

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 LUGLIO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi:		
PRESIDENTE	156	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Lavori di trasformazione della tranvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana (565) (Approvato dal Senato)	156	Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, relativo alla temporanea as- sunzione da parte dello Stato del con- tributo dovuto dai comuni dell'Italia meridionale e delle Isole per l'impianto e l'estensione di reti telefoniche urbane e per i collegamenti urbani (569). (<i>Ur- genza</i>)
PRESIDENTE	156, 161, 166, 167	170
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	156, 163	PRESIDENTE
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	157, 159, 162, 163, 164, 166	170, 172
VALANDRO GIGLIOLA	158, 159, 165	DE PALMA, <i>Relatore</i>
DUCCI	159, 160	170, 172
TOMBA	160	JERVOLINO, <i>Ministro delle poste e tele- comunicazioni</i>
MORO FRANCESCO	161	171, 172
CERABONA	161, 165	COLASANTO
VIOLA	162, 164, 165	171
BABBI	162	CERABONA
ROSSI MARIA MADDALENA	164	171
SPOLETI	164	Maggiorazione dei canoni per la manu- tenzione e l'uso delle linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegra- fici per il periodo 1° luglio 1946-30 giu- gno 1947 (594)
GUI	164	173
CARONITI	165	PRESIDENTE
PERTUSIO	166	173
COSTA	166	COTANI, <i>Relatore</i>
Norme sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale che ha prestato servizi nell'amministrazione ferroviaria ed in altre amministrazioni statali (370)	168	173
PRESIDENTE	168	Disegno di legge (Seguito della discussione):
MAZZA, <i>Relatore</i>	168	Concessione di un contributo straordina- rio di lire 30 milioni al Consorzio auto- nomo del porto di Genova (610) (<i>Ap- provato dalla VII Commissione perma- nente del Senato</i>)
		176
		PRESIDENTE
		176
		PERTUSIO, <i>Relatore</i>
		176

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

	PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
Concessione di un contributo straordinario di lire 6 milioni a favore dell'Istituto nazionale per Studi ed esperienze di architettura navale (611) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)	176
PRESIDENTE	176
FIRRAO, <i>Relatore</i>	176
Autorizzazione della spesa di 200 milioni per provvedere alla revisione dei prezzi contrattuali in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di riparazione di danni di guerra alle opere del porto di Genova (650) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)	177
PRESIDENTE	177, 178
PERTUSIO, <i>Relatore</i>	177
Votazioni segrete:	
PRESIDENTE	179

La seduta comincia alle 9,30.

Sono presenti:

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Capacchione, Caroniti, Cavazzini, Cerabona, Ciufoli, Colasanto, Corbino, Costa, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Martino Carmine, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Giulietti, Gorni, Gui, Imperiale, Longoni, Maniera, Marotta, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Moro Francesco, Marabini, Orlando, Pertusio, Petrucci, Rossi Maria Maddalena, Sala, Salvatore, Semeraro Santo, Spoleti, Suraci, Tomba, Tosi, Troisi, Valandro Gigliola, Veronesi e Viola.

Intervengono il Ministro dei trasporti, Corbellini ed il Ministro per le poste e le telecomunicazioni, Jervolino.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, dà lettura del verbale della precedente seduta.

(È approvato).

Congedi

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Pera e Viale.

Discussione del disegno di legge: Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana. (565). (Approvato dal Senato).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bas-

sano-Vicenza-Montagnana » già approvato dal Senato.

Avverto che per la discussione di questo disegno di legge, come per i successivi n. 370, 569, 610 e 611, la Commissione sarà integrata dall'apposita Sottocommissione finanziaria.

Avverto inoltre che per la discussione di questo disegno di legge gli onorevoli Valandro Gigliola, Rossi Maria Maddalena, Gui e Moro Francesco sostituiscono rispettivamente gli onorevoli Cara, Serbandini, Nicotra Maria e Corona Giacomo.

L'onorevole Petrucci, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che viene sottoposto oggi al nostro esame, concerne i lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Noventa-Montagnana, la quale tramvia, per la verità, nell'ultimo tratto Noventa-Montagnana è stata sostituita da un servizio automobilistico. Comunque, il disegno di legge che noi dobbiamo esaminare, concerne lavori di trasformazione della tramvia nel tratto Vicenza-Noventa con prolungamento da Noventa a Este Sant'Elena.

Questi lavori, per l'importo di 265 milioni, saranno effettuati con fondi già attribuiti al Ministero dei lavori pubblici. Faccio presente per inciso, che nella relazione del Senato si parla di 165 milioni, cifra che deve considerarsi errata.

Dunque, questa cifra è già stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici perché compresa nei fondi destinati ad alleviare la disoccupazione operaia per poter dare lavoro ad un ingente numero di operai della zona; fra il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti e quello delle finanze si è stabilito di fare un trasferimento di fondi destinando i 265 milioni al Ministero dei trasporti per questi lavori di trasformazione della tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana.

Ora è da osservare che sul tratto Noventa-Montagnana esiste attualmente un servizio automobilistico sostitutivo: e poiché quando si passa da un mezzo di comunicazione meno importante ad uno più importante, bisogna pure assicurare un traffico che garantisca la vitalità del servizio, si è pensato di collegare Noventa con Este-S. Elena, in modo da arrivare da Noventa alla stazione di S. Elena, ove passa la ferrovia dello Stato.

Il progetto presentato comporta due varianti: una all'interno di Vicenza, che riduce il tracciato di ben 4 chilometri, e l'altra di cui ho parlato. La prima variante, evidente-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

mente, riducendo il percorso, assicura una maggiore velocità.

Il complesso dei fondi stanziati non è sufficiente per l'esecuzione di tutti questi lavori, ma solo di una parte; tutto il resto dell'importo dei lavori, che sarà necessario, dovrà essere a carico dell'azienda.

Ora lo Stato, siccome spende la somma di 265 milioni, vuole una garanzia: i lavori eseguiti passeranno in proprietà allo Stato.

So che sono state fatte delle osservazioni, per quanto concerne la soppressione del tratto Noventa-Montagnana; non ne parlo, perché certamente vi saranno dei colleghi che ne accenneranno. Non parlo neanche della prima parte della ferrovia, almeno in questo momento; perché, come è detto nella relazione del Senato, i lavori concernono la seconda parte. Comunque potrò anche riferire su questa prima parte, se ce ne sarà bisogno.

Anche perché il disegno di legge è stato già approvato dal Senato; non ho alcun dubbio nel proporre l'approvazione.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Sarà bene che dica due parole sulla visione d'insieme dei lavori di sistemazione di questa ferrovia.

Nella relazione al disegno di legge dicevo che nelle more della compilazione di un progetto definitivo, che sarà a suo tempo sottoposto alla prescritta istruttoria del Ministero dei trasporti, viene predisposto un primo lotto di lavori.

Queste ferrovie sono ancora esercitate su strada ordinaria con locomotive a vapore, in condizioni disastrose. Servono però all'economia di un paese. Esse hanno una caratteristica, sulla quale richiamo la vostra attenzione: hanno il bilancio in pareggio; non chiedono sussidi integrativi allo Stato. Siccome sono ferrovie vecchie, deperite in maniera gravissima dalla guerra, dobbiamo cercare di migliorare le attrezzature; e tendiamo a sostituire il vecchio materiale rotabile con automotrici. Questo infatti lo stiamo facendo con sussidi statali. Le automotrici non possono andare nel sud della linea, perché vi sono curve che impediscono il passaggio vicino a Vicenza, per la ristrettezza del raggio; per ovviare a questo inconveniente occorre eseguire i lavori previsti dal disegno di legge in esame: e ne faremo anche altri, per migliorare questo servizio.

Facendo questa rettifica, la ferrovia che ora attraversa tutta la città di Vicenza per 4 chilometri, andrà direttamente vicino alla stazione ferroviaria; non solo, ma vi entrerà,

attraverserà i binari di servizio cumulativo e potrà andare negli impianti di riparazione.

Dal previsto sistema organico di lavori, deriva una migliore potenzialità di tutto il complesso e quindi un aumento del traffico di questa ferrovia. Abbiamo fatto lavori per cui alcuni tratti dalla sede stradale passano in sede propria, dove la locomotrice potrà andare anche ad 80 chilometri all'ora.

Per il complesso dei lavori è previsto un importo di circa 750 milioni, tra materiale rotabile, impianti fissi e miglioramenti delle linee; si daranno attrezzature tali, da potere fare servizio cumulativo con le ferrovie; quindi si potrà portare a traffico pieno tutta l'economia agricola della zona.

L'anno scorso si parlava di dare dei lavori per lenire la disoccupazione nella zona. Ed il Ministero dei lavori pubblici aveva assegnato determinati fondi: originariamente 300 milioni, che furono poi ridotti a 265. Col Ministero dei lavori pubblici si è convenuto di dare inizio con quei fondi al primo lotto di lavori che abbiamo in programma e che completeremo con successivi finanziamenti che saranno dati dal Ministero dei trasporti coi fondi a disposizione per il rimodernamento degli impianti.

Ed allora questo provvedimento ha carattere amministrativo contabile: riguarda cioè il passaggio di somme da un Ministero all'altro. Se io avessi dovuto fare questi lavori con i fondi del mio dicastero, avrei finanziato direttamente per l'importo totale come Ministero dei trasporti e non avrei avuto bisogno di questa forma. Siccome però, queste somme sono dell'esercizio passato, esse sarebbero andate perdute. Ecco perché è necessario questo passaggio di fondi dal bilancio del Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti.

Questa è la situazione per quanto riguarda il finanziamento dei lavori: potrei entrare in molti dettagli su questo studio, ma trattandosi di un problema tecnico, non è il caso.

Il disegno di legge parla della sostituzione del tronco Noventa-Montagnana. Intanto c'è da considerare che oggi il servizio su questo tronco non si fa con la tranvia, perché bisognerebbe rifare tutto nuovamente e quindi si è imposta la necessità di sostituire questa tranvia con un servizio automobilistico. In ogni modo, quando da Vicenza o da Este o da Bassano potranno partire delle automotrici, è assai probabile che il traffico risorgerà, in modo che il problema di quella strada si potrà anche riproporre e spingere un binario raccordato fino a Montagnana.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

Si è addivenuti alla decisione di sopprimere questo servizio perché si è visto che il traffico delle merci è praticamente nullo: dalle statistiche che ho visto alcuni mesi fa mi sono reso conto che venivano trasportati appena una decina di quintali di merci al giorno. Ma io ho fiducia, data l'economia di questi paesi eminentemente agricola, che, rinnovando profondamente tutta la ferrovia, anche queste zone sentiranno il bisogno di fare spedizioni a lunga distanza e quindi di passare a sviluppare traffici più redditizi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VALANDRO GIGLIOLA. Onorevoli colleghi, ho sentito il preciso dovere di partecipare, oggi, ai lavori della vostra Commissione, trattandosi di una questione che incide profondamente sugli interessi della mia zona.

Credo che gran parte dei colleghi abbiano sentito solamente parlare della tranvia Bassano-Vicenza-Montagnana e del tronco Noventa-Montagnana: io invece sono salita su quel trenino fin dalla mia infanzia e sono in grado di parlare con migliore esperienza degli altri. Ricordo le partenze notturne, dico notturne, d'inverno, alle 5,30, quando non erano ancora arrivati i primi treni da Monselice e da Legnago! E ricordo che si arrivava in condizioni pictose a Vicenza per il fumo e la polvere che penetravano nelle vetture scassate.

Ad ogni modo il trenino serviva e servì fino al giorno in cui il ponte sul Frassine venne fatto brillare dai partigiani e le tranvie vicentine sostituirono il servizio tranviario con il servizio automobilistico, data l'esistenza di un capitolato tra la Società tranvie vicentine e l'amministrazione di Montagnana il quale prevede l'esercizio della linea fino al 1961. Intanto, però, si parlò di soppressione del tronco Noventa-Montagnana, tanto che l'onorevole Guariento, timoroso del danno che sarebbe venuto a Montagnana da un nuovo progetto quale quello che stiamo discutendo, procurò un incontro dei montagnanesi con i rappresentanti delle tranvie affinché fosse mantenuto l'armamento della linea e garantita la continuazione del servizio. Da cosa nacque cosa, e così siamo arrivati a questo disegno di legge il cui articolo 1 parla della costruzione del tronco Noventa-Este-S. Elena « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tranvia predetta ».

Questa espressione è particolarmente grave onorevoli colleghi: quando a Montagnana si apprese che il disegno di legge era stato approvato così dal Senato, tutti ne furono

angosciati al pensiero che fosse imminente la distruzione di ciò che i nostri padri avevano costruito a costo di immensi sacrifici! Infatti, l'articolo 33 del capitolato si esprime in questi termini:

« Ciascuna delle parti contraenti sarà in diritto di ritenere risolta la convenzione dipendente da questo capitolato, qualora dall'autorità governativa venissero stabilite delle nuove disposizioni che implicassero una sostanziale modificazione contro le clausole qui inserite ».

Quindi, quando noi avremo votato l'articolo 1 con le parole « in sostituzione », immediatamente la Società tranvie vicentine si riterrà sciolta da qualsiasi obbligo e spezzerà anche quel tenuissimo filo del servizio automobilistico che tiene ancora congiunta Montagnana a Vicenza.

Questo, onorevoli colleghi, porta un danno enorme; ed oltre che un danno economico, infligge una tremenda umiliazione. Pensate a questa cittadina di Montagnana, uno dei più bei centri della provincia di Padova, che già langue per molteplici sciagure (la disoccupazione per mancata emigrazione, la chiusura del canapificio, ecc.) ed ora si vede abbandonata anche su questo terreno, perché effettivamente domani avverrebbe con sicurezza la risoluzione del capitolato.

Tutto questo è sorto da un equivoco: si è sempre partiti dal presupposto che l'amministrazione comunale di Montagnana fosse d'accordo sulla soppressione della linea. Tutte le discussioni sono partite da questo equivoco, sia in buona o in cattiva fede, mentre l'amministrazione comunale non è stata mai interpellata ufficialmente ed il Prefetto di Padova aveva dato assicurazioni al riguardo e, infine, c'era anche la parola dell'onorevole Ministro in cui si aveva fiducia. Egli diceva che bisognava rinnovarsi e non tornare indietro e perciò ci invitava a stare tranquilli.

Il colpo per Montagnana è grave e ci ha molto sorpreso che gli onorevoli senatori abbiano varato così questo disegno di legge.

Voi siete chiamati oggi, onorevoli colleghi, a discutere sulla bontà o meno di questo disegno di legge; voi esprimerete la vostra opinione: io mi permetto di fare qualche osservazione soltanto, data la mia incompetenza in materia di trasporti.

Azitutto si dice che la linea è deficitaria ed il traffico scarso. Io ricordo che prima della guerra quel trenino, pur con le sue deficienze, era sempre affollato. Il traffico è stato scarso durante la guerra e si capisce. Può essere

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

scarso oggi, dati i mezzi moderni di comunicazione, quando si pensa che si impiegano sino a tre ore per andare a Vicenza, per compiere cioè 48 chilometri, con fermate e manovre interminabili a Noventa e a Barbarano! Sicché molti cittadini di Montagnana, quando devono andare a Vicenza, preferiscono fare il giro Monselice-Padova-Vicenza.

Io non sono un tecnico e non so se dico un'eresia, ma credo che siano i mezzi di comunicazione a creare il traffico e non il traffico a creare i mezzi di comunicazione. Perciò, se domani la linea diventasse moderna e rapida, il traffico sarebbe ristabilito completamente.

PRESIDENTE. La pregherei di precisare quali sono le linee automobilistiche che attualmente assolvono o meno alle necessità della zona e quali difetti vi sono.

VALANDRO GIGLIOLA. Esiste un servizio automobilistico Noventa-Montagnana: il difetto consiste nell'imperfezione della linea Vicenza-Noventa, poiché quando i viaggiatori di Montagnana sono arrivati a Noventa devono salire su quel famoso trenino. Se il traffico è scarso, ciò è dovuto al fatto che i viaggiatori salgono prima sul mezzo automobilistico e poi sul trenino a vapore: perciò, dato il disagio, molti fanno il giro sulle ferrovie dello Stato per la linea Vicenza-Padova.

Io poi non mi rendo conto come si possa pensare a questa nuova linea Noventa-Este-Sant'Elena, quando i vicentini, per arrivare a Bologna, hanno due linee di grande comunicazione, e cioè la Milano-Venezia e la Venezia-Bologna...

Vi è poi un'altra cosa: l'onorevole Ministro avrebbe intenzione di far fermare i diretti e i direttissimi alla stazione di Sant'Elena? Domando questo perché la stazione di Sant'Elena è esattamente a sei chilometri di distanza da quella di Monselice dove già fermano i diretti e i direttissimi!

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Non è un problema di viaggiatori; è un problema di merci. Questo è il concetto fondamentale: l'economia della zona che carica le merci nelle sue campagne e va direttamente in tutte le parti del mondo.

VALANDRO GIGLIOLA. Per quanto si riferisce alle merci, io voglio fare osservare ancora che domani, se si dovesse riattivare il traffico sulla Noventa-Montagnana, dal momento che vi sono le rotaie a scartamento normale, il percorso Vicenza-Noventa-Montagnana, e quindi Legnago-Ostiglia-Bologna, tutto su ferrovie dello Stato, sarebbe uguale

come lunghezza all'altro percorso Vicenza-Ferrara-Bologna. Quindi, dal punto di vista del transito delle merci, la questione si potrebbe risolvere ugualmente.

Concludendo: io sarei molto favorevole ad un progetto che contemplasse il riattivamento della Noventa-Montagnana con prolungamento a Badia-Polesine in modo che tutta la zona vicentina ed anche padovana fosse collegata con questa zona del Polesine che è tanto scarsa di mezzi di comunicazione. Tale progetto, lo vedrei volentieri perché un prolungamento da Montagnana a Badia-Polesine attraverserebbe anche dei paesi che finora sono abbandonati, come Casale, Merlara e Castelvaldo. Del resto, a chi guarda la carta di questa zona, appare che la situazione della parte settentrionale è buona perché è tutta attraversata da ferrovie, mentre la parte meridionale è vuota. Vi era già un progetto in questo senso e si dovrebbe trovare negli archivi della Società tramvie vicentina anche se la Società finge di dimenticarsene: si deve trovare un progetto di elettrificazione e di prolungamento fino a Badia Polesine.

Concludo dichiarando che non sono favorevole a questo disegno di legge. Però, qualora risultasse che la Commissione fosse nella sua maggioranza favorevole, io mi riservo di presentare un ordine del giorno ed un emendamento per salvare almeno i diritti di Montagnana.

DUCCI. Onorevoli colleghi, ho seguito con molta attenzione l'esposizione del Relatore, le spiegazioni date dall'onorevole Ministro e le ampie informazioni fornite dall'onorevole collega che mi ha preceduto.

Ritengo che sia necessario porre la questione nei suoi veri termini, anche per correggere quella che ritengo una improprietà in cui è incorso il relatore. Si tratta di soppressione e non di sostituzione o trasformazione: questo è il punto basilare.

Poi, per confessione dell'onorevole Ministro, si tratta della soppressione di un tronco il quale non è passivo. L'onorevole Ministro ha dichiarato che questo tronco non è passivo.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. No, mi riferivo all'intera rete.

DUCCI. Del resto, non si può distinguere sopra una rete un tronco e dichiararlo passivo.

Si tratta, ha detto l'onorevole Ministro, di trasporto di merci. Ora, a me pare che non vi sia eccessiva concordanza fra ciò che l'onorevole Ministro ha affermato, ed alcuni dati che ho raccolto, secondo i quali non si tratte-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

rebbe di qualche decina di quintali di merci. A me risulta, per esempio, che nel 1938 si sono trasportati 4260 metri cubi di ghiaia.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Al giorno?

DUCCI. In totale. Nel 1939 sono stati trasportati 2210 metri cubi di ghiaia; nel 1938 sono state trasportate circa 6 mila tonnellate di barbabietole, mentre nel 1939 ne sono state trasportate 7400.

Ma vi è un altro dato ancora più interessante, quello relativo al 1940; ebbene in quest'anno il trasporto delle barbabietole è salito a 15 mila tonnellate; seguono, quindi nell'ordine, per il 1938, il trasporto di 4300 tonnellate di polpe, per il 1939, di 5300 tonnellate di polpe; nel 1940 questi trasporti sono stati di 4467 tonnellate.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Vi è un ponte rotto, come hanno potuto passare?

DUCCI. Io parlo del tratto da e per Montagnana. Se l'onorevole Ministro ha dei dati per confutare ciò che io ho detto noi lo ascolteremo e vaglieremo le conseguenze che nasceranno da questo contrasto.

Per il trasporto dei passeggeri, in verità, la cifra non è molto forte per le ragioni che sono state esposte precedentemente dall'onorevole collega Valandro. Infatti i passeggeri assommano a poche decine di migliaia, anche per la ragione che la ferrovia impiega un tempo enorme a percorrere quel tratto breve ed anche perché la manutenzione di questa linea è pressoché abbandonata.

Crede l'onorevole Ministro che vi sia da sperare o vi debba essere la certezza che il nuovo tronco Noventa-Este-Sant'Elena sarà attivo. Non so su quali dati si basi questa speranza. Potrà essere una speranza che si realizzerà ma potrebbe darsi che rimanga allo stato di speranza. Resta, però, il fatto ed è questo: per il passato era già stato costituito un analogo servizio nel tratto Este-Sant'Elena e fu sospeso perché era enormemente passivo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Perché non era congiunto con Noventa.

DUCCI. Ad ogni modo sopra questo piccolo tronco si è avuto un passivo ed è un fatto che non si può contestare.

L'onorevole Ministro nell'affermare presentemente l'utilità della soppressione di questo tronco e l'utilità della istituzione di un nuovo tronco, mi sembra che venga a trovarsi in contrasto con se stesso perché — non so se risponda al vero — a me risulta che l'onorevole Ministro nella primavera del 1948 avrebbe pronunziato in una riunione pub-

blica tenuta presso il municipio di Poiano Maggiore e successivamente in quello di Noventa vicentina, queste parole: « Il sopprimere mezzi di comunicazione in questi tempi sarebbe tornare indietro; il che non è concepibile. Oggi dobbiamo rinnovarci e progredire; quindi, state tranquilli ».

Ora, dal 1948 ad oggi non so quali siano le ragioni che possano intervenire ad incidere in maniera tale da sovvertire completamente il pensiero che l'onorevole Ministro espresse circa un anno fa. Indubbiamente vi saranno delle buone ragioni; però noi non le conosciamo e non ci sono state fatte presenti.

In sostanza io penso questo: in un'epoca come questa, che passerà alla storia come l'epoca del Ministro Pella — che era ieri quella del Ministro Sella, che anche lui era di Biella — cioè come l'epoca della politica della lesina, perché si vogliono tirar fuori dalle casse dello Stato 265 milioni che — per confessione dell'onorevole Ministro — dovrebbero in definitiva salire a 700 milioni o prima o dopo, per istituire un nuovo tronco? Il che sarebbe poco male, se questo provvedimento non portasse alla soppressione di un tronco, il quale da 40 anni serve un circondario di circa 60 mila abitanti; quella popolazione, oltre ad un danno economico, verrebbe a ricevere un affronto morale.

A meno che non ci diate le spiegazioni e le motivazioni complete della grave colpa che quella popolazione ha commesso per essere così castigata, saremo obbligati a votare contro.

TOMBA. Il titolo del disegno di legge è « Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana ». Ora, lavori di trasformazione vorrebbe dire portare questa ferrovia in condizione di poter lavorare modernamente, per poter anche fruttare. Poi si vede che non si tratta di lavoro di trasformazione, ma di sostituzione di un tratto di questa linea, e si dimentica altro tratto, che va da Noventa a Montagnana, servendo Poiana Maggiore, Borgonetto e Borgo Frassino.

Noi ci preoccupiamo di fare una linea, che non sappiamo cosa renderà, mentre abbiamo una linea, che sappiamo cosa rende. Questa linea qualche cosa faceva, e se sarà potenziata, potrà fare molto di più. Penso almeno che non ci debba essere disparità di espressione fra il titolo del disegno di legge e il contenuto dell'articolo 1!

Con l'emendamento annunziato dall'onorevole Valandro Gigliola si potrebbe magari accettare il disegno di legge.

La possibilità per Sant'Elena teniamola pure presente, ma teniamo presente questa linea vecchia, rendiamola tale, che possa essere servita da una ferrovia moderna.

MORO FRANCESCO. In un primo momento anch'io ero contrario alla demolizione del tratto Noventa-Montagnana; quando ho studiato a fondo il problema, ho dovuto ricredermi. Questo cambiamento d'opinione è derivato dalla lettura del memoriale fatto dal comune di Montagnana. In questo memoriale vi sono i dati del movimento di questa tramvia. Si parla di movimento di bietole. Ebbene, questo movimento non c'è, perché il trasporto è effettuato con automezzi; per gli agricoltori riesce molto più comodo caricare le barbabietole in campagna e mandarle direttamente allo zuccherificio, e così per le polpe. Le ferrovie vicentine non facevano questo servizio. La statistica dice che c'è un movimento medio di 60 viaggiatori al giorno nelle 8 corse, il che vuol dire 8 viaggiatori per corsa. Poi dice: vi sono 3 mila pacchi all'anno, cioè 8 pacchi al giorno, un pacco per treno.

Questo tronco è talmente passivo, che non so se possiamo tenerlo in piedi.

La vita dei paesi è legata ad un insieme di circostanze; il traffico del basso vicentino oggi non è più diretto verso Montagnana, ma gravita verso Este, perché Montagnana da 40 anni è rimasta quella che era; non ci sono state iniziative industriali ed agricole, mentre Este è un centro in pieno divenire: ha una ventina di industrie, è zona agricola di primo ordine, ha superato forse Montagnana, ha quattro-cinque collegi. Nel basso vicentino c'è una corrente di traffico che non c'è verso Montagnana. Quindi, la linea Noventa-Este sarebbe sicuramente attiva. Poi, non c'è solo l'interesse del basso vicentino, ma anche quello dell'alto vicentino, che è una delle zone più industriali d'Italia; vi sono grandi industrie, come i lanifici Marzotto e Rossi.

La linea Noventa-Montagnana è in stato miserevole; per rimetterla a posto, bisognerebbe rifarla *ex novo*: c'è da fare un ponte sul Frassine, che costerà circa 40 milioni; vi sono 12-13 curve da modificare; e poi la linea resterà sempre sulla stradetta municipale; sarebbe sempre una linea infelice. Tornerà conto rifare questa linea, che non avrà domani nessun traffico, perché il traffico ha deviato verso altra zona?

Ripeto, in un primo tempo ero contrario alla demolizione, anche perché nel mio comune è stata demolita una linea e purtroppo non è stata ancora riattivata.

La provincia di Vicenza, che ha lo sviluppo demografico forse più forte fra le provincie italiane, attende da due anni l'esecuzione di questi lavori; ogni ritardo significa aggravare la situazione della disoccupazione.

Pertanto, prego i colleghi di voler votare il disegno di legge, per non lasciar passare altro tempo.

PRESIDENTE. Dato che il fine del disegno di legge si restringe, in sostanza ad una questione finanziaria, quella di destinare fondi, stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, a questi lavori, che ancora devono essere concordati e modificati attraverso un progetto concreto — il quale potrà mantenere i due tronchi o sopprimerne uno e sostituirlo; ma è tutta materia da concordare — il ministro sarebbe disposto, per accelerare la discussione, a sopprimere l'ultima parte dell'articolo 1 che suonerebbe, pertanto, così: « Il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere all'Amministrazione provinciale di Vicenza un concorso, fino all'importo massimo di lire 265 milioni, per la costruzione — in base a progetti esecutivi da concordarsi con la concessionaria società tramvie vicentine e da approvarsi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici — del tronco Vicenza-Porta Monte Campomarzio della tramvia Vicenza-Montagnana ».

In tal modo non si enterebbe nel merito di progetti di sostituzione o di soppressione, per cui non abbiamo in questo momento possibilità di un esatto apprezzamento, in quanto manca sia il progetto concreto, sia il coordinamento del progetto con tutti gli impegni della concessione che la amministrazione provinciale di Vicenza ha, attraverso le ferrovie vicentine, con le quattro amministrazioni comunali. A questo punto sarebbe raggiunto lo scopo di destinare questa somma alla realizzazione di questo tronco della tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana; e, noi fermeremo qui la nostra opera salvo più tardi, quando saremo investiti dell'esame del progetto definitivo e del finanziamento relativo, discutere in merito ad eventuali trasformazioni e modifiche.

CERABONA. Come gli onorevoli colleghi vedono, la questione è di una importanza capitale, di una importanza tale che la subordinata che in questo momento accampa il Ministro dimostra come sia questa una legge sulla quale veramente non possiamo dare nessun voto.

Ho sentito l'accorata parola della collega Valandro Gigliola che, vivendo sul luogo, co-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

nosce le necessità e sente anche le aspirazioni dei suoi concittadini.

Se non avessi nessun'altra ragione per votare contro questo progetto di legge, mi basterebbe la parola di una persona che vive sul posto e che con la massima sincerità ci porta l'eco dei desideri di quella popolazione.

Onorevoli colleghi, è veramente strano e doloroso sentire che proprio in questo momento, anziché di incremento, si parli di soppressione di una linea ferroviaria.

Il Ministro, d'altra parte, non poteva non dire questa, che è una verità: non si può tornare indietro. Trasformate i trasporti come volete, ma non sopprimeteli là dove esistono.

Ecco il punto nero della tesi: volete sopprimere comunque un mezzo di comunicazione. Avrei capito che si dicesse: togliamo questa tramvia, ma la sostituiamo. Noi siamo uomini che viviamo in mezzo alle popolazioni e sappiamo cosa fanno queste per avere un mezzo qualunque di trasporto.

Di fronte a questa situazione io potrei proporre di rinviare il disegno di legge alla Camera. Oggi la questione ha assunto una importanza straordinaria: ognuno di noi desidera veder chiaro e vuol sapere perché sono state scritte le affermazioni che risultano dalla relazione. Tra l'altro si dice che la linea verrebbe abbandonata in quanto il traffico è stato sempre molto scarso. Chi lo dice questo? Neanche il relatore si è compiaciuto di illustrare questo punto della relazione, mentre voi avete il dovere di comprovare l'affermazione stessa.

Fate menzione di due argomenti: la disoccupazione, per far passare anche i lavori non necessari; ma poi affermate la necessità di sopprimere questa linea, dato il traffico scarsissimo.

Siccome noi non possiamo giurare sulla parola di nessuno, chiediamo che ci vengano date più attendibili notizie sul rendimento effettivo della linea, tanto più che 60 mila cittadini chiedono che la linea sia mantenuta. Mi sembrerebbe quindi opportuno che il disegno di legge in discussione fosse rinviato alla Camera.

Il collega Moro ha accennato ad un memoriale del comune di Montagnana: io posso credere alle sue affermazioni, ma ho il dovere di credere anche alla parola del municipio di Montagnana, il quale certamente non può asserire il falso.

Dice il Ministro, in subordinata: per ora diamo i 265 milioni e facciamo poi il punto.

Io credo che il Ministro dovrebbe invece ritirare il progetto di legge che egli stesso riconosce non definitivo e non completo.

Se occorrerà un progetto definitivo, studiamolo, come abbiamo il dovere di fare, e poi ne parleremo. Non penso che, in attesa del progetto definitivo, si possa approvare la soppressione di una ferrovia: noi di questa parte non possiamo assumere la responsabilità di uomini politici e di cittadini di sopprimere una linea di comunicazione che serve 60 mila abitanti.

Faccio pertanto istanza che il Ministro ritiri il provvedimento per migliori accertamenti anche da parte nostra. Io assumo impegno personale di andare sul posto per vedere come stanno le cose, dopo di che, qualora ci convinciamo, potremo sopprimere tutte le linee di questo mondo.

Solo in tal caso potremo assumere la nostra responsabilità e potremo dire alle popolazioni interessate che, dopo i nostri studi, ci siamo resi conto che il progetto di legge deve essere varato.

VIOLA. Non conosco, in fondo, il problema che stiamo trattando e quindi non entrerò nel merito: desidero solo far rilevare che l'onorevole Ministro dei trasporti ha proposto una subordinata che si discosta notevolmente dal punto di vista contenuto nell'articolo 1 del disegno di legge.

Ora, pur non accedendo alla tesi della rimessione alla Assemblea del disegno di legge, mi pare opportuno sospendere ora per 24 o 48 ore la discussione, in modo da permettere al Ministro di vagliare meglio il problema e di portare alla Commissione dei dati più completi e sicuri, che ci consentano di dare il nostro voto con piena conoscenza di causa.

Avanzo perciò formale proposta di sospensiva.

PRESIDENTE. Sulla proposta di sospensiva dell'onorevole Viola potranno parlare, a norma di regolamento, due oratori a favore e due contro.

BABBI. Io parlo contro la sospensiva. Penso che non sia il caso di sospendere, dato che l'onorevole Ministro ha dichiarato che è disposto a togliere dall'articolo 1 le parole: « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per chiarimento desidero dire che non si tratta di una sostituzione definitiva. Io ho sempre detto e ripetuto che si sostituisce qualcosa in modo che se ne abbiano dei vantaggi, altrimenti è meglio lasciare il peggio: se non altro il lavoro che sarà fatto potrà rimanere. Perciò

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

si sostituisce la Noventa-Montagnana a condizione che quella zona sia servita meglio, altrimenti la sostituzione non avrebbe scopo. E in questo senso preciso che posso accettare tutti gli ordini del giorno che saranno proposti e che mi assumerò la responsabilità di mantenerli, poiché è nell'ordine logico, non dico della tecnica ma del buon senso che non si sopprima per sopprimere, ma si sopprima per migliorare. Ad esempio, sopprimo un servizio di corriera quando metto la ferrovia e sopprimo una ferrovia secondaria quando metto un filobus, oppure sopprimo una ferrovia principale, ma vi pongo una linea di navigazione aerea.

ROSSI MARIA MADDALENA. Le barba-bietole, le trasporta col filobus?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Le faccio presente, ad esempio, che sulla Bologna-Modena vi è un traffico maggiore per strada che non per ferrovia: oggi sulle linee stradali vi è un traffico medio di mille autocarri al giorno, che trasportano 15 mila tonnellate di merci. Quindi, ripeto, la sostituzione viene fatta per migliorare e non per peggiorare.

BABBI. Io parlavo perché vi era questa possibilità di soppressione; se non vi è tutti i miei argomenti cadono. Del resto la questione rimane impregiudicata per l'esistenza del tratto Noventa-Montagnana, per cui possiamo proseguire nell'approvazione del disegno di legge; sarà in sede tecnica che vedremo se convenga o non convenga l'esistenza di questa linea.

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, noi abbiamo esaminato questo disegno di legge e vi sono stati dei colleghi i quali hanno fatto delle osservazioni che apparentemente possono sembrare fondate. Debbo dire con tutta tranquillità che le preoccupazioni dell'onorevole Cerabona non possono essere accolte perché quando si tratta di mezzi di comunicazione, noi spesso dimentichiamo di essere deputati e ci vogliamo sostituire agli organi competenti che frattano e studiano questi problemi.

È detto nella relazione — e questa naturalmente è la verità — che i progetti sono già stati esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale in data 26 giugno 1948 ha riconosciuto la pubblica utilità delle opere ed ha ritenuto accettabile il progetto stesso.

Ora, io ritengo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici sia composto di persone che hanno un tale senso di responsabilità da non approvare alla leggera un progetto pre-

sentato. Il che vuol dire che il Consiglio superiore è persuaso che effettivamente il disegno di legge che è sottoposto al nostro esame è meritevole della nostra approvazione. D'altra parte non crediate che il Senato della Repubblica lo abbia approvato, pure, alla leggera: lo avrà esaminato poiché ha dei competenti e degli esperti in materia e se i senatori hanno dato il loro parere favorevole, vuol dire che essi in coscienza hanno ritenuto di farlo.

Quindi, io penso che l'onorevole Cerabona possa accettare la soluzione proposta dal Ministro. Inoltre io dico che la esagerazione dei 265 milioni, preventivati per le modifiche del tracciato entro Vicenza e per la costruzione del tratto Noventa-Este-Sant'Elena, non pregiudica assolutamente la situazione della linea di Noventa-Montagnana.

Ho fatto questa premessa per togliere all'onorevole Cerabona il dubbio che la situazione non sia stata esaminata con assoluta imparzialità di giudizio: ognuno di noi ha un senso di responsabilità quando esamina le pratiche o i disegni di legge che gli vengono affidati.

Quindi io dico che bisogna trasportare il problema sull'esame tecnico della proposta. E a questo riguardo devo dire all'onorevole Cerabona — che ha sostenuto la tesi di rinvio dell'esame del disegno di legge alla Camera — che questo non è il primo caso che noi abbiamo esaminato in merito alla soppressione di tratti di linea ferroviaria o tramviaria. In Sicilia, per esempio si è lottato tanto per la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini e poi abbiamo soppresso l'ultimo tratto. Quando l'ammalato ha un arto che non funziona e vi è la possibilità che togliendo l'arto ammalato il paziente migliori, bisogna toglierlo!

Quindi, in questo caso non è vero che il problema non sia stato studiato come si doveva. Se è necessario sopprimere un tratto di linea lo dobbiamo fare, in quanto, se così non facessimo, continueremmo ad avere un esercizio normalmente passivo che pregiudicherebbe l'esistenza della intera linea ferroviaria.

Per questi motivi ed anche perché con la proposta di sospensiva si perderebbe tanto tempo e poiché questo problema risolve in sostanza, almeno in parte, il problema della disoccupazione di quella zona, io sono contrario alla proposta di sospensiva dell'onorevole Viola.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato un ordine del giorno dagli onorevoli

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

Caroniti, Ducci, Cotani, Tomba, Valandro Gigliola, Babbi e Rossi Maria Maddalena:

« L'ottava Commissione permanente invita il Ministro dei Trasporti a studiare un progetto tecnico che permetta di mantenere in esercizio il tratto di linea Noventa-Montagnana della tramvia Vicenza-Montagnana e di volere stabilire i lavori necessari per rimodernarlo e per scegliere il miglior sistema di materiale rotabile ».

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Sono disposto ad accettare questo ordine del giorno, impegnandomi altresì a realizzare le comunicazioni viaggiatori e merci tra Noventa e Montagnana, onde migliorare la precistente comunicazione tramviaria.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Viola se, dopo la dichiarazione del Ministro insiste nella sua proposta.

VIOLA. Non insisto: la mia proposta aveva scopo conciliativo: soprattutto era intesa a consigliare l'amico Cerabona a ritirare la sua proposta aderendo alla mia, considerando che 24 o 48 ore potessero essere sufficienti a togliere i dubbi, che egli ha espresso.

ROSSI MARIA MADDALENA. Vorrei fare una precisazione: un collega ha parlato del mandamento di Montagnana come se esso fosse destinato a ritornare indietro nel tempo; io devo dire che è un mandamento rigogliosissimo, destinato a progredire; se oggi è rimasto quello che era 30 anni fa, come altri paesi vicini, dobbiamo dire che questo stato di cose deve cessare, che dobbiamo andare avanti e non indietro. Quindi, l'argomento portato dal collega non regge.

Il Ministro ha creduto bene, col consiglio dei suoi tecnici e col consenso del Senato, di destinare questa somma così ragguardevole alla costruzione di un tronco ferroviario; possiamo essere d'accordo, perché tutto quello che è fatto in più ci trova consenzienti.

Ma il punto sul quale noi discutiamo è questo: dobbiamo o non dobbiamo, per fare questo nuovo tronco ferroviario, sopprimere il vecchio?

Il Ministro ha precisato: io non intendo sopprimerlo, se voi non siete d'accordo nel sopprimerlo. Benissimo, siamo d'accordo su questo.

Se si dovesse parlare di precedenza nelle necessità, potremmo anche sostenere che la precedenza deve essere data al riattamento del tronco Noventa-Montagnana; Montagnana è staccata completamente, non ha altri mezzi di trasporto, mentre Este è egregiamente servita. Quindi, appoggiando la richiesta del manda-

mento di Montagnana, compiremmo il nostro dovere; ma non vogliamo insistere su questo.

Piuttosto noi chiediamo al Ministro ed ai colleghi di cercare di arrivare ad una soluzione concordata, che salvi l'una esigenza e l'altra, che tenga conto dell'una e dell'altra tesi.

Approviamo pure, se credete, questo provvedimento, benché noi pensiamo che la spesa di 265 milioni potrebbe essere rimandata ad un tempo successivo. Però, contemporaneamente, prendiamo un impegno concreto: mi premetto di proporre un emendamento, a tal fine, all'ordine del giorno testé letto, affinché il Ministro si impegni a presentare entro il 30 settembre il progetto per la riattivazione e il miglioramento del servizio ferroviario Noventa-Montagnana.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Ho bisogno di una data un po' più lontana, perché devo sentire il parere tecnico del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

ROSSI MARIA MADDALENA. Facciamo il 30 ottobre; in tal modo, di fronte alla legittima aspettativa di quelle popolazioni noi potremmo portare il conforto di questa sua dichiarazione, signor Ministro.

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. Io mi impegno senza chiedere nessuna autorizzazione di spesa, provvedendo cioè con la parte ordinaria del bilancio. Preferirei però fissare la data del 31 dicembre, anche se sono convinto di poter provvedere prima, sulla parte ordinaria del bilancio del mio dicastero.

SPOLETI. Ritengo che, a conclusione dell'esposizione fatta dall'onorevole Rossi, si possa giungere ad una affermazione che sia, se non conclusiva, per lo meno soddisfacente per tutti.

Se ho ben compreso, la nostra sola preoccupazione è che Montagnana non resti priva di mezzi che la mettano in comunicazione con gli altri centri.

Mi sembra che a questa conclusione si potrebbe giungere o attraverso un ordine del giorno — che avrebbe il vantaggio di non rinviare al Senato una legge già approvata — o attraverso un emendamento che risponderebbe ad una maggiore esigenza di sicurezza da parte nostra, ma che avrebbe lo svantaggio di rimandare la legge al Senato.

Comunque, l'esigenza principale sarebbe che si parlasse di riattivazione o di rimodernamento della linea Noventa-Montagnana.

GUI. Premetto che anch'io sono della zona e non avrei niente in contrario all'approvazione dell'ordine del giorno, allo scopo di non rinviare la legge al Senato. Credo però che la

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

legge debba essere comunque rinviata al Senato perché, stando all'attuale formulazione dell'articolo 1, l'ordine del giorno sarebbe con esso in contrasto. L'articolo dice: « in sostituzione » il che significa che noi votiamo uno stanziamento per la costruzione di un tronco in sostituzione di quello Noventa-Montagnana.

Ora, siccome l'ordine del giorno ha evidentemente minor valore di una legge, mi pare che ci verremmo a trovare in un vicolo cieco. A mio avviso questo ordine del giorno non avrebbe alcun valore, dato che bisogna sempre sopprimere l'ultima parte dell'articolo 1, là dove dice « in sostituzione, ecc. ». Tantovale, invece, approvare un emendamento sostitutivo in questi termini: « ...e il rimodernamento di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta ».

Quanto alla proposta affacciata dal Ministro di formulare l'articolo in modo da sopprimere le parole « e del tronco, ecc. », non potrei accettarla, perché questo significherebbe che i fondi stanziati per fare i due lavori resterebbero stanziati solo per il tronco Vicenza Porta Monte-Campo Marzio.

CERABONA. In effetti, l'ordine del giorno sarebbe superato dalla legge. Pertanto la questione si potrebbe risolvere solo ove il Ministro accettasse di aggiungere all'articolo 1 dopo la parola « in sostituzione » le altre « per il rinnovamento e la sistemazione, ecc. ». Mi sembra questo l'unico modo per risolvere la questione, anche se ciò comporta il rinvio del disegno di legge al Senato.

VALANDRO GIGLIOLA. Sono sostanzialmente d'accordo con quello che ha affermato l'onorevole Gui. Noi ci interessiamo di questa zona che ci stanno molto a cuore, abbiamo di mira il loro bene: quindi sono perfettamente disposta a rinunciare all'emendamento che avevo annunciato di voler proporre all'articolo 1 e ad accettare quello dell'onorevole Gui.

Sarei anche d'accordo col Ministro per votare l'ordine del giorno, però, devo fare anche io osservare che l'ordine del giorno senza l'emendamento, effettivamente, non ha valore. Mi riferisco non soltanto alla relazione del Governo, ma anche a quella del senatore Battista, il quale dice: « La costruzione di un nuovo tronco Noventa-Eeste, con prolungamento a S. Elena, sostituisce l'esistente tronco Noventa-Montagnana, che verrebbe quindi abbandonato ». Quindi era esplicito che il tronco fosse abbandonato !

Mi rallegro dell'intenzione attuale del Ministro, ma questa intenzione non era certo espressamente detta nella relazione del Se-

nato ! L'emendamento proposto dall'onorevole Gui è migliore di quello che io avevo presentato, perché non soltanto prospetta la soppressione di quella determinata frase, ma anche aggiunge quanto è contenuto nell'ordine del giorno.

Si dice: il disegno di legge dovrà tornare al Senato e si perderà del tempo. Desidero dire che qui è in gioco non soltanto una questione economica o una questione di carattere tecnico ma anche una questione di carattere eminentemente morale. Effettivamente se il Senato aveva varato questo disegno di legge con le parole: « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta », aveva commesso un certo errore ed una grave ingiustizia ai danni di Montagnana; quindi, questa ingiustizia noi dobbiamo riparare. E quando si dice che si perde del tempo, ciò non significa nulla, perché se noi dovessimo per non perdere del tempo lasciare questa ingiustizia faremmo, in fondo, una cosa cattiva per un fine buono. E questo non è assolutamente lecito: non è lecito mantenere una ingiustizia per non perdere del tempo.

CARONITI. Vorrei insistere per la votazione dell'ordine del giorno da me presentato, sorpassando l'emendamento proposto dall'onorevole Gui e sostenuto dalla collega onorevole Valandro, perché in sostanza i 265 milioni dovrebbero servire per fare quei lavori previsti dall'articolo 1 della legge 20 dicembre 1948, escludendo temporaneamente il tronco Noventa-Montagnana.

Approvando l'ordine del giorno ed impegnandosi il Ministro a presentare subito un altro progetto entro il 31 dicembre noi raggiungeremmo lo scopo di poter subito ottenere ciò che ci proponiamo; invece, rimandando il progetto al Senato la somma che adesso è disponibile può darsi che non lo sia più. (*Commenti*). Sarà così, perché questi fondi che il Ministero dei trasporti può oggi avere a disposizione, potranno domani essere impegnati per altre opere ed allora non avrete mai una ferrovia Noventa-Montagnana.

Insisto perché venga votato il mio ordine del giorno e sia respinto l'emendamento proposto dall'onorevole Gui.

VIOLA. Sono d'avviso che bisogna cercare di semplificare. Le preoccupazioni avanzate da parte dell'onorevole Gui sono giuste ma noi dobbiamo anche tener conto della necessità immediata di procedere all'inizio dei lavori ed, altresì, della suscettibilità del Senato qualora questo disegno di legge dovesse ritornare all'altro ramo del Parlamento.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

D'altra parte quando noi sappiamo che il fine può essere raggiunto egualmente, perché complicare le cose?

Non si tratta del volere del Ministro, ma di un ordine del giorno che impegna il Ministro il quale ha la facoltà di distrarre dei fondi da un capitolo per usarli in un altro.

Quindi, la mia proposta è questa: che si voti l'ordine del giorno e che il Ministro si impegni a presentare un disegno di legge per regolarizzare la questione.

PRESIDENTE. L'emendamento proposto dall'onorevole Gui è sostitutivo delle parole « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta » con le altre parole « e il rimodernamento di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta ».

Quindi si tratta di un emendamento che modifica sostanzialmente il testo della legge.

Ora, se questo emendamento è accolto, evidentemente non può essere messo in votazione l'ordine del giorno perché esso è assorbito completamente dall'emendamento. Se invece l'emendamento è respinto, allora io debbo mettere in votazione l'ordine del giorno il quale rappresenta una subordinata del primo.

PERTUSIO. Malgrado che la discussione sia svolta ampiamente, le mie idee sono andate confondendosi. Ricordo, però, che in un determinato momento il Ministro con una sua interpretazione, che non corrisponde alla mia dal punto di vista grammaticale, ha detto che le parole « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta » non volevano significare la soppressione di questo tratto di linea.

Io penso, secondo un mio punto di vista interpretativo grammaticale e logico, che quelle parole vogliono dire, invece, soppressione.

Però, siamo qui nel tentativo e nel desiderio di conciliare la conservazione di questo tratto di linea e di poter prendere immediatamente questi denari che possono andare per un'altra destinazione.

Allora, vorrei pregare l'onorevole Ministro — se i colleghi sono d'accordo con me — di fare una precisa dichiarazione sulla interpretazione di questa frase che è contrastante con la nostra e con quella che ha dato il Senato.

COSTA. Io sarei ancora più spiacente di assumere la funzione di cerbero per conto della Commissione finanze e tesoro se non si profilasse già la necessità di rinviare il disegno di legge al Senato. Credo che non sarà possibile evitare ciò. Perciò mi sento ancora più libero di intervenire per quanto riguarda la parte finanziaria.

Vi prospetto due difficoltà che non sono destinate a rovinare la situazione. Sono due osservazioni che devono essere portate alla vostra riflessione. D'altra parte il mio è un parere che do e non posso fare altro.

Dice l'articolo 4 nel testo approvato dal Senato: « Alla detta spesa si provvederà con la riduzione di pari importo della autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 della legge 29 dicembre 1948, n. 1522 ».

Dunque, questo si dice nel disegno di legge approvato dal Senato il 18 maggio e si diceva nel disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti l'11 maggio. Cosa significa ciò? Significa che a esercizio quasi consuntivo si dispone di un fondo di cui alla legge 29 dicembre 1948, senza che si dia la dimostrazione dell'esistenza di queste disponibilità.

Non ho da ricordarvi che alla fine dell'anno scorso abbiamo approvato due stanziamenti eccezionali di venti miliardi per il bilancio dei lavori pubblici destinati alle province meridionali comprese Latina, l'Isola d'Elba, ecc., e di altri venti miliardi per tutto lo Stato comprese le province meridionali.

Ebbene, questa legge in base alla quale si stralciano questi 265 milioni dice: « È autorizzata la spesa di 20 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche, straordinarie ed urgenti, a pagamento a non differito, anche di competenza di amministrazioni provinciali e comunali, di istituzioni pubbliche e di beneficenza e di enti pubblici di assistenza.

« La suddetta somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1948-1949.

« Il Ministro dei lavori pubblici determinerà, di concerto col ministro del Tesoro, il riparto della suddetta spesa di 20 miliardi per regioni ed approverà il programma dei lavori da eseguire.

« Questo programma sarà formulato dai Provveditori alle opere pubbliche, di intesa coi prefetti delle diverse provincie di ciascuna regione, con preferenza ai lavori di completamento di opere già iniziate ed a quelle, che per la loro natura, consentano il più rapido impiego della mano d'opera, ma che però abbiano per sé stessi carattere di funzionalità e possano essere ultimati entro il termine massimo di quattro mesi ».

CORBELLINI, Ministro dei trasporti. La legge stabilisce che questi 20 miliardi siano dati ai Provveditorati ed è in facoltà del Ministro, senza chiedere il parere al potere legislativo, di fare la ripartizione di tale somma fra tutti i provveditorati d'Italia; ne ha

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

dato una quota al Provveditorato delle opere pubbliche di Venezia.

COSTA. Non dice questo la legge, ma dice: « Approverà il programma dei lavori da eseguire; programma che sarà formulato dai Provveditori alle opere pubbliche d'intesa coi Prefetti delle diverse provincie ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Quindi, non c'entra più il potere legislativo; il potere esecutivo ha avuto questa delega dal potere legislativo; questo è il fatto.

Negli stanziamenti per lavori pubblici del Provveditorato di Venezia erano stati destinati 300 milioni per opere di miglioramento delle ferrovie del vicentino e per altre opere di bonifica. Il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo col Ministro Pella, poteva spostare il programma nell'ambito del suo Ministero, con una variazione. Siccome questi lavori di miglioramento delle ferrovie non vengono fatti nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, ma nell'ambito del Ministero dei trasporti, occorre un provvedimento, che autorizzi a spendere quella somma in questi lavori, ferma restando la mia facoltà di fare spostamenti interni nell'ambito del mio Ministero.

La questione finanziaria è garantita dalla responsabilità del potere esecutivo di rispettare la legge.

COSTA. Ma quei fondi hanno una destinazione specifica; nessuno vi impedisce di stanziarne degli altri.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Questi lavori hanno i requisiti richiesti da quella legge.

COSTA. Io dico che una tramvia a vapore non ha questi requisiti.

Passo alla seconda osservazione, ancora più grave. All'articolo 3 si dice: « La rete stradale ed i fabbricati dei tronchi di cui all'articolo 1 sono acquisiti in proprietà dello Stato, che li lascia in uso gratuito alla società concessionaria per la durata della concessione. Per effetto di quanto stabilito al comma precedente, l'amministrazione provinciale di Vicenza non è tenuta al rimborso a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 517, della metà del concorso di cui al precedente articolo 1 ».

Il Relatore ha detto che lo Stato dà 265 milioni alla provincia di Vicenza, ma si garantisce perché acquisisce la proprietà della sede stradale. Questa non è garanzia, è un equivalente. Mentre la legge ordinaria stabilisce a carico degli enti locali l'obbligo del 50 per cento, qui si fa un'esonero da questo obbligo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È previsto per tutte le ferrovie; c'è una legge apposita, esiste non soltanto per questa, ma per tutte le ferrovie concesse di tutta Italia.

COSTA. Se c'è una legge, allora si dica: « In applicazione della tale legge ». La situazione è questa: che lo Stato rinuncia al diritto di rimborso di metà di questo importo, accettando una proprietà passiva, la proprietà di una sede stradale, che è coperta dall'armamento ferroviario.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È un pubblico servizio: questo è il criterio esecutivo della concessione ferroviaria: il Ministero dei trasporti costruisce a sue spese ed alla fine della concessione diviene proprietario.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, con l'intesa che, ove non venisse approvato l'emendamento Gui all'articolo 1, porrò in votazione l'ordine del giorno Caroniti ed altri.

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere all'Amministrazione provinciale di Vicenza un concorso, sino all'importo massimo di lire 265 milioni, per la costruzione — in base a progetti esecutivi da concordarsi con la concessionaria Società Tramvie Vicentine e da approvarsi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici — del tronco Vicenza Porta Monte-Campo Marzio della tramvia Vicenza-Montagnana e del tronco Noventa-Este-S. Elena in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta.

Pongo in votazione l'emendamento Gui, cui ha aderito l'onorevole Valandro Gigliola, che propone di sostituire alle parole: « in sostituzione di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta » le parole: « e il rimodernamento di quello Noventa-Montagnana della tramvia predetta ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1, così emendato.

(È approvato).

Passiamo agli altri articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

ART. 2.

Il pagamento all'Amministrazione provinciale di Vicenza della somma che sarà in definitiva accordata verrà fatto a misura dell'esecuzione dei lavori relativi alla sede stradale ed ai fabbricati dei tronchi predetti, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma anzidetta e con la ritenuta di un decimo, da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi.

In caso di riconosciuta necessità il Ministro dei trasporti potrà disporre, per l'inizio dei lavori, il pagamento di una anticipazione pari ad un decimo della somma accordata.

(È approvato).

ART. 3.

La sede stradale ed i fabbricati dei tronchi di cui all'articolo 1 sono acquisiti in proprietà dello Stato che li lascia in uso gratuito alla Società concessionaria per la durata della concessione.

Per effetto di quanto stabilito al comma precedente, l'Amministrazione provinciale di Vicenza non è tenuta al rimborso, a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 517, della metà del concorso di cui al precedente articolo 1.

I rapporti tra lo Stato, l'Amministrazione provinciale di Vicenza e la Società Tramvie Vicentine in dipendenza di quanto stabilito con la presente legge saranno regolati con apposito atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica sentito il Consiglio di Stato e su proposta del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro.

(È approvato).

ART. 4.

Per la concessione di cui all'articolo 1 della presente legge è autorizzato lo stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-49 della somma di lire 265 milioni.

Alla detta spesa si provvederà con la riduzione di pari importo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 della legge 29 dicembre 1948, n. 1522.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Norme sul trattamento di quiescenza e previdenza del personale che ha prestato servizi nell'Amministrazione ferroviaria ed in altre Amministrazioni statali. (370).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Norme sul trattamento di quiescenza e previdenza del personale che ha prestato servizi nell'Amministrazione ferroviaria ed in altre Amministrazioni statali » (370).

Ricordo alla Commissione che il disegno di legge in discussione fu già da noi esaminato in sede normale.

Ritengo pertanto che sia perfettamente inutile ripetere la discussione già fatta, salvo che il Relatore abbia qualcosa da aggiungere.

MAZZA, *Relatore*. Nulla: mi rimetto alla relazione svolta quando il disegno di legge fu esaminato in sede normale.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Agli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato che vengano assunti o comunque facciano passaggio in altra amministrazione statale si applicano, dalla data della assunzione o del passaggio, le disposizioni vigenti per il collocamento a riposo e per il trattamento di quiescenza e di previdenza dei personali civili e militari dello Stato.

Ai dipendenti statali di ruolo, civili e militari, che vengano assunti o comunque facciano passaggio presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si applicano, dalla data dell'assunzione o del passaggio, le disposizioni vigenti per il collocamento a riposo e per il trattamento di quiescenza e di previdenza degli agenti delle ferrovie dello Stato.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi valgono anche per le assunzioni o i passaggi verificatisi anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

ART. 2.

I servizi di ruolo prestati dai personali di cui al precedente articolo, anteriormente all'assunzione od al passaggio, sono valutati, agli effetti del collocamento a riposo e dei trattamenti di quiescenza e di previdenza, secondo le norme vigenti per il personale dell'amministrazione di provenienza.

Per la valutazione dei servizi di cui al precedente comma non è dovuto alcun contributo da parte degli interessati, né si fa luogo al trasferimento dall'una all'altra amministrazione e dall'una all'altra Opera di previdenza delle ritenute operate ai fini del trattamento di quiescenza e di previdenza durante la prestazione dei servizi stessi.

(E approvato).

ART. 3.

I periodi di servizio non di ruolo già riconosciuti o riscattati presso l'amministrazione di provenienza sono valutati agli effetti del trattamento di quiescenza da parte dell'amministrazione presso la quale ha avuto luogo l'assunzione o il passaggio. A questa ultima amministrazione sono versate le ritenute per i riconoscimenti od i riscatti, ancora in corso alla data dell'assunzione o del passaggio.

(E approvato).

ART. 4.

Il personale di cui all'articolo 1 che, per il servizio in precedenza prestato, abbia liquidato pensione od assegno, anche temporaneo, non privilegiato, perde il godimento della pensione o dell'assegno.

Il nuovo trattamento di quiescenza, da liquidarsi al personale stesso all'atto del definitivo collocamento a riposo, non può comunque essere inferiore a quello precedentemente goduto.

Qualora trattasi di pensione od assegno privilegiato o di pensione eccezionale, si applica la norma contenuta nell'articolo 3, secondo comma, della legge 11 aprile 1938, n. 420.

Qualora il servizio in precedenza prestato abbia dato luogo alla liquidazione della indennità o del sussidio per una sola volta in luogo di pensione, per ottenere la valutazione del servizio stesso agli effetti del trattamento di quiescenza, ai sensi dell'articolo 2, gli interessati debbono versare all'amministrazione presso la quale sono stati assunti o hanno fatto passaggio, l'indennità o il sus-

sidio già riscosso, in una sola volta o a rate, con le norme e modalità previste dall'articolo 70 del testo unico approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

Al personale di cui all'articolo 1, al quale, per il servizio prestato in precedenza, sia stata corrisposta dall'Opera di previdenza cui era iscritto la indennità di buonuscita, spetta la liquidazione di una ulteriore indennità di buonuscita in relazione soltanto ai nuovi servizi prestati.

(E approvato).

ART. 5.

L'onere del trattamento di quiescenza spettante al personale di cui al precedente articolo 1 viene assunto per intero dall'amministrazione presso la quale avviene la cessazione definitiva dal servizio.

La indennità di buonuscita e le altre prestazioni previdenziali fanno carico per intero all'Opera di previdenza dell'amministrazione presso la quale ha avuto luogo l'assunzione o il passaggio.

(E approvato).

ART. 6.

I dipendenti di altre amministrazioni statali assunti alla carica di direttore generale o di vice direttore generale delle ferrovie dello Stato, possono optare per il trattamento di quiescenza e di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato ed in tal caso si applicano le norme di cui ai precedenti articoli. L'opzione deve essere esercitata entro il termine perentorio di mesi tre dalla data di assunzione; per i funzionari attualmente in carica, tale termine decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge e la opzione ha effetto dalla data di assunzione alla carica.

(E approvato).

ART. 7.

Rimangono fermi i provvedimenti di riconoscimento e di riscatto dei servizi di ruolo adottati anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, salvo l'abbuono dell'eventuale parte di contributo ancora da pagarsi alla data predetta. Per quanto riguarda l'eventuale periodo non riconosciuto o non riscattato si applicano le norme contenute nel precedente articolo 2.

(E approvato).

ART. 8.

È abrogato l'articolo 5 della legge 23 luglio 1914, n. 742. Per gli agenti ferroviari già passati ad altre amministrazioni dello Stato con diritto a rimanere iscritti al Fondo pensioni ed all'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato, restano ferme le disposizioni in vigore che regolano il loro collocamento a riposo ed il loro trattamento di quiescenza e di previdenza.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, relativo alla temporanea assunzione da parte dello Stato del contributo dovuto dai comuni dell'Italia meridionale e delle Isole per l'impianto e l'estensione di reti telefoniche urbane e per i collegamenti interurbani. (569). (Urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente modifiche al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, relativo alla temporanea assunzione da parte dello Stato del contributo dovuto dai comuni dell'Italia meridionale e delle Isole per l'impianto e l'estensione di reti telefoniche urbane e per i collegamenti interurbani.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE PALMA, *Relatore*. Il decreto legislativo 30 giugno 1947, n. 783 cui si apportano modifiche col presente disegno di legge, rientra nel quadro delle provvidenze a favore di quei comuni meridionali che soffrono della deficienza di mezzi veloci di comunicazioni stradali e ferroviarie, per fare in modo che detti comuni possano almeno usufruire delle comunicazioni telefoniche, di più rapido impianto.

Col predetto decreto fu stabilito che il concorso della metà della spesa dovuta dai comuni per impianti di rete telefoniche facesse carico al bilancio dello Stato quando gli impianti riguardassero comuni sprovvisti di telefono e fossero eseguiti nel 1947-48.

All'uopo furono stanziati 350 milioni ripartiti nei due esercizi 1947-48 e 1948-49. Tali impianti però non poterono essere eseguiti perché sorsero delle controversie con le società concessionarie. Essendo queste controversie attualmente appianate, si è reso neces-

sario modificare il decreto del 1947, stabilendo che il concorso dello Stato sia concesso anche per i lavori da eseguire nel 1949-50.

E siccome quella legge dava facoltà ai comuni di fare la domanda di concessione entro un mese dalla pubblicazione della legge e siccome questa legge fu pubblicata il 25 agosto 1947, i comuni si videro ridotta di molto la possibilità di poter esplicitare questo loro diritto; si è pertanto data facoltà ai comuni di poter avanzare la domanda di concessione entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, non vi sono difficoltà perché non si impegnano nuove somme; il provvedimento quindi credo possa essere senz'altro approvato.

Per quanto riguarda i singoli articoli, desidererei proporre alla Commissione un emendamento.

Queste disposizioni rientrano nel quadro dei provvedimenti a favore del Mezzogiorno. Ora, è noto che tutti i provvedimenti in parola sia nel campo dell'industria che in quelli dell'agricoltura, del turismo, dei lavori pubblici, ecc. sono stati estesi ai comuni appartenenti alle provincie di Frosinone e Latina. Molti di questi comuni erano compresi, fino al 1927, nella provincia di Caserta, la quale fa parte del meridione. Ma vi è anche un'altra ragione, e cioè che le due provincie si trovano dal lato occidentale lungo l'Abruzzo, che anche fa parte del meridione.

I comuni di queste due provincie, inoltre, presentano condizioni economiche del tutto analoghe a quelle delle regioni meridionali: chi conosce queste zone può darne atto. Ciò a prescindere dal fatto che si tratta di zone che hanno avuto immensi danni dalla guerra e che sono da includersi senz'altro in quell'area depressa, al cui risollevarlo si ispirano le provvidenze accordate a favore del Mezzogiorno.

Di più, nelle leggi precedenti, recanti provvidenze a favore dell'Italia meridionale e insulare, è stata sempre compresa l'isola d'Elba e quindi anche questa isola dovrebbe trarre beneficio dal provvedimento in questione.

Per queste ragioni, propongo un articolo aggiuntivo, del seguente tenore:

« Le disposizioni contenute nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, sono estese ai comuni appartenenti alle provincie di Frosinone e di Latina, nonché ai comuni dell'isola d'Elba ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

Ho fiducia che la Commissione e il Ministro vorranno accogliere questo emendamento.

JERVOLINO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Vorrei dire, anzitutto che l'esecuzione dei lavori che si dovevano fare nel 1947-48 è consentita anche nel 1948-49, data la riapertura dei termini.

C'è un'altra questione: col decreto 30 giugno 1947 era data facoltà alle società concessionarie di eseguire i lavori. Siccome le società concessionarie, nonostante le pressioni continue del Ministero, non sono sempre sollecite, abbiamo avuto premura di aggiungere un inciso all'articolo 1, per il quale a questi lavori potrà provvedere direttamente lo Stato.

In merito all'emendamento proposto dal relatore, devo dire sinceramente il mio pensiero.

Non ho nessuna difficoltà a trovare giustissime le ragioni in virtù delle quali l'emendamento medesimo debba essere accolto dalla Commissione. Il precedente stanziamento di fondi di 300 milioni, se speso nel 1947-48 avrebbe dato la possibilità ad alcuni concessionari di aziende di Stato di eseguire tutti quanti i lavori; purtroppo per ragioni di ordine economico quei lavori non furono eseguiti e vengono eseguiti nel 1948-49, e quindi questa somma di 350 milioni stanziata a tale scopo si aggiunge a quella di altri 350 milioni, da sostenersi dai concessionari e penso che la cifra complessiva sarà sufficiente a poter creare impianti di telefoni a favore di quei comuni che già ne hanno fatto domanda. Come si potrà provvedere per i rimanenti comuni? C'è l'articolo 81 il quale, purtroppo, pone delle difficoltà alla realizzazione di un programma massimo, per il quale occorrerebbe uno stanziamento di almeno altri 500 milioni, ripartiti in due esercizi.

Il mio programma è questo: tutti i 1800 comuni d'Italia che non hanno il telefono devono avere questo minimo mezzo di comunicazione. Su questo siamo perfettamente d'accordo: sfondate un portone spalancato. Però occorre provvedere alla spesa, altrimenti facciamo disposizioni di legge inoperanti.

COLASANTO. Vorrei pregare di considerare anche le necessità delle frazioni dei comuni, quindi bisogna usare una dizione la quale consenta anche a queste frazioni le quali, spesso, hanno da 8 a 10 mila abitanti, di avere mezzi di comunicazione telegrafica e telefonica.

È detto nell'articolo 1 del disegno di legge « anche se all'esecuzione abbia provveduto

lo Stato per conto delle società concessionarie ». Io crederei opportuno aggiungere dopo le parole « abbia provveduto » le altre parole « o che provveda ».

Per quanto riguarda il termine per la presentazione di nuove richieste, devo far presente che molto probabilmente i sindaci dei comuni non leggono i giornali ed allora può darsi che in due mesi essi non vengano neppure a conoscenza di questa legge. Perciò proporrei un termine di almeno sei mesi.

CERABONA. Se si dovesse approvare la legge così come è, io penso che forse, riguardo al termine, sia opportuno, per le ragioni espresse dall'onorevole collega che mi ha preceduto, di aumentarlo a tre mesi.

In quanto alle frazioni penso che non sia opportuno accennarvi, perché bisognerebbe cominciare a distinguere quelle grosse da quelle piccole.

DE PALMA, *Relatore*. Per quanto riguarda l'osservazione fatta dal collega Colasanto circa l'estensione alle frazioni a me sembra che non sia il caso di accoglierla; innanzi tutto perché la legge riguarda esclusivamente i comuni e poi perché l'articolo 213 del codice delle telecomunicazioni dice: « Le reti urbane comprendono di regola il territorio di un solo comune ». Quindi si parla del « territorio di un solo comune » ed io penso che le frazioni facciano parte di quel territorio anche perché, secondo la legge: « esso si può estendere in un raggio di 10 chilometri ».

Quindi mi sembra che se domani il comune, essendovi la possibilità, volesse estendere la rete anche nelle frazioni, si possa avvalere di queste disposizioni, cioè della comprensione delle frazioni nel territorio del comune e, in un raggio di 10 chilometri.

Vi è anche un'altra ragione. La legge è stata fatta per fornire di telefono i comuni che ne sono sprovvisti. Ora, dobbiamo pensare che quando vi sono molti comuni in Italia i quali sono sprovvisti di questo mezzo, è logico che si debba pensare prima ad essi e poi alle frazioni.

Ripeto che se potremo avere la possibilità e la disponibilità di mezzi, anche le frazioni di comune potranno beneficiare di questa legge, se pure l'onorevole Ministro non concorda con me per quanto riguarda l'interpretazione dell'articolo 213 del codice delle telecomunicazioni, come ho notato dai suoi dinieghi.

JERVOLINO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Ella ha perfettamente ragione, qui però si tratta di onere. Che l'articolo del codice postale che ella ha ricordato dia di-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

rito alle frazioni di poter chiedere l'estensione della rete non v'è dubbio, ma qui si tratta di provvidenze e di vedere chi deve sostenere la spesa. Il diritto c'è, ma si tratta di vedere chi deve sostenere le spese: se lo Stato o i comuni.

DE PALMA, *Relatore*. Potrei obiettare che nella relazione che accompagna il disegno di legge viene richiamato l'articolo 239...

JERVOLINO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. ...che riguarda i comuni.

DE PALMA, *Relatore*. Sì, ma l'articolo 239 si riporta all'articolo 213. Comunque, prego l'onorevole Colasanto di non insistere su questo emendamento.

L'onorevole Colasanto ha proposto anche di modificare l'articolo 1 nel senso che occorrerebbe aggiungere dopo le parole « abbia provveduto » le altre « o che provveda ». Nessuna difficoltà da parte mia a questa aggiunta.

Circa il termine di due mesi di cui all'articolo 2, mi sembra che in fondo vada bene, poiché è anche compito nostro di rappresentanti di segnalare ai comuni che vi sono delle disposizioni di legge al riguardo; quindi si potrebbe evitare questo cambiamento, con il quale si andrebbe incontro agli inconvenienti cui ha accennato l'onorevole Ministro.

Oggi noi ci troviamo a disposizione 350 milioni che si rendono insufficienti perché si è perduto tempo. Se ancora ne perderemo dell'altro, forse questa insufficienza potrebbe divenire ancora maggiore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

Il concorso dello Stato previsto dagli articoli 1 e 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, è dovuto anche per gli impianti, l'estensione ed i collegamenti telefonici eseguiti negli anni 1949 e 1950 anche se all'esecuzione abbia provveduto lo Stato per conto delle Società concessionarie.

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 1 fino alle parole: 30 giugno 1947, n. 783 ».

(È approvato).

Qui si inserisce l'emendamento dell'onorevole Colasanto: « è esteso anche alle frazioni dei comuni ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

JERVOLINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Propongo di aggiungere dopo la parola « eseguiti » le altre « o da eseguirsi ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione questo emendamento proposto dall'onorevole Ministro Jervolino.

(È approvato).

L'onorevole Colasanto propone che si aggiunga dopo le parole « abbia provveduto » le altre « o provveda ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 1, con le modificazioni approvate.

(È approvata).

Passiamo all'articolo 2:

I Comuni che, nei termini fissati dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, non chiesero al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni l'autorizzazione ad avvalersi del concorso di cui all'articolo 1 di tale decreto legislativo, potranno presentare la relativa domanda entro due mesi dalla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, precisando a quale località il comune intenda essere collegato.

L'onorevole Colasanto propone di sostituire alle parole « due mesi » le parole « sei mesi ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(Non è approvato).

L'onorevole Cerabona propone di sostituire « tre mesi ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 così emanato.

(È approvato).

L'onorevole relatore ha proposto il seguente articolo 2-bis, che diventerà 3, se approvato:

Le disposizioni di cui agli articoli precedenti sono estese ai comuni appartenenti alle

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

province di Frosinone e Latina; nonché ai comuni dell'isola d'Elba.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3, che diviene 4.

La presente legge entra in vigore lo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telefoniche e degli apparati telegrafici per il periodo 1° luglio 1946 - 30 giugno 1947. (594).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: Discussione del Senato il disegno di legge: Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso di linee telegrafiche e telefoniche e degli apparati telegrafici per il periodo 1° luglio 1946-30 giugno 1947.

L'onorevole relatore ha facoltà di esporre la sua relazione.

COTANI, *Relatore*. Con decreto legislativo luogotenenziale 21 marzo 1946, n. 337, furono aggiornati i canoni relativi alla manutenzione ed all'uso di linee telegrafiche e telefoniche e di apparati telegrafici; però dal 1946 i prezzi dei materiali e della mano di opera sono aumentati. Il Ministro delle poste ha presentato un disegno di legge per l'aggiornamento dei canoni per il periodo 1946-1947, che vengono elevati in media di 7 volte.

I canoni vengono ridotti del 25 per cento nei riguardi del Ministero della difesa e delle Società ferrotramviarie, e del 50 per cento nei confronti del Ministero dei trasporti e delle Società telefoniche concessionarie.

Gli aumenti proposti sono inferiori alla media delle maggiorazioni apportate in tutti i campi dell'economia nazionale e non compensano le spese che l'amministrazione delle poste e dei telegrafi sostiene per la manutenzione della rete telegrafica e telefonica.

Sono previsti nuovi aumenti per gli esercizi 1947-48 e 1948-49. Però il provvedimento

in esame è urgente, perché l'amministrazione ha sospeso, nel frattempo, la riscossione dei canoni. Per conseguenza, prego la Commissione di volerlo approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

I canoni annui per la manutenzione e per l'uso delle linee telegrafiche e telefoniche, dei sostegni, della corda e dei ganci portacavi, dei conduttori in cavi aerei, sotterrati e sotmarini e degli apparati telegrafici, comunque stabiliti, vengono fissati nella misura di cui alla tabella annessa alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

Per i tronchi speciali costruiti e mantenuti nell'interesse del Ministero dell'interno regolati da speciali convenzioni, si applicano i canoni contemplati nella tabella di cui al precedente articolo 1 per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili, mentre la quota per rimborso stipendio degli agenti addetti alla sorveglianza di ciascun tronco viene fissata in lire 200.000 annue per ogni agente.

Per i tronchi speciali Segesta-Trapani costruiti e mantenuti nell'interesse delle ferrovie dello Stato, regolati da apposita convenzione, i canoni contemplati nella tabella di cui al precedente articolo 1 per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili, vengono ridotti della metà, mentre la quota rimborso stipendio degli agenti addetti alla sorveglianza dei tronchi stessi viene fissata in lire 200.000 annue per ogni agente. Tutto ciò senza pregiudizio degli accordi presi o da prendersi fra l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e quella delle ferrovie dello Stato per la ripartizione della spesa, così risultante fra le due Amministrazioni, in conseguenza dell'appoggio di conduttori delle poste e telecomunicazioni sulla palificazione ferroviaria anzidetta.

Per i tronchi speciali della linea Metaponto-Reggio Calabria, pure costruiti e mantenuti nell'interesse delle Ferrovie dello Stato, regolati da apposita convenzione e per i quali le ferrovie forniscono i materiali, si applica sol-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

tanto il canone di lire 200.000 annue per ogni agente addetto alla manutenzione di ciascun tronco.

Per i tronchi speciali costruiti e mantenuti nell'interesse del Ministero della difesa (Esercito, Marina e Aeronautica) regolati da speciali convenzioni, i canoni contemplati nella tabella di cui al precedente articolo 1 per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili, vengono ridotti di un quarto, mentre la quota per rimborso stipendio degli agenti addetti alla sorveglianza di ciascun tronco viene fissata in lire 200.000 annue per ogni agente.

(È approvato).

ART. 3.

Per le società telefoniche concessionarie di zona i canoni per appoggio e manutenzione dei circuiti posati anteriormente al 1° luglio 1925 e ceduti con convenzione, saranno calcolati nella misura di lire 900 a chilometro doppio.

Per i circuiti sociali posati posteriormente a tale data e per le voci dal n. 1 al n. 11 della tabella annessa alla presente legge, saranno applicati i canoni indicati nella tabella stessa, ridotti della metà.

(È approvato).

ART. 4.

Per il Ministero della difesa (Esercito, Marina e Aeronautica) i canoni di cui ai numeri da 1 a 20 della tabella annessa alla presente legge, e quelli di cui al successivo articolo 7, sono ridotti di un quarto; per le società concessionarie di ferrovie e tramvie ad uso pubblico, limitatamente alle prime undici voci della tabella annessa alla presente legge, i canoni sono ridotti di un quarto; per le ferrovie dello Stato, per la società Italcable e per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, limitatamente alle prime undici voci della tabella, i canoni sono ridotti della metà.

(È approvato).

ART. 5.

Nulla è variato nei riguardi dei canoni dovuti dalle ferrovie dello Stato, previsti dall'articolo 9 della Convenzione stipulata fra

l'Amministrazione delle poste e telegrafi e l'Amministrazione ferroviaria il 4 aprile 1941 registrata alla Corte dei conti il 10 febbraio 1942, registro n. 4, Ufficio riscontro poste, foglio n. 12.

(È approvato).

ART. 6.

I canoni dovuti dai comuni per la manutenzione delle linee telegrafiche, ai sensi della legge 28 giugno 1895, n. 3200, sono elevati, rispettivamente, a lire 100 annue a chilometro per i comuni che forniscono i pali e a lire 200 annue a chilometro per i comuni che non forniscono i pali.

(È approvato).

ART. 7.

Per l'uso di ciascun canale di telegrafia armonica, a chiunque ceduto, si applicano i canoni annui calcolati in base ai seguenti criteri;

a) per i collegamenti internazionali permanenti: metà della tariffa telefonica fra l'Italia e lo Stato interessato moltiplicata per 24.000;

b) per i collegamenti interni permanenti lire duemila a chilometro;

c) per i collegamenti interni ed internazionali utilizzati per periodi inferiori alle 8 ore giornaliere: un ottavo del canone di cui alle precedenti voci a) e b) moltiplicato per il numero delle ore di utilizzazione, aumentato di un quarto d'ora per ciascun periodo di utilizzazione.

(È approvato).

ART. 8.

I canoni di cui ai precedenti articoli si applicano per il periodo dal 1 luglio 1946 al 30 giugno 1947.

Con altro provvedimento saranno determinati i canoni per il periodo successivo.

Tutte le altre prestazioni non contemplate nella presente legge o nella tabella annessa, saranno regolate con apposite convenzioni.

(È approvato).

Pongo in votazione anche la annessa tabella dei canoni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

TABELLA DEI CANONI

CANONI MANUTENZIONE PALIFICAZIONI E FILI

- | | | |
|---|----|-------|
| 1. - Per ogni chilometro di palificazione di proprietà di terzi | L. | 8.400 |
| 2. - Per ogni chilometro di filo posato su palificazione di proprietà di terzi. | » | 560 |
| 3. - Per ogni chilometro di filo posato su palificazione dei telegrafi | » | 2.800 |

CANONI MANUTENZIONE SOSTEGNI CORDA E GANCI PORTACAVI AEREI

- | | | |
|--|----|--------|
| 4. - Per ogni chilometro di sostegni corda e ganci portacavi aerei di proprietà di terzi | L. | 10.360 |
| 5. - Per ogni chilometro di corda e ganci portacavi aerei su sostegni di proprietà dei telegrafi | » | 4.200 |

Nota. - Per i cavi sotterrati non si applica alcun canone di manutenzione. In caso di guasti di cavi sia aerei che sotterrati, i proprietari debbono rimborsare le spese di riparazione a piè di lista.

CANONI DI FITTO PER PALIFICAZIONI E CONDUTTORI DI PROPRIETÀ DEI TELEGRAFI UTILIZZATI DA TERZI

- | | | |
|---|----|--------|
| 6. - Per ogni chilometro di palificazione utilizzata esclusivamente dal terzo | L. | 11.620 |
| 7. - Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posato su detta palificazione | » | 1.960 |
| 8. - Per ogni chilometro di filo di ferro o di bronzo posato su palificazione con comunicazioni promiscue | » | 4.200 |
| 9. - Per ogni chilometro di conduttore in cavo aereo o sotterrato | » | 4.200 |
| 10. - Per ogni chilometro di comunicazione telefonica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini | » | 28.000 |
| 11. - Per ogni chilometro di comunicazione telegrafica comunque realizzata attraverso cavi sottomarini | » | 14.000 |

Nota. - I canoni di cui ai numeri 10 e 11 riguardano soltanto l'uso dei cavi sottomarini. In caso di guasti le spese di riparazione verranno ripartite fra i vari utenti (compresa l'Amministrazione dei telegrafi) in proporzione al numero delle comunicazioni utilizzate da ciascuno seguendo il criterio che la quota dovuta dagli utenti dei circuiti telefonici sia doppia di quella dovuta dagli utenti dei circuiti telegrafici.

CANONI SIMULTANEE

- | | | |
|--|----|-----|
| 12. - Per ogni chilometro di simultanea telegrafica o telefonica | L. | 150 |
|--|----|-----|

CANONI APPARATI

- | | | |
|--|----|--------|
| 13. - Canoni manutenzione apparati teletstampanti di proprietà di terzi | L. | 39.200 |
| 14. - Canoni d'uso e di manutenzione apparati teletstampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi | » | 56.000 |
| 15. - Canoni manutenzione riperforatori teletstampanti di proprietà di terzi | » | 17.500 |
| 16. - Canoni d'uso e manutenzione riperforatori teletstampanti di proprietà dei telegrafi ceduti a terzi | » | 25.000 |
| 17. - Canoni manutenzione di un emettitore automatico per teletstampanti di proprietà di terzi | » | 24.500 |
| 18. - Canoni d'uso e manutenzione di un emettitore automatico per teletstampanti di proprietà dei telegrafi ceduto a terzi | » | 35.000 |
| 19. - Canone manutenzione apparato Morse di proprietà di terzi | » | 3.500 |
| 20. - Canoni d'uso e manutenzione apparato Morse di proprietà dei telegrafi ceduto a terzi | » | 5.040 |

(E approvata).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Concessione di un contributo straordinario
di lire 30 milioni al Consorzio autonomo
del porto di Genova. (610). (Approvato dalla
VII Commissione permanente del Senato).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario di lire 30 milioni al Consorzio autonomo del porto di Genova ».

Questo disegno di legge è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Pertusio, ha già riferito nella precedente seduta, in cui, come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la discussione venne sospesa, in seguito all'eccezione sollevata dal rappresentante della Commissione finanza e tesoro, in quanto il disegno di legge si riferiva all'esercizio finanziario già scaduto.

Ho compiuto un'indagine presso il Ministero del tesoro, indagine che vale anche per il successivo disegno di legge.

La ragioneria generale dello Stato, l'onorevole Malvestiti ed il Ministro Pella hanno dichiarato — e di questo è stata data comunicazione alla Presidenza della Camera — che possono essere approvati i disegni di legge, in cui si parla di stanziamenti nei bilanci 1948-49, sia perché non è ancora trascorso un mese dalla chiusura dell'esercizio, sia perché non è stato presentato ancora il conto consuntivo.

Quindi la difficoltà, che era sorta, è superata.

Onorevole Relatore, ha nulla da aggiungere sulla relazione già svolta?

PERTUSIO, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare, passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 30 milioni per la concessione, al Consorzio Autonomo del porto di Genova, di un contributo straordinario nelle spese di gestione dallo stesso sostenute a tutto l'esercizio 1943-1947.

(È approvato).

ART. 2.

Per gli effetti di cui all'articolo 81, 4° comma, della Costituzione della Repubblica, alla

copertura dell'onere derivante dalla presente legge viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 3 febbraio 1949, n. 31, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-49.

(È approvato).

ART. 3.

Con decreti del Ministro per il tesoro sarà provveduto alle occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile dell'esercizio 1948-49.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Concessione
di un contributo straordinario di lire
6.000.000 a favore dell'Istituto nazionale
per i studi ed esperienze di architettura
navale. (611). (Approvato dalla VII Com-
missione permanente del Senato).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Concessione di un contributo straordinario di lire 6.000.000 a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale ».

Questo disegno di legge è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Firrao ha facoltà di esporre la sua relazione.

FIRRAO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, dopo le distruzioni della guerra l'Italia dispone di una sola vasca navale sulle tre delle quali era dotata. Anche le analoghe istituzioni francesi e tedesche sono state distrutte dalle vicende della guerra. Da questa constatazione deriva l'importanza per il nostro Paese di questo Istituto, la cui vitalità, tuttavia, non è assicurata per due ordini di motivi.

Il primo è costituito dalla necessità di imponenti riparazioni che si impongono alla vasca per eliminare alcuni inconvenienti che compromettono la esattezza dei calcoli. Questi lavori richiedono un finanziamento notevole, che troverà un primo fondo con l'aliquota stabilita sulle sovvenzioni nelle costruzioni per l'incremento della marina mercantile. E da augurarsi che il Governo trovi modo di finanziare l'ulteriore fabbisogno necessario a mettere la nostra vasca navale in condizioni di perfetta efficienza.

Il secondo motivo riguarda le normali spese di esercizio della vasca. Come ricorderete,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

in sede di bilancio della marina mercantile feci rilevare la mancanza di idonei finanziamenti per l'esercizio della vasca navale. Il concetto che la vasca debba trovare copertura delle sue spese con i propri introiti, dissi che non poteva essere accettato, per l'importanza che l'istituto ha per l'interesse e il prestigio scientifico del nostro Paese, giacché questi introiti dovrebbero trovare impiego nel continuo rinnovamento e miglioramento dell'attrezzatura scientifica dell'istituto, mentre il Governo avrebbe dovuto provvedere alle spese di esercizio.

Il progetto di legge che è sottoposto al nostro esame tende appunto a fornire alla vasca i mezzi per coprire il suo passivo di bilancio dell'esercizio decorso. Il Ministero della Marina Mercantile mi ha confermato che pari disavanzo è da prevedere anche per l'esercizio in corso, per il quale è in corso un provvedimento analogo a questo in esame.

Il Senato ha già approvato il contributo di esercizio in 6.000.000 per il 1948-49.

In queste condizioni raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È autorizzata la concessione di un contributo straordinario di lire 6.000.000, per l'esercizio finanziario 1948-49, a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale.

(È approvato).

ART. 2.

A tale spesa verrà provveduto mediante riduzione, per lo stesso importo, dello stanziamento del capitolo 353 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1948-49.

(È approvato).

ART. 3.

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 200 milioni per provvedere alla revisione dei prezzi contrattuali in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di riparazione di danni di guerra alle opere del porto di Genova. (650). (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 200 milioni per provvedere alla revisione dei prezzi contrattuali in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di riparazione di danni di guerra alle opere del porto di Genova ».

Il disegno di legge è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Pertusio ha facoltà di esporre la sua relazione.

PERTUSIO, Relatore. Onorevoli colleghi, a tutti sono note le distruzioni e le rovine causate dalla guerra alle opere ed alle attrezzature del porto di Genova. Con il decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710 e col decreto del Capo provvisorio dello Stato 24 gennaio 1947, n. 52, fu autorizzata la complessiva spesa di 3 miliardi (dei quali 300 milioni per il settore di competenza delle Ferrovie dello Stato) per ripristinare le opere e gli impianti distrutti o danneggiati.

Detta somma è, peraltro, risultata non sufficiente sia perché, come è stato possibile accertare soltanto nel corso della esecuzione dei lavori i danni materiali erano in concreto più gravi di quelli accertati in un primo tempo, sia perché gli aumenti del costo della mano d'opera e dei materiali, verificatisi durante l'esecuzione dei lavori, hanno accresciuto sensibilmente la spesa della ricostruzione e delle riparazioni degli stessi danni in un primo tempo accertati.

In virtù dei decreti sopraricordati — giova tenerlo presente — il Consorzio autonomo del porto di Genova è stato incaricato di curare, in conformità delle norme di legge, le ricostruzioni e le riparazioni, con obbligo di presentare i rendiconti a giustificazione delle somme via via prelevate. E tale compito ha lodevolmente assolto. Tuttavia gli aumenti dei costi di mano d'opera e di materiali, verificatisi durante l'esecuzione dei lavori, hanno reso necessaria la revisione dei prezzi contrattuali, prevista e regolata dal decreto legislativo 6 dicembre 1947, n. 1501, per le opere

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949.

appaltate con i finanziamenti sopra ricordati, e l'importo complessivo delle revisioni, approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ammonta a 450 milioni, la cui disponibilità è indispensabile per pagare alle imprese assuntrici dei lavori (molte delle quali sono in grave difficoltà pel mancato pagamento dei loro crediti) l'importo delle singole revisioni di loro spettanza.

Il disegno di legge in discussione provvede soltanto parzialmente a questa necessità, autorizzando intanto la spesa di 200 milioni (articolo 1) e disponendo (articolo 3) la corrispondente riduzione della spesa autorizzata in base all'articolo 10 lettera *b*) della legge 30 ottobre 1948, n. 1265, che approva lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1948-49. Analogamente a quanto disposto col decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710, detta somma di lire 200 milioni è accreditata (articolo 2) al Consorzio del Porto di Genova nella apposita contabilità speciale con obbligo di rendiconto a scarico dei prelevamenti che saranno effettuati dal Consorzio e alla condizione che i pagamenti siano disposti previa autorizzazione del ministero, sentiti i competenti organi.

Tale sistema, seguito come si è rilevato per le spese relative ai lavori già eseguiti, ha dato buoni risultati, perché ha consentito al consorzio di effettuare sollecitamente i pagamenti senza che ciò attenuasse i controlli del ministero competente.

Il ministero del tesoro è delegato ad effettuare (articolo 4) con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio. Data la urgenza di effettuare i pagamenti in conto delle revisioni, è infine previsto che la legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione (articolo 5).

Poiché non si tratta di un nuovo onere a carico del bilancio dello Stato, ma di un semplice passaggio di fondi da un capitolo ad un altro, e cioè, in sostanza, di una specifica attribuzione dei fondi accantonati per la revisione dei prezzi ai lavori eseguito per conto del Ministero dei lavori pubblici nel porto di Genova, non sembra possano essere sollevate obiezioni al disegno di legge, che confido raccoglierà il consenso degli onorevoli colleghi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 200 milioni per provvedere agli oneri dipendenti dalle revisioni dei prezzi dei contratti di appalto relativi ai lavori di riparazione dei danni di guerra subiti dalle opere del porto di Genova al cui finanziamento è stato fatto fronte con le speciali autorizzazioni di spesa disposte con il decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710 e con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 24 gennaio 1947, n. 52.

(È approvato).

ART. 2.

La somma di cui al precedente articolo sarà accreditata a favore del Consorzio Autonomo del porto di Genova nella contabilità speciale di cui all'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710, ed il Consorzio presenterà al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a disarico delle somme da esso prelevate.

I pagamenti avranno luogo previa approvazione da parte del Ministero dei lavori pubblici degli elaborati delle revisioni, sentiti gli organi tecnici consultivi del Ministero medesimo.

(È approvato).

ART. 3.

L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 10 lettera *b*) della legge 30 ottobre 1948, n. 1265, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1948-49 è ridotta di lire 200 milioni.

(È approvato).

ART. 4.

« Con decreti del Ministro del tesoro sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio ».

(È approvato).

ART. 5.

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 LUGLIO 1949

Votazioni segrete.

PRESIDENTE. Indico le votazioni segrete sui disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Seguono le votazioni.*)

Comunico i risultati della prima votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

« Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana » (565):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	0

(*La Commissione approva.*)

« Norme sul trattamento di quiescenza e di previdenza del personale che ha prestato servizi nell'Amministrazione ferroviaria ed in altre Amministrazioni statali » (370):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	0

(*La Commissione approva.*)

« Modifiche al decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 783, relativo alla temporanea astensione da parte dello Stato del contributo dovuto dai comuni dell'Italia meridionale e delle isole per l'impianto e l'estensione di reti telefoniche urbane e per i collegamenti urbani » (569):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	31
Voti contrari	1

(*La Commissione approva.*)

Comunico i risultati della seconda votazione segreta sui disegni di legge:

« Maggiorazione dei canoni per la manutenzione e l'uso delle linee telegrafiche e tele-

foniche e degli apparati telegrafici per il periodo 1° luglio 1946-30 giugno 1947 » (594):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(*La Commissione approva.*)

« Concessione di un contributo straordinario di lire 30 milioni al Consorzio autonomo del porto di Genova » (610):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(*La Commissione approva.*)

« Concessione di un contributo straordinario di lire 6 milioni a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale » (611):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(*La Commissione approva.*)

« Autorizzazione della spesa di 200 milioni per provvedere alla revisione dei prezzi contrattuali in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di riparazione di danni di guerra alle opere del porto di Genova » (650):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	29
Voti contrari	1

(*La Commissione approva.*)

La seduta termina alle 13,45.