

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXXIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 MARZO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	379
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Autorizzazione della maggiore spesa di lire 800 milioni per revisione prezzi di opere pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, numero 1597, e stanziamento di lire 850 milioni per la prosecuzione dei lavori stessi. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (830)	379
PRESIDENTE	381
COLASANTO, <i>Relatore</i>	380
VERONESI	381
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	381
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale). (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (983-B)	382
PRESIDENTE	382, 383
PETRUCCI	382
VERONESI	382
MAZZA	382
FIRRAO	382
SALERNO	382
IMPERIALE	383
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	383

La seduta comincia alle 9,45.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta. (È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Casalnuovo.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 800 milioni per revisione prezzi di opere pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, e stanziamento di lire 850 milioni per la prosecuzione dei lavori stessi. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. (830).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della maggiore spesa di lire 800 milioni per revisione prezzi di opere pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, e stanziamento di lire 850 milioni per la prosecuzione dei lavori stessi.

La IV Commissione aveva chiesto di sospendere la deliberazione perché questa disposizione di legge comporta una variazione del bilancio al 30 giugno 1949. Mi sono incontrato con l'onorevole Scoca, presidente della Commissione, e gli ho fatto rilevare che il Senato, approvando questo provvedimento, ha superato l'eccezione stessa nel-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1950

l'ottobre, passato un mese dalla scadenza del termine del bilancio del 1949. In secondo luogo, da indagini fatte personalmente per vedere come stavano le cose, m'è risultato che la presentazione del disegno di legge è avvenuta il 26 luglio 1949, entro un mese dalla scadenza, e quindi entro i termini.

Quanto alle ragioni per cui solo oggi la legge è arrivata a noi, dobbiamo considerare che essa è stata presentata il 26 luglio; poi vi è stato il periodo delle ferie; il Senato ha deliberato nell'ottobre; poi il disegno di legge è andato alla Commissione lavori pubblici.

Quindi, io penso che possiamo deliberare. Anche il presidente della Commissione finanze e tesoro è d'accordo. C'è un precedente: quello della deliberazione adottata per i famosi 10 miliardi. Anche lì era scaduto il termine, però i 10 miliardi sono stati messi a disposizione. C'è in corso un progetto di legge per modificare questi articoli della contabilità generale dello Stato. Infine bisogna dire che noi non possiamo fare dell'eccessivo formalismo perché si tratta di fondi necessari per la prosecuzione di opere pubbliche che assicurano lavoro a molti operai, che resterebbero altrimenti disoccupati.

Il relatore, onorevole Colasanto, ha pertanto facoltà di riferire.

COLASANTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame fa parte di una serie di provvedimenti che riguardano la sistemazione delle ferrovie secondarie nei dintorni di Roma. Per una migliore comprensione del problema occorre farne un po' la storia.

Nel quadro dello sviluppo di Roma verso il mare e della progettata esposizione universale prevista per il 1942, nel 1938 fu iniziata la costruzione della metropolitana o ferrovia per l'esposizione di Roma. I relativi lavori furono sospesi per la guerra, dopo che erano stati quasi esauriti gli stanziamenti originari. Nel 1946, sia per sistemare le comunicazioni secondarie dei dintorni di Roma che per fronteggiare la disoccupazione, fu stabilito di riprendere i lavori della suddetta metropolitana e di provvedere anche: al raddoppio della ferrovia Roma-Nord (dal piazzale Flaminio al bivio « La Celsa ») e diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma; al prolungamento della Roma-Lido fino alla Via Imperiale; ad una variante della Roma-Fiuggi nel tratto fra Torre Spaccata e l'attraversamento del raccordo Tuscolana-Casilina; ad un primo tronco di una nuova ferrovia per i Castelli romani.

Perciò furono stanziati le seguenti somme: per la metropolitana, con decreto legislativo 29 novembre 1946, n. 57, lire 720 milioni; con stanziamento nel bilancio ordinario 1947-48, di 500 milioni. Per le suddette opere, riguardanti il raddoppio Roma-Nord, la variante alla Roma-Fiuggi, il primo tronco alla Roma-Castelli, con decreto legislativo 552 del 1946 furono stanziati milioni 1.650. Per l'inizio del prolungamento Roma-Lido e per altre assegnazioni per la succitata metropolitana, con decreto legislativo, n. 655 del 20 dicembre 1946, 700 milioni.

Totale degli stanziamenti per l'intero gruppo di opere verso la fine del 1947, milioni 3.570: somma ritenuta sufficiente in base ai prezzi del 1946 (epoca in cui furono progettati, appaltati ed iniziati i lavori). Senonché gli imprevisi e forti aumenti verificatisi nel secondo semestre del 1946 e nel 1947 nel costo dei materiali e della manodopera costrinsero, col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato in data 26 novembre 1947, n. 1597, ad autorizzare per lo stesso gruppo di opere una ulteriore spesa di milioni 2.390, portando così l'onere complessivo a 5 miliardi e 960 milioni.

A questo punto giova notare che per gli aumenti di prezzi si tenne conto delle variazioni verificatesi sino al 1° giugno 1947 e non potendosi fare previsioni esatte sull'andamento dei prezzi dopo tale data, per i lavori da eseguire nei successivi sei mesi, fino al 1° dicembre 1947, si considerò la stessa maggiorazione del 30 per cento applicata nel semestre precedente.

Ma dopo il 1° giugno 1947 gli aumenti dei costi della mano d'opera e del materiale hanno superato il previsto 30 per cento, raggiungendo globalmente il 55 per cento per i lavori eseguiti dal 1° giugno 1947 al 15 luglio 1948 ed il 60 per cento per quelli eseguiti o da eseguire dopo quest'ultima data.

Per fronteggiare questi ulteriori maggiori costi occorre una spesa di 800 milioni, suddivisi per le diverse opere come nell'articolo 1 della legge in esame. Con ciò i lavori non sono però ultimati, e per non sospenderli il Senato ha approvato un ulteriore stanziamento di 850 milioni, di cui 700 per la metropolitana, 65 per il raddoppio della Roma-Nord e 85 per il prolungamento della Roma-Lido, senza peraltro stabilire se tali somme siano o meno sufficienti per ultimare questi lavori. Con ciò l'onere totale della presente legge diventa di milioni 1.650 e quello globale per l'intero gruppo di opere sopra menzionate di milioni 7.610 senza tener conto degli stanziamenti

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1950

c delle spese prebelliche ed escludendo altri stanziamenti eventualmente necessari per il completamento delle opere più volte menzionate.

Onorevoli colleghi, come avrete rilevato, dal 1946 sono stati emessi ben 5 provvedimenti legislativi per detti lavori; questo in esame è il sesto e non l'ultimo.

Io non so fino a che punto l'amministrazione proponente possa giustificare questo incerto andare con la necessità verificatasi nel 1946 di iniziare subito i lavori, forse senza precisi e dettagliati progetti. E non so fino a che punto si siano ben tutelati gli interessi dello Stato anche nella buona riuscita delle opere, non avendo sin dall'inizio imposte, in tutte le convenzioni per concessioni di costruzioni ferroviarie le norme di revisione delle sovvenzioni in base all'andamento dei prezzi dei materiali e della mano d'opera con rapporti e coefficienti prestabiliti.

La mancanza di una norma o di un indirizzo generale ha causato sperequazioni e diversità di criteri fino al punto che per altre opere non sono stati ammessi aumenti di sovvenzioni per maggiorazione dei prezzi di progetto. E ciò ha costituito privilegio per alcune imprese o per alcune regioni e grave ingiustizia per altre. In più non comprendo come dopo tanto tempo trascorso dall'inizio dei lavori, il Parlamento non sia ancora in grado di conoscere e statuire il costo complessivo e definitivo di tutto quanto occorra per detti tronchi ferroviari, anche con la sopra accennata riserva di variazione dei prezzi.

Allo stato si dovrebbe rinviare ogni provvedimento fino a che le società concessionarie e l'amministrazione non precisassero questi dati definitivi; ma ciò importerebbe la sospensione dei lavori in corso e il conseguente licenziamento di fortissimi gruppi di operai, che andrebbero ad aggravare la piaga della disoccupazione.

Per questo motivo e la necessità di non ritardare l'ultimazione delle opere, ed anche per rendere fruttiferi i capitali impiegati, con la speranza che la competente direzione generale della motorizzazione saprà ben tutelare gli interessi dello Stato anche in queste circostanze, vi raccomando l'approvazione del disegno di legge, così come ci viene trasmesso dal Senato della Repubblica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VERONESI. Desidererei sapere se l'onere è tutto sostenuto dallo Stato.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta di un appalto: le altre linee sono già in concessione alla S. T. E. F. E. R.

PRESIDENTE. In altri termini, poiché questa metropolitana si innesta praticamente alle linee suburbane, come quella del Lido, come quelle dei Castelli, ecc., è evidente che il Ministero dovrà considerare la possibilità di poter avere un unico concessionario. Ma questa è una questione ancora da delibereare.

VERONESI. La metropolitana però ha evidentemente un interesse cittadino: perché allora se ne assume l'onere lo Stato?

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la legge del 1942, onorevole Veronesi.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo agli articoli, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

« In dipendenza del maggiore costo di costruzione dovuto agli aumenti di prezzi verificatisi durante l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, è autorizzata la spesa di lire 800 milioni, in aggiunta a quella già stanziata con l'anzidetto decreto legislativo, ripartita come appresso:

1°) Ferrovia Metropolitana .	L.	480.000.000
2°) Raddoppio Roma-Nord .	»	98.000.000
3°) Prolungamento ferrovia Roma-Lido	»	57.000.000
4°) Variante della ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri	»	115.000.000
5°) Tronco Tavolato-Scuderie Capannelle della ferrovia dei Castelli	»	50.000.000
Totale	L.	800.000.000

(È approvato).

ART. 2.

« Per la prosecuzione dei lavori della ferrovia Metropolitana di Roma e per il completamento delle opere murarie relative al prolungamento della ferrovia Roma-Lido fino alla Via Cristoforo Colombo e di quelle relative alla galleria di raddoppio della ferrovia Roma-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1950

Nord è autorizzata la maggiore spesa di lire 850 milioni ripartita come appresso:

1°) Ferrovia Metropolitana . . .	L. 700.000.000
2°) Galleria di raddoppio della ferrovia Roma-Nord . . .	» 65.000.000
3°) Opere murarie per il prolungamento della ferrovia Roma-Lido	» 85.000.000
	<hr/>
Totale	L. 850.000.000

(È approvato).

ART. 3.

« Per gli effetti di cui all'articolo 81, comma 4°, della Costituzione della Repubblica, alla copertura dell'onere complessivo di lire 1.650 milioni derivante dalla presente legge viene destinata, per lire 850 milioni, una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 8 luglio 1949, n. 421, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-1949 (quinto provvedimento) e per lire 800 milioni una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui all'altra legge 21 agosto 1949, n. 618, concernente pure variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1948-1949 (dodicesimo provvedimento).

Il Ministro del Tesoro è autorizzato a provvedere alle occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-49 ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale) (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (983-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale).

Relatore di questo disegno di legge è l'onorevole Corona Giacomo ora assente; ritengo tuttavia che la Commissione possa

egualmente procedere all'esame di questo provvedimento, trattandosi di questione assai semplice. I colleghi ricorderanno che noi avevamo ritenuto di elevare i crediti iscritti in conto corrente postale da considerarsi infruttiferi sino all'importo di lire 2 mila, anche se qualche collega, adducendo il motivo dell'aggravio burocratico che ne sarebbe derivato alle amministrazioni postali per i lunghi calcoli da eseguirsi per somme così esigue, avrebbe voluto che il limite fosse elevato ad una somma alquanto superiore.

La Commissione nella sua maggioranza, ritenne che dovesse darsi maggior peso ad una considerazione di carattere sociale, nel senso che tali piccolissimi depositi vengono solitamente eseguiti dai ceti meno abbienti per cui è apparso equo che non si dovesse negar loro la soddisfazione di vedere che anche i loro piccolissimi risparmi recano un frutto.

Il Senato, invece, non condividendo evidentemente la nostra preoccupazione, ha creduto di elevare questo limite all'importo di lire 5 mila. La questione ora è dunque di vedere se sia il caso o meno di accedere al criterio del Senato.

PETRUCCI. Insisto perché noi non si receda dal punto di vista già manifestato.

VERONESI. Io sono invece favorevole al testo del Senato, in quanto fui già contrario alla riduzione quando si discusse la prima volta di questa questione. Penso infatti che il motivo di carattere sociale possa essere, diremo così, soddisfatto in altro senso e mi riferisco in modo particolare al mio Trentino, dove c'è una fitta rete di piccole casse rurali le quali fanno il credito per i bisogni dei comuni e degli altri enti locali. Io penso quindi che si potrebbe orientare il piccolo risparmiatore verso quelle casse, piuttosto che verso quelle postali.

MAZZA. Sono contrario alla modifica del Senato, giacché nelle altre zone non si verificano le condizioni del Trentino. Voterò quindi contro l'emendamento del Senato.

FIRRAO. Farò una osservazione molto più spicciola: qui c'è un costo per lo Stato. Ora, quando questo costo è sproporzionato all'utile, noi lavoriamo in perdita. Sono pertanto favorevole all'emendamento approvato dal Senato.

MAZZA. E allora bisognerebbe non accettare depositi inferiori ad un certo limite.

SALERNO. Io, per la verità, non comprendo il ragionamento dell'onorevole Firrao perché bisogna guardare al complesso dei versamenti. Ci possono essere, poniamo, cento risparmiatori che versano ciascuno 2 mila

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MARZO 1950

lire e lo Stato si tiene 200 mila lire senza dare alcun interesse.

PRESIDENTE. La linea di discriminazione è quella che modestamente ho indicato io e che è stata anche indicata nella relazione del Ministero, il quale si è indotto ad elevare il limite dei depositi infruttiferi a lire 2.000, giustificando tale risoluzione con il fatto della spesa che deve sopportare per la contabilità di queste operazioni.

Si tratta quindi, evidentemente, di una motivazione di carattere amministrativo. Quando noi abbiamo deliberato di restar fermi sulle 2 mila lire, abbiamo ritenuto che, di fronte all'interesse che ha l'amministrazione in questo senso, fosse preminente l'interesse di agevolare il risparmio anche per piccole somme, cioè abbiamo fatto un apprezzamento di ordine sociale.

Se io debbo quindi esprimere il mio parere personale, dirò che sono contrario all'emendamento del Senato. Ma faccio anche un'altra considerazione, ed è questa: che i fiumi si formano attraverso rivoli e torrenti. La somma dei 464 miliardi, cui ammontano i depositi nelle casse postali e che serve per tutte le esigenze delle amministrazioni statali, parastatali e di enti locali, è formata, per la più gran parte, attraverso piccoli versamenti. Specialmente nelle zone montane, dove non esistono sportelli di banca, la povera gente versa nel libretto a risparmio anche 100 lire per volta; questo vuol dire fare un atto di previdenza, di risparmio, che merita, secondo me, di essere tenuto presente, anche se l'amministrazione debba sopportare un onere nella prima operazione; dico nella prima operazione, perchè per le successive operazioni le casse postali ricevono dalla Cassa depositi e prestiti un compenso.

È un apprezzamento di ordine sociale che faccio.

IMPERIALE. Proporrei di invitare l'onorevole Ministro ad intervenire nella discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, rinviando la discussione del disegno di

legge alla seduta di domani mattina; inviterò l'onorevole Ministro ad intervenire per esprimere il parere del Governo.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge di cui abbiamo oggi esaurito l'esame.

(Segue la votazione)

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

«Autorizzazione della maggiore spesa di lire 800 milioni per revisione prezzi di opere pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, e stanziamento di lire 850 milioni per la prosecuzione dei lavori stessi (830)».

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	32
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Cara, Caroniti, Colasanti, Corona Giacomo, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Giannini Olga, Giulietti, Gorini, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Maniera, Mazza, Monterisi, Nicotra Maria, Pertusio, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Tomba e Veronesi.

È in congedo:

Casalinuovo.

La seduta termina alle 10,30.