono perfettamente d'accordo con quanto esposto dal senatore Florena, perchè finalmente questo provvedimento dà la possibilità ai vecchi ferrovieri rimasti soli o alle loro vedove di poter concludere la loro esistenza in un ambiente sano e confortevole.

Questo disegno di legge, come ha fatto rilevare il senatore Florena, ha incontrato il vivo entusiasmo in tutti i ferrovieri i quali, per vedere realizzato questo loro sogno, at-

traverso una sottoscrizione volontaria sono riusciti ad accumulare la somma di 100 milioni e più.

Noi non presentiamo alcun emendamento al disegno di legge perchè desideriamo arrivare alla sua rapida approvazione; vorremmo però chiedere all'onorevole Sottosegretario se, in considerazione del fatto che i ferrovieri hanno sottoscritto ben 100 milioni, l'Amministrazione delle ferrovie può compiere uno sforzo, portando a 300 milioni il suo contributo.

S O L A R I . Ci associamo anche noi alla richiesta del senatore Imperiale.

R E S T A G N O . La richiesta del senatore Imperiale trova tutta la nostra comprensione perchè il valore morale di questa iniziativa è evidente.

Credo però che al momento attuale sia opportuno approvare il provvedimento così com'è formulato, anche perchè esso ha ricevuto il benestare degli organi finanziari; in seguito potremo sempre migliorare le sue disposizioni.

Mi sento veramente in dovere di plaudire a questa iniziativa, augurandomi che le case di riposo per i ferrovieri vengano fatte seguendo gli stessi criteri usati per quelle dell'Opera pensionati d'Italia, costruite in base al principio del pieno rispetto della personalità umana.

Gli ospiti di queste case, infatti, mangiano in ambienti decorosi, in tavoli separati e se ci sono coppie, marito e moglie, dispongono di una camera in comune.

Penso che anche per questa nuova iniziativa si adotteranno criteri umani e sociali tali da rendere le case di riposo veri alberghi confortevoli e decorosi.

F L O R E N A , relatore. Desidererei dire qualcosa circa la proposta del senatore Imperiale.

Bisogna considerare il presente provvedimento come punto di partenza di un programma molto vasto, onorevoli senatori, perchè se oggi si affida all'Opera di previdenza il compito di realizzare case di riposo per i ferrovieri e si stanziava per questo una data somma, l'importante è il fatto di creare

una nuova istituzione che potrà in seguito, attraverso maggiori finanziamenti, svilupparsi di più.

Pertanto stanziare oggi 300 milioni invece che 200 non è tanto importante come cominciare a concretare il programma della costruzione non di una casa di riposo ma di molte, situate in diversi luoghi.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo a quanto detto dall'onorevole relatore e dal senatore Imperiale, ma desidero anch'io mettere in evidenza che la parte più importante di questo provvedimento è costituita dall'articolo 1, per mezzo del quale si autorizza l'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie a gestire case di riposo per i pensionati di questa Amministrazione.

Questa realizzazione va incontro ad un desiderio, un sogno, dei ferrovieri i quali, come è detto nella relazione, non disporranno di ricoveri ma di vere case di riposo con caratteristiche non dissimili da quelle delle pensioni familiari.

I 200 milioni stanziati per queste costruzioni segnano solo l'inizio degli interventi che l'Amministrazione ferroviaria farà a favore della predetta Opera di previdenza.

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

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

Art. 1.

L'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, costituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, è autorizzata ad istituire e gestire case di riposo per pensionati delle Ferrovie dello Stato nonché per vedove di agenti morti in servizio o in quiescenza provviste di pensione di reversibilità.

(È approvato).

Art. 2.

L'Azienda delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere un contributo straor-

dinario di lire 200.000.000 all'Opera di previdenza di cui al precedente articolo 1.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 200.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato farà fronte con lo stanziamento iscritto nel capitolo n. 54 « Spese diverse » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1960-1961.

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).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 18 dicembre 1959, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R. » (1286)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 18 dicembre 1959, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R. ».

Ricordo alla Commissione che la discussione di questo provvedimento fu iniziata e rinviata per ottenere maggiori schiarimenti sul suo contenuto. Ritengo opportuno dare nuovamente lettura del testo del disegno di legge:

Articolo unico.

Gli articoli 1 e 2 della legge 18 dicembre 1959, n. 1147, sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 1. E' autorizzata la concessione alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma, esercente la ferrovia Metropolitana di Roma (linea Termini-E.U.R.) di un concor-

so dello Stato fino all'importo massimo di lire 200 milioni per il completamento e l'ampliamento delle stazioni nella zona dell'E.U.R.

Art. 2. Il pagamento alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma della somma che sarà in definitiva accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro, potrà essere fatto a misura dell'esecuzione dei lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma stessa e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione finale dei lavori ».

R E S T A G N O, *relatore.* La legge 18 dicembre 1959, n. 1147, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 12 gennaio 1960, si proponeva il completamento e l'ampliamento della metropolitana di Roma con riguardo alla zona dell'E.U.R. ed all'uopo autorizzava la spesa di lire 200 milioni.

Con tale stanziamento si doveva costruire nelle stazioni E.U.R. il doppio binario e le doppie banchine che avrebbero consentito una maggiore frequenza di treni per soddisfare le aumentate esigenze del traffico derivanti dallo sviluppo edilizio della zona, dal trasferimento all'E.U.R. di importanti edifici pubblici e privati, e dalle imponenti realizzazioni di impianti sportivi per le Olimpiadi.

Il Ministero dei trasporti, in base all'articolo 2 della predetta legge, avrebbe dovuto provvedere all'appalto dei lavori a mezzo gare per la licitazione privata tra le ditte che erano riconosciute idonee allo scopo.

Senonchè, per cause connesse alle esigenze burocratiche ed alle vicende parlamentari, l'iter legislativo si è protratto più del previsto (approvato il disegno di legge dalla Camera dei deputati il 21 ottobre 1959, dal Senato della Repubblica il 18 dicembre 1959, pubblicata la legge sulla *Gazzetta Ufficiale* il 12 gennaio 1960), per cui si è profilata la grave preoccupazione che venisse a mancare il tempo per lo svolgimento della licitazione date le norme complesse, i controlli e i benestari fissati dalla legge.

Queste considerazioni e le crescenti esigenze del traffico sulla metropolitana, ma particolarmente le preoccupazioni derivanti dall'approssimarsi delle manifestazioni olimpioniche dell'agosto-settembre 1960, indussero il Ministero dei trasporti e l'Ispettorato generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione — nella primavera dello scorso anno — ad autorizzare la società S.T.E.-F.E.R., concessionaria dell'esercizio, ad assumere direttamente i lavori da essa progettati allo scopo anzidetto, in considerazione della urgenza dei lavori medesimi e degli inconvenienti che avrebbero potuto derivare dalle difficoltà di conciliare le esigenze della costruzione con quelle del tutto particolari dello esercizio, il quale, comunque, non doveva subire interruzioni.

La S. T. E. F. E. R. aderendo alle sollecitazioni del Ministero, dopo aver appaltato mediante licitazione privata i lavori di cui trattasi, superando non poche difficoltà costruttive ed organizzative, e dopo aver sottoposto al benessere del Ministero non solo i particolari del progetto esecutivo, ma anche i risultati della gara da essa indetta per ottenere i più bassi prezzi unitari, è riuscita a condurre i lavori a compimento nel tempo previsto.

Il consuntivo dei lavori verrà prossimamente sottoposto dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione e trasporti in concessione — all'esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma da informazioni assunte si può fin d'ora affermare che l'importo complessivo delle opere, poichè all'atto esecutivo le difficoltà tecniche sono risultate superiori al previsto, risulterà notevolmente maggiore della spesa di 200 milioni preventivata in via di larga massima nel 1958, quando venne predisposto il disegno di legge per il finanziamento.

Da quanto precede, emerge che, per poter ora corrispondere alla S.T.E.F.E.R. un contributo sulla spesa da essa sostenuta e riconosciuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (pur contenendo tale contributo nella stessa misura massima di 200 milioni) occorre approvare una nuova legge che modifichi il testo della legge 18 dicembre 1959, n. 1147.

Al fine di raggiungere tale obiettivo è stato predisposto il disegno di legge che è oggi al nostro esame con il quale vengono sostituiti i primi due articoli della ricordata legge, lasciando però immutato il terzo, concernente il finanziamento necessario.

Con il nuovo testo, mentre si elimina ogni riferimento alla licitazione privata, si prevede il concorso dello Stato sino al massimo di 200 milioni da concedere direttamente all'esercente S.T.E.F.E.R.

Tale concorso dovrà determinarsi nel suo ammontare, da parte dei Ministeri dei trasporti e del tesoro con apposito decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sarà liquidato conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 2 della legge in esame.

E' indubbio che la nuova proposta rappresenta una autentica sanatoria di un'opera realizzata al di fuori delle norme di legge a suo tempo approvate; però dobbiamo riconoscere che tale procedura è stata dettata dalla necessità di raggiungere un obiettivo indilazionabile a scadenza fissa che non ammetteva deroghe, per il prestigio della nostra Amministrazione, e che l'opera è stata affidata dalla ditta concessionaria S.T.E.F.E.R. sotto il controllo particolare del Ministro dei trasporti.

Le disposizioni di cui sopra consentirono di ultimare in tempo utile le opere ferroviarie e di fronteggiare le eccezionali esigenze del momento delle Olimpiadi, che risultarono certamente un fatto largamente positivo per il nostro Paese.

Sicuro della comprensione degli onorevoli senatori, chiedo loro di esprimersi a favore del presente disegno di legge, sul quale anche la Commissione finanze e tesoro non ha avuto nulla da osservare.

G A I A N I . Ebbi già occasione, in una precedente seduta, di esprimere il nostro disappunto circa l'approvazione di questo provvedimento per il quale, a nostro avviso, non ci sono giustificazioni.

Infatti, quando il Ministero dei trasporti si è reso conto di non essere in grado di portare a termine prima dell'inizio delle Olimpiadi i lavori di cui trattasi, ha incaricato la S.T.E.F.E.R. di completarli in tempo utile.

Ma se il Ministero voleva assegnare i lavori alla S.T.E.F.E.R. perchè non era più in grado di realizzarli lui, bisognava che presentasse prima un provvedimento legislativo che disponesse in tal senso, in modo da non incorrere nella violazione di una legge.

Non è infatti ammissibile che il potere esecutivo violi quanto stabilito dal Parlamento e consacrato in una legge. Per questa ragione votiamo contro il disegno di legge; infatti, se ammettiamo queste sanatorie allora tutte le leggi potranno essere suscettibili di modifiche arbitrarie da parte dell'esecutivo e si determinerà uno stato privo di diritto e regola.

A N G E L I N I C E S A R E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo a quanto detto dall'onorevole relatore e vorrei solo far presente che i lavori previsti da questo provvedimento sono stati affidati non ad una società privata ma alla S.T.E.F.E.R., che del resto gestisce la stessa metropolitana.

D'altra parte, essendo stato accertato che i lavori sono stati eseguiti nel modo migliore, penso che chiedere una sanatoria non significhi violare la legge anche perchè le sanatorie sono sempre state un'eccezione, e questa si rende necessaria per pagare la S.T.E.F.E.R. che ha portato a termine i lavori.

G A I A N I . Torno a dichiarare che voteremo in senso contrario a questo provvedimento.

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

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un unico articolo, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Istituzione del Compartimento di Verona delle Ferrovie dello Stato » (1331) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione del Compartimento di

Verona delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sciogliendo la riserva avanzata nel seduta che vide l'inizio della discussione di questo disegno di legge, comunico che gli enti locali interessati si sono impegnati a sostenere l'onere finanziario derivante dal provvedimento, il quale pertanto non comporta alcun onere a carico dello Stato.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Ho già avuto modo di illustrare, in una precedente seduta, il presente provvedimento: esso tende a regolarizzare una situazione già esistente dal 1945 l'evolversi del traffico ferroviario ha confermato l'opportunità della esistenza del compartimento di Verona.

Avete ora sentito che l'approvazione del disegno di legge non comporta alcun onere per lo Stato: pertanto lo ritengo meritevole di approvazione.

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

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

Art. 1.

E' istituito il Compartimento delle Ferrovie dello Stato con sede in Verona.

(È approvato).

Art. 2.

La circoscrizione del Compartimento di Verona è costituita dalle seguenti linee fer-

roviarie e dagli impianti e fabbricati ad esse pertinenti:

Verona Porta Nuova-Brennero (inclusa);
Verona Porta Nuova-Bivio Golosine (inclusa);

Fortezza- San Candido (inclusa);

Chiusa-Plan Val Gardena;

Bolzano-Merano-Malles;

Trento-Primolano (inclusa);

Verona Porta Nuova-Brescia (esclusa);

Desenzano del Garda Sirmione-Desenzano Porto;

Verona Porta Nuova-Vicenza (inclusa);

Lonigo Stazione-Lonigo Città;

Vicenza-Schio;

Verona Porta Nuova-Mantova-Modena (esclusa);

Dossobuono-Isola della Scala (esclusa)-
Legnago-Rovigo (esclusa);

Mantova-Nogara (esclusa)-Cerea;

Ostiglia (esclusa)- Legnago Grisignano di
Zocco (esclusa);

Legnago-Monselice (esclusa).

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge non comporta variazioni nel bilancio e nelle piante organiche del personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 10,45.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari