

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XCII.

SEDUTA DI SABATO 28 LUGLIO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1169
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (Modificato dal Senato). (3358-B)	1169
PRESIDENTE	1169, 1170
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	1170
POLANO	1170
SCHIANO	1170
COLASANTO	1170
ARMATO	1170
FRUNZIO	1170
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1171

La seduta comincia alle 17,30.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile, Fabbri e Viale.

Discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (Modificato dal Senato) (3358-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana ».

Onorevoli colleghi, la nostra Commissione è stata convocata d'urgenza in sede legislativa perché il Senato, nell'approvare il disegno di legge già approvato dalla Camera, ha ritenuto, su richiesta della Commissione Finanze e tesoro, di dover apportare una modifica all'articolo 5.

La modifica consiste in un comma aggiuntivo dopo il secondo approvato dalla Camera. Questo comma aggiuntivo è del seguente tenore: « All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1962-63 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso ».

A proposito del testo approvato dalla nostra Commissione, la Commissione Finanze e tesoro del Senato ha fatto osservare che, per l'esercizio finanziario 1962-63, siccome sono stati già approvati i bilanci finanziari, era necessario specificare su quale capitolo dello stato di previsione della spesa del Mi-

nistero del tesoro si dovesse apportare la corrispondente riduzione di stanziamento, per coprire la spesa.

Ecco la ragione del comma aggiuntivo di cui ho già dato lettura.

Io ho finito la mia breve relazione e chiedo all'onorevole Ministro se intende aggiungere qualche cosa.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho da aggiungere nulla se non ringraziare il Presidente della urgente riunione della Commissione, determinata dalla necessità che la legge venga approvata per il mantenimento della validità dello stanziamento per l'esercizio 1961-62 entro il 31 luglio.

POLANO. Questa modifica che viene introdotta dal Senato è di carattere tecnico, ossia non incide su quello che è l'apprezzamento politico già dato su questo argomento.

Quando si è discussa la legge, il nostro gruppo ha preso una precisa posizione, ha fatto le sue osservazioni e ha spiegato le ragioni per le quali non poteva approvare il provvedimento stesso. Non ripeto le ragioni perché sono agli atti parlamentari e mi limito a dire che tutte quelle ragioni che abbiamo fatto allora presenti si mantengono; aggiungo che, né durante la discussione alla Camera né durante la discussione al Senato, si è potuto avere una relazione dettagliata dell'attività amministrativa di questa società.

Per queste ragioni noi del gruppo comunista manteniamo il nostro atteggiamento e votiamo contro.

SCHIANO. Devo spiegare soprattutto all'onorevole Polano che noi, per la verità, prendemmo posizione contraria ed io più volte mi comportai in modo da rimandare, prima, ed impedire, poi, l'approvazione del disegno di legge perché mancavano quelle delucidazioni a cui ha fatto cenno appunto l'onorevole Polano; ma la principale accusa era la mancanza di un piano delle precedenze, di un piano di ammodernamento. In quella sede ebbi a denunciare, oltre tutto, l'incuria e quindi anche la grave responsabilità dell'amministrazione della Circumvesuviana, che dopo 10 anni non aveva affrontato il piano di ammodernamento di cui maggiormente si sentiva il bisogno: tutti gli incidenti che si sono verificati sono dovuti alla vetustà degli impianti e gli incidenti mortali si sono avuti perché ancora vi sono le vetture con le terrazze, stipate particolarmente durante le corse di cui si servono gli operai, vetture che non si addicono alla velocità che la ferrovia conduce in quel binario a scartamento ridotto.

Noi eravamo contrari perché non ci erano stati dati neppure questi elementi. Io d'altro canto sono scrupoloso e spesso do fastidio per la pignoleria con cui svolgo il mio mandato. Così sono stato all'Ispettorato della motorizzazione ed ho avuto questi elementi. Ripetutamente incontrandomi con il direttore, ingegner Costa, ed il direttore compartimentale ingegner Cimino, ho fatto in modo che dopo qualche mese gli elementi fossero pronti ed approntato anche l'impegno del piano di ammodernamento. Dopo di che alla fine abbiamo votato a favore del provvedimento di legge.

Adesso si tratta di una modifica di carattere tecnico apportata dal Senato; sicché, essendo venuti a cadere i motivi della nostra primitiva opposizione, voteremo anche a favore della modifica apportata dal Senato, indipendentemente dal far parte del Governo.

COLASANTO. Io credo che l'onorevole Schiano abbia un po' sostanzialmente risposto all'onorevole Polano.

Devo dire, per non riprendere una discussione generale che in questa sede non deve aver luogo, che gli elementi che furono domandati dall'onorevole Polano di fatto furono portati all'attenzione della Commissione, prima, e della Camera, dopo.

ARMATO. Rilevo che fra qualche mese avremo la discussione del bilancio dei trasporti. Mi pare che più che parlare di piano, di programmazione della circumvesuviana, il problema della programmazione rivesta tale carattere di generalità, da far auspicare che il Ministro, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, ci faccia una adeguata relazione in proposito.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. L'ho fatta questa mattina al Senato.

FRUNZIO. A me sembra non valga la pena allargare eccessivamente la discussione anche perché dobbiamo tener conto del fatto che la discussione generale è stata già esaurita e che nel corso di essa si sono toccati tutti gli aspetti che riguardano l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato.

Mi limito perciò a sottolineare soltanto un punto: dopo vari mesi trascorsi prima di giungere all'approvazione di questo disegno di legge, mi sembra doveroso ringraziare il Governo e il nostro Presidente che hanno avuto la sensibilità di fare approvare con la massima urgenza il provvedimento.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, passiamo all'esame della modifica apportata dal Senato, che concerne l'articolo 5.

La Camera aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

« La spesa di lire 3.437.000.000 derivante dagli articoli 1 e 2 della presente legge sarà iscritta sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nella misura di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 437.000.000 per l'esercizio 1964-65.

L'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1961-62 sarà fronteggiato con un'aliquota delle maggiori entrate derivanti dalle modifiche al regime tributario dei contratti di appalto e delle concessioni di pubblico servizio agli effetti dell'imposta di registro approvata con legge 28 luglio 1961, n. 828.

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

Il Senato lo ha così modificato:

La spesa di lire 3.437.000.000 derivante dagli articoli 1 e 2 della presente legge sarà iscritta sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nella misura di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 437.000.000 per l'esercizio 1964-65.

L'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1961-62 sarà fronteggiato con un'aliquota delle maggiori entrate derivanti dalle modifiche al regime tributario dei contratti di appalto e delle concessioni di pubblico servizio agli effetti dell'imposta di registro approvata con legge 28 luglio 1961, n. 828.

All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1962-63 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso.

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

Come gli onorevoli colleghi hanno potuto constatare, la modificazione consiste nell'aver introdotto prima e dopo dell'ultimo comma il seguente altro comma:

« All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1962-63 si farà fronte

con una corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso ».

Pongo in votazione detto nuovo comma.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione circumvesuviana » (Modificato dal Senato) (3358-B):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	18
Voti contrari	6

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amodio, Armato, Armosino, Babbi, Bardanzellu, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Colasanto, Concas, Francavilla, Frunzio, Landi, Mancini, Marchesi, Polano, Ravagnan, Romano Bartolomeo, Sales, Sammartino, Schiano, Spataro.

Sono in congedo:

Basile, Fabbri e Viale.

La seduta termina alle 17,55.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
