

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XLIX.

## SEDUTA DI VENERDÌ 17 NOVEMBRE 1950

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Congedi:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	525	
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (1314) . . . . .	525	
PRESIDENTE . . . . .	525, 526, 527	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i> . . . . .	526	
JACOPONI . . . . .	527	
VERONESI . . . . .	527	
GALATI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	527	
Completamento della prima linea metropolitana di Roma. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1589) . . . . .	528	
PRESIDENTE . . . . .	528	
REGGIO D'ACI, <i>Relatore</i> . . . . .	528	
VERONESI . . . . .	528	
Completamento della ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata danneggiati da eventi bellici. (1499) . . . . .	529	
PRESIDENTE . . . . .	529, 530, 531, 532, 533, 534	
PETRUCCI, <i>Relatore</i> . . . . .	529, 533	
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	530, 531, 533, 534	
MONICELLI . . . . .	530, 533	
PERTUSIO . . . . .	530	
		GIAVI . . . . . 531
		VERONESI . . . . . 531, 532, 534
		JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . . 531
		MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . . 531
		SPOLETI . . . . . 532
		CARONITI . . . . . 534
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 534
		<b>La seduta comincia alle 10.</b>
		SEMERARO SANTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della precedente seduta. (È approvato).
		<b>Congedi.</b>
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Borsellino e Farinet.
		<b>Discussione del disegno di legge: Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (1314).</b>
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice po-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

stale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

Prego il relatore, onorevole Jervolino Angelo Raffaele, di riferire su questo disegno di legge.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Onorevoli colleghi, la materia che forma oggetto del presente disegno di legge riguarda l'inasprimento delle pene per gli abusi nell'esercizio di impianti telegrafici e radioelettrici. Il Ministero, preoccupato della situazione venutasi a creare in questo campo dove molti detentori di apparecchi radiotrasmettenti non hanno effettuato la opportuna denuncia o l'hanno effettuata con nominativi falsi o con l'uso di soprannomi, si è deciso a presentare questo disegno di legge. L'inasprimento delle pene è giustificato dal fatto che quelle previste dagli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni sono inadeguate alle necessità disciplinari della materia, tanto più che, data la svalutazione, si sono ridotte quasi a nulla.

Nel corso della discussione degli articoli mi permetterò di presentare alcuni emendamenti che, a mio avviso, perfezioneranno la legge. Per esempio, proporrò un articolo aggiuntivo perché non siano puniti soltanto i trasgressori agli articoli 253 e 255 del decreto 27 febbraio 1936 relativi alla costruzione di parte di apparecchi, ma anche coloro che importano abusivamente apparecchi interi. Infatti, come ebbi già occasione di accennare privatamente al rappresentante del Governo, lasciando la legge nel suo testo attuale, sarebbero puniti con maggior gravità i costruttori abusivi di una parte dell'apparecchio che non gli importatori dell'intero apparecchio. Ora, poiché l'articolo che punisce questa categoria di trasgressori è il 270 della legge suaccennata, il mio emendamento aggiuntivo riguarderà appunto una modifica all'articolo stesso.

Un altro mio emendamento riguarda l'articolo 6. Questo, nel testo presentato dal Governo, dispone che il disegno di legge entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Dato il non lieve inasprimento delle pene per i detentori, gli importatori ed i costruttori abusivi di apparecchi radioelettrici, penso che sia bene concedere ad essi un termine entro il quale possano regolarizzare la loro posizione. Proporrò, pertanto, di fare entrare in vigore la legge al trentesimo giorno dalla sua pubblicazione.

Il collega Firrao, non presente a questa seduta, ebbe a palesarmi il timore che l'approvazione di questo disegno di legge dan-

neggi gli artigiani costruttori di apparecchi elettrici. Mi preme far rilevare che tale timore è infondato. Basta citare qualche dato per comprendere l'enorme sviluppo che l'artigianato ha avuto in questo settore dal 1948 al 1950. Mentre nel 1948 gli artigiani autorizzati a costruire apparecchi radioelettrici erano soltanto un centinaio; essi sono saliti ora a 1100. A loro volta, i commercianti di apparecchi radioelettrici che erano in quell'anno soltanto 3000 sono ora ben 12.000. Come si vede, lo sviluppo è tale, che le norme presenti non potranno minimamente arrestarlo. Anzi, una disciplina della materia appare tanto più evidente alla luce di questi dati che indicano l'importanza di questo settore dell'artigianato e dell'industria.

Concludo chiedendo alla Commissione di approvare il disegno di legge in esame con le modifiche da me proposte.

**PRESIDENTE.** I colleghi Jacoponi, Baldassari e Maniera mi comunicano che intendono presentare una richiesta per la rimessione di questo disegno di legge all'Assemblea, richiesta firmata da un decimo dei componenti della Camera.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Mi permetto, onorevole Presidente, di sottolineare l'inopportunità di tale richiesta.

Noi abbiamo visto quale risultato ha ottenuto la rimessione di altri disegni di legge alla Assemblea. Due provvedimenti, già deferiti in sede legislativa a questa Commissione, e poi rimessi all'Assemblea, sono stati da questa approvati proprio pochi giorni fa senza che nessuno dei deputati che richiesero a suo tempo la rimessione intervenisse nella discussione. Si è, cioè, perso del tempo prezioso e le leggi sono passate come sarebbero passate in Commissione senza che nessun elemento nuovo emergesse dalla discussione in Assemblea.

**PRESIDENTE.** I rilievi dell'onorevole Jervolino sono esattissimi e vorrei pertanto pregare in via amichevole gli onorevoli Jacoponi, Baldassari e gli altri di ritirare questa loro richiesta che, del resto, deve essere presentata alla Presidenza della Camera.

Comunque, entrando nel merito, si tratta qui del problema dell'inasprimento delle pene. Ebbene, caro collega Baldassari, esaminiamo questo problema! Quando non vi sono questioni che rivestano una grande importanza politica, questioni di struttura, per le quali è giusto che debba essere investita l'Assemblea plenaria, noi non dobbiamo sottrarci ai nostri compiti. La nostra Commissione,

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

d'altronde, ha una sua tradizione di grande libertà di discussione e di deliberazione.

JACOPONI. Propongo, allora, che la Commissione rinvi la discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Noi abbiamo dunque una proposta del collega Jacoponi che sia rinviata la discussione di questo disegno di legge.

La pongo in votazione.

(Non è approvata).

Dichiaro aperta la discussione generale.

VERONESI. Sono d'accordo sulla necessità di regolare la materia che forma oggetto del presente disegno di legge e sulle modifiche proposte dal relatore. Pensavo anch'io di proporre un lasso di tempo entro il quale gli interessati potessero mettersi in regola ed avevo pensato ad un intervallo di alcuni mesi. Dopo le dichiarazioni del relatore, mi rimetto a quanto da lui proposto ritenendo che un mese sia sufficiente allo scopo.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

GALATI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Accetto le modifiche del relatore e chiedo alla Commissione di approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

## ART. 1.

L'articolo 178 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, è sostituito come segue:

Art. 178. — « Chiunque stabilisce o esercita un qualsiasi impianto telegrafico, telefonico o radioelettrico, senza avere prima ottenuto la relativa concessione, è punito, salvo che il fatto costituisca reato punibile con pena grave:

1°) con l'ammenda da lire 10.000 a lire 100.000 se il fatto riguarda gli impianti telefonici e telegrafici;

2°) con l'arresto da tre a sei mesi e con l'ammenda da lire 20.000 a lire 200.000 se il fatto riguarda gli impianti radioelettrici.

« Ai contravventori si applica inoltre una soprattassa pari a venti volte la tassa corrispondente alle comunicazioni abusivamente effettuate calcolata secondo le tariffe vigenti, con il minimo di lire 20.000 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni è modificato come segue:

« I trasgressori agli articoli 253 e 255 sono puniti con l'arresto da tre mesi a sei mesi e con l'ammenda da lire 20.000 a lire 200.000.

« Chiunque usi impianti o apparecchi telegrafici telefonici o radioelettrici per finalità e in località diverse da quelle indicate negli atti di concessione o di licenza, sarà punito, qualora il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da lire 20.000 a lire 200.000. Al contravventore si applica inoltre la soprattassa stabilita dal secondo comma dell'articolo 1 della presente legge.

« Le sanzioni previste dal comma precedente si applicano a coloro che hanno eseguito comunicazioni abusive servendosi di impianti comunque autorizzati per amministrazioni statali, in solido con quelli che hanno profittato delle comunicazioni stesse ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 3.

Chiunque detiene apparecchi radiotrasmittenti senza averne fatta preventiva denuncia all'autorità locale di pubblica sicurezza ed al Ministero delle poste e telecomunicazioni è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 100.000. Il possesso della licenza di fabbricazione ha valore di denuncia.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A questo punto l'onorevole relatore chiede di inserire il seguente articolo aggiuntivo 3-bis, accettato dal Governo:

« L'articolo 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni è modificato come segue:

« Chiunque importa apparecchi radioelettrici o parti di essi senza pagare le tasse previste dall'articolo 265 del Codice suddetto è punito — salvo che il fatto costituisca reato punito con pena più grave — con l'ammenda da tre a dieci volte l'ammontare della tassa non pagata ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 4.

Le sanzioni previste dai precedenti articoli 1 e 3 si applicano anche se i fatti siano commessi a bordo di navi nazionali quando

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

gli apparecchi o impianti predetti non siano omologati o tollerati secondo le particolari norme che regolano i servizi radiomarittimi.

Indipendentemente dall'azione penale, l'Amministrazione può provvedere direttamente a spese del contravventore a rimuovere l'impianto abusivo ed al sequestro degli apparecchi.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 5.

Chiunque, anche se munito di regolare licenza, usi nelle radiotrasmissioni nominativi falsi o alterati o soprannomi non dichiarati, è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 200.000 se il fatto non costituisca reato più grave.

Alla stessa pena è sottoposto chiunque usi nelle stazioni radioelettriche una potenza superiore a quella autorizzata dalla licenza o ometta la tenuta e l'aggiornamento del registro di stazione.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

All'articolo 6 vi è un emendamento proposto dall'onorevole relatore e accettato dal Governo.

Do lettura del testo modificato:

«Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto coi Ministri del tesoro, dell'interno, della difesa e dell'industria e del commercio, saranno emanate, in quanto necessarie, le norme relative all'impianto ed esercizio di stazioni per radioamatori.

La presente legge entra in vigore il trentesimo giorno da quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione del disegno di legge: Completamento della prima linea metropolitana di Roma. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1589).**

PRESIDENTE. Segue, all'ordine del giorno, la discussione del disegno di legge: Completamento della prima linea metropolitana di Roma. Il disegno di legge è stato già appro-

vato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Reggìo D'Acì, relatore.

REGGIO D'ACI, *Relatore*. La questione è molto semplice: si tratta in sostanza di terminare ciò che è stato iniziato. Il comune di Roma insiste perché la metropolitana sia assolutamente finita. La congestione del traffico cittadino comincia ad essere grave: si sono avuti moltissimi incidenti e questa metropolitana rimedierebbe, almeno in parte, a tale stato di cose.

Tale costruzione fu decisa e iniziata alcuni anni fa, venne poi sospesa in seguito alle vicende belliche, indi i lavori furono ripresi e pressoché esauriti. Ora si tratta di lavori suppletivi per mettere in opera questa linea. È stato, pertanto, presentato ed approvato dal Senato un disegno di legge per l'autorizzazione di una spesa di 2 miliardi e 500 milioni: 2 miliardi relativi all'esercizio in corso e l'altro mezzo miliardo gravante sul bilancio venturo.

Alla spesa si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 53 del bilancio del Ministero dei trasporti.

Debbo render noto, infine, che l'urgenza di questo disegno di legge non è stata messa in luce soltanto dall'amministrazione comunale di Roma, ma anche dal Ministero della difesa, giacché il tratto della Cecchignola interessa la difesa della città. Ritengo pertanto che la Commissione possa accogliere questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VERONESI. Vorrei sapere dall'onorevole relatore se questo stanziamento di 2 miliardi e mezzo importa il completamento definitivo dei lavori e vorrei anche conoscere la cifra complessivamente stanziata per quest'opera.

REGGIO D'ACI, *Relatore*. Il completamento sarà questa volta definitivo. La cifra complessivamente stanziata si aggira sui 6 miliardi, computando al nuovo valore della lira gli stanziamenti effettuati prima della svalutazione.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, che se non vi saranno emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

Per il completamento e la provvista del materiale rotabile e di esercizio della linea

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

Metropolitana di Roma: Termini-Colosseo-San-Paolo-Zona dell'Esposizione (Tre Fontane-Cecchignola) è autorizzata la spesa di lire 2.500.000.000 (due miliardi e cinquecento milioni) ripartita come appresso:

lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51 e lire 500 milioni nell'esercizio 1951-52.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 2.

L'esecuzione delle opere e delle provviste di cui all'articolo precedente, nonché i provvedimenti che comunque interessino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, sono dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 3.

Alla spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Completamento della ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata danneggiati da eventi bellici. (1499).**

PRESIDENTE. Segue, all'ordine del giorno, la discussione del disegno di legge: Completamento della ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata danneggiati da eventi bellici.

Prego il relatore, onorevole Petrucci, di riferire.

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che abbiamo in esame non è che una nuova tappa nell'imponente lavoro di ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata e danneggiati da eventi bellici. La prima tappa, come i colleghi ricorderanno, fu costituita dal decreto legislativo 14 settembre 1947,

n. 877; la seconda dalla legge 14 giugno 1949, n. 410.

La legge presente, appunto perché si riferisce ad una materia già da noi ampiamente esaminata in precedenza, non ha bisogno di molta illustrazione. L'articolo 1, richiamandosi alle leggi già citate, autorizza lo Stato ad assumere impegni fino a 16 miliardi per concorrere alla ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata e danneggiati da eventi bellici. Lo stesso articolo stabilisce la suddivisione dei 16 miliardi in 4 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1950-51 al 1953-54.

Va tenuto presente che la citata legge 14 settembre 1947, n. 877, stanziava 10 miliardi per lo stesso scopo, dei quali 2 miliardi erano fatti carico all'esercizio finanziario 1950-51. Evidentemente i 4 miliardi previsti per lo stesso esercizio dalla presente legge non comprendono i 2 miliardi del provvedimento precedente, come spiegherò poi.

Nell'articolo 2 del disegno di legge in esame si stabilisce che la somma occorrente per il completamento dei lavori di ripristino e di trasformazione da scartamento ridotto a scartamento ordinario della ferrovia sangritana è compresa nei 16 miliardi di cui al primo articolo. Si tratta di completare i tre tronchi della ferrovia e per questi lavori, nell'esercizio 1947-48, furono stanziati 600 milioni, mentre nel presente esercizio si provvederà al completamento, utilizzando la somma stanziata nell'articolo 1.

La Commissione finanze e tesoro alla quale è stato chiesto il parere per questo disegno di legge, ha proposto una modificazione dell'articolo 3 nel modo seguente:

« Alla spesa di 4 miliardi di lire per l'esercizio finanziario 1950-51 si farà fronte con una corrispondente aliquota della somma già stanziata al capitolo 50 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio per l'applicazione della precitata legge 14 giugno 1949, n. 410 ».

Infatti, il riferimento all'articolo 81 della Costituzione che ricorre nell'articolo 3 del testo governativo è inutile, trattandosi di somma già stanziata.

Va notato che nel capitolo 50 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti sono stanziati 5 miliardi. Due miliardi servono per l'applicazione del citato decreto 14 giugno 1949 e 4 miliardi per la presente legge. Il miliardo di eccedenza si riferisce, come ho accennato, alla ferrovia Umbertide-San Sepolcro di cui al successivo

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

capitolo 55. Con la sottrazione di questo miliardo, come i colleghi vedono, la somma quadra perfettamente.

Non occorre spendere ulteriori parole per illustringere l'importanza di questo disegno di legge che risponde ad assoluta necessità. Noi abbiamo bisogno di mettere gli impianti in condizione di potere funzionare adeguatamente per le esigenze del pubblico. Prego quindi i colleghi di voler dare la loro approvazione a questo disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**LOMBARDI RICCARDO.** Intendo presentare un emendamento all'articolo 1, perché i benefici della legge siano estesi alle aziende municipalizzate o di prevalente proprietà dei comuni e delle provincie.

La ragione è la seguente: la legge, che ci viene sottoposta oggi, è una pura e semplice estensione dal punto di vista formale — indipendentemente, cioè, dall'impegno finanziario — della legge 14 giugno 1949, n. 410. Si tratta, in altre parole, di un provvedimento aggiuntivo a quello adottato con la legge citata per il completamento delle ferrovie in concessione all'industria privata. Orbene, evidentemente per una pura dimenticanza, non si è tenuto conto che la legge n. 410 fu estesa nella sua applicazione, con provvedimento successivo, anche alle aziende municipalizzate o di prevalente proprietà dei comuni e delle provincie. Il provvedimento di estensione, se non erro, è quello del 16 dicembre 1949, oggi in atto.

Se il mio emendamento non fosse accolto, sorgerebbero dubbi di interpretazione e, forse, sarebbe necessario un ulteriore decreto per chiarire che il provvedimento è applicabile anche ai pubblici servizi concessi all'industria municipalizzata e a quella di proprietà prevalente dei comuni e delle provincie.

Quanto all'articolo 2, mi permetto fare osservare che sarebbe stato opportuno precisare il *quantum* necessario per il completamento della ferrovia Sangritana.

Questo provvedimento è di importanza notevole, anche perché esso viene incontro alla richiesta di lavoro dell'industria meccanica italiana: Ansaldo, Breda, Reggiane, ecc. Sino ad ora, a questo riguardo, si è sempre pensato al programma ferroviario, ma non si è pensato che c'è anche un programma ferro-tramviario, appena iniziato, che è più importante ancora, come peso finanziario, di quanto non sia il programma ferroviario.

Ora io, in difesa dell'industria italiana, ho cercato appunto di promuovere commesse

in questo settore ferro-tramviario, le quali, se programmate e distribuite in due anni, potrebbero, non dico eliminare la crisi di quei grandi complessi, ma ridurre certamente il problema a misure quasi insignificanti.

Mi permetto poi di ricordare che già alcuni anni fa, per iniziativa proprio delle aziende municipalizzate dei trasporti, era stato fatto un programma della cui esecuzione sarebbe stata incaricata l'I.R.I.; ma una crisi di Governo impedì di metterlo sul piano della realizzazione. Ora, questo provvedimento di oggi non è certamente tutto, ma è già un passo importante. Un altro afflusso massiccio di 16 miliardi, distribuiti in 2 o 3 o 4 anni, aiuterebbe a risolvere, nel modo più onesto e più logico, il problema della crisi dell'industria meccanica.

Io sono, quindi, interamente favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

**MONTICELLI.** Siamo certamente tutti d'accordo per l'approvazione. Io vorrei solo fare qualche osservazione, avendo avuto occasione di occuparmi personalmente della questione.

La cronistoria degli avvenimenti rende forse più chiara la situazione. Vennero stanziati 15 miliardi e 377 milioni; il decreto legislativo del 1947 disponeva che di questi miliardi, dieci dovevano considerarsi già stanziati e conseguentemente già usufruiti. Per completare tutta la ricostruzione occorrono altri 16 miliardi. Ma tutto ciò è allo stato potenziale, perché, non essendoci un termine per la presentazione, non tutti i concessionari hanno presentato la domanda per ottenere il concorso dello Stato: ne consegue che il calcolo dei 16 miliardi è fatto sulla base delle domande finora ricevute.

Ora, questi 16 miliardi vengono distribuiti in 4 anni nella misura di 4 per esercizio; se, pertanto, noi introduciamo adesso con l'emendamento dell'onorevole Lombardi altri settori, corriamo evidentemente il rischio di non far quadrare più la situazione dal punto di vista economico. Non vorrei, cioè, che si venissero a pregiudicare gli interessi di coloro che hanno presentato già da tempo la domanda.

Mi pare, quindi, che sia anzitutto da vedere che cosa questi 16 miliardi comprendano e se con questi 16 miliardi la ricostruzione sia poi completa, sul che io debbo avanzare delle riserve.

**PERTUSIO.** Io non ho elementi circa i dubbi espressi dall'onorevole Monticelli; debbo tuttavia osservare che, per il combinato disposto delle precedenti leggi, le

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

aziende municipalizzate possono usufruire già di queste assegnazioni, per cui l'inserimento dell'emendamento Lombardi mi sembra superfluo. Si può comunque conservare l'emendamento, se diversamente non fosse chiaro che il beneficio della legge deve essere esteso alle municipalizzate.

GIAVI. Faccio osservare che, se è vero che i 16 miliardi non bastano, non è giusto che il danno debba ricadere soltanto sulle aziende municipalizzate: ricada, caso mai, anche su altre aziende che potrebbero pure avere minore necessità di ricostruzione; tanto più che, come abbiamo rilevato concordemente, la necessità di ricostruzione è molto più ampia per le aziende municipalizzate.

LOMBARDI RICCARDO. L'osservazione dell'onorevole Monticelli è esatta, perché è giusto accertare la sufficienza della cifra dei 16 miliardi, in quanto, se essa corrisponde — come egli dice — al solo fabbisogno finora rilevato, sarebbe bene non alterarla con l'inserimento di altri carichi. Ora, io faccio una osservazione all'onorevole Monticelli: questo è, in fondo, un provvedimento di risarcimento di danni di guerra, per cui lo Stato non può basarsi sulla pura e semplice elencazione delle aziende colpite secondo le domande dalle medesime avanzate. Lo Stato ha propri organi di controllo e di accertamento, in virtù dei quali ha modo di valutare l'entità dei danni e delle spese da fare per ripararvi.

Possiamo quindi essere tranquilli che i 16 miliardi sono il frutto di questa indagine. Se questa somma di 16 miliardi sia o non sia sufficiente, potremo saperlo soltanto quando saremo in grado di considerare tutto un complesso di provvedimenti che deve venire al nostro esame sulle tranvie e le ferrovie che esorbitano dal diretto controllo statale.

Per conseguenza, è da presumere che, nella specie, il Ministero dei trasporti si sia attenuto agli stessi criteri ai quali si era già attenuto in occasione del precedente disegno di legge. Ecco perché io non ho presentato un emendamento che stabilisca delle percentuali, ma ho intenzione di presentare un ordine del giorno che invita il Governo ad esaminare il problema, giacché per una ripartizione esatta non ci sono, a tutt'oggi, elementi sufficienti.

L'osservazione dell'onorevole Monticelli pertanto, ripeto, è giusta nei suoi motivi essenziali, ma parte forse da una valutazione troppo ottimistica circa il valore probante delle singole istanze presentate dalle aziende.

VERONESI. Sono spiacente di dover essere discorde nel coro delle approvazioni, ma

ritengo sia mio dovere. Questi lavori di ripristino delle ferrovie costituiscono una pompa aspirante che impegna un numero notevole di miliardi, tanto che è necessario dividere la spesa in 4 anni successivi. Francamente, nove anni dalla fine della guerra (5 sono già passati e 4 ancora ne sono concessi con questo disegno di legge) per la ricostruzione dei danni bellici mi sembrano troppi. Inoltre, da più parti si osserva che le linee già esercite da ferrovie secondarie sono state egregiamente sostituite da trasporti automobilistici che hanno pienamente soddisfatto le esigenze del pubblico. Non dico, onorevoli colleghi, che si debba chiudere la saracinesca e non concedere più alcun aiuto. Sarebbe un errore che non intendo commettere. Desidero solo proporre di limitare la portata di questa legge impegnandosi per due anni e per 8 miliardi invece che per 4 anni e per 16 miliardi. Eviteremo in tal modo anche di rendere rigidi i bilanci futuri impegnando tutte le somme in essi stanziare con provvedimenti predeterminati. Vuol dire che, se alla fine dei due esercizi se ne riscontrerà la necessità, potremo provvedere con un ulteriore disegno di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Mi permetto fare una osservazione su quanto ha brillantemente esposto il collega Lombardi ad illustrazione del suo emendamento. In linea di diritto concordo perfettamente con lui: la presente legge non è che un'aggiunta a quella n. 410 del 14 giugno 1949 e, poiché questa era applicabile anche ai servizi pubblici di trasporto concessi all'industria municipalizzata o di prevalente proprietà dei comuni e delle provincie, evidentemente anche questa legge deve avere la stessa sfera di applicazione. In linea di fatto, tuttavia, credo che le cose stiano diversamente. Se infatti sono bene informato, il Ministero ha chiesto lo stanziamento di 16 miliardi dopo l'esame delle domande che gli sono pervenute e in base al computo delle necessità reali nel campo dei pubblici servizi concessi soltanto alla industria privata. Ora, come provvedere ai servizi concessi alle aziende municipalizzate o delle provincie, se i fondi sono già completamente impegnati con l'esame delle domande suddette?

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei rispondere anzitutto ad una prima domanda dell'onorevole Lombardi. Il costo della ricostruzione completa della ferrovia sangritana (fatta eccezione per il tratto

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

Ortona città-Ortona mare) è di 900 milioni di lire, escluso naturalmente il materiale rotabile. Il tratto Ortona città-Ortona mare non è stato preso in considerazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per il suo eccessivo costo, dovuto alla necessità di una galleria.

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dall'onorevole Lombardi al primo articolo, dichiaro che non ho difficoltà ad accettarlo. È infatti intuitivo che, poiché la legge 14 giugno 1949 era applicata anche nei riguardi delle aziende municipalizzate (ed io ricordo a questo proposito che sono stati fatti stanziamenti a favore delle aziende di proprietà dei comuni di Milano e di Napoli) la medesima estensione deve essere prevista nella presente legge, la quale, come giustamente ha rilevato l'onorevole Lombardi, non è che una aggiunta a quella precedente.

Il collega Jervolino fa presente che alcune aziende non hanno presentato la domanda e che quindi le loro necessità non sono state comprese nel computo dei 16 miliardi stanziati. Io ritengo che il Ministero non debba preoccuparsi delle aziende che a cinque anni di distanza dai danni subiti non hanno ancora presentato domanda: è chiaro che esse non intendono ricostruire o hanno una qualche ragione per ritenere che il Ministero non potrebbe soccorrerle.

Il Ministero ha fatto un piano di massima, tenendo conto non solo delle linee da ricostruire, per le quali ci sono già i progetti esecutivi, ma anche delle linee per le quali tali progetti non esistono. Credo pertanto che la preoccupazione dell'onorevole Jervolino debba cadere.

I 16 miliardi sono stati, nel computo del Ministero dei trasporti, così ripartiti: 7 miliardi per concorsi relativi a riattivazioni e al ripristino di linee danneggiate da eventi bellici e già in parte riattivate; 3 miliardi e mezzo per varianti, trasformazione e rimodernamento di alcune ferrovie espressamente indicate e che io posso, se richiesto, rendere note agli onorevoli colleghi; 2 miliardi e 300 milioni per varianti, trasformazione e rimodernamento di altre ferrovie e tranvie per le quali non sono state ancora concretate le relative proposte; infine, 3 miliardi e 200 milioni previsti per la ricostruzione della ferrovia a scartamento ordinario da Piedimonte a Santa Maria Capua Vetere.

Il Ministero ritiene che questa cifra sia la minima necessaria per arrivare al completamento delle opere suddette e spera che tale completamento possa essere effettuato *in toto*. Se per varie ragioni e per la sopravvenienza

di altre richieste ritenute meritevoli di accoglimento, la somma apparirà insufficiente, il Ministero si preoccuperà di predisporre un altro disegno di legge ad integrazione del presente. Credo di avere risposto, con questo, alle osservazioni dell'onorevole Monticelli.

Quanto alla proposta dell'onorevole Veronesi, debbo dichiarare che contro di essa il Ministero dei trasporti prende netta posizione. Debbo assicurare l'onorevole Veronesi che il disegno di legge è stato predisposto sulla base di progetti esatti, siano essi già concretati in fase di progettazione esecutiva o siano ancora in fase di progettazione generica. Posso anche assicurarlo che tutte le domande sono state vagliate attentamente e che non poche sono state respinte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Aggiungo che questi 16 miliardi risponderanno anche ad una profonda utilità nel campo sociale. Essi saranno immessi sul mercato immediatamente, anche se noi li avremo in 4 anni; i lavori possono compiersi con un certo anticipo sugli stessi stanziamenti quando avremo la certezza di averli e la possibilità di impegnarli sino da questo momento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per provvedere al completamento della ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata, danneggiati dagli eventi bellici, mediante la corresponsione dei concorsi dello Stato previsti dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, il Ministro dei trasporti, in aggiunta alla somma di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877, è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza di lire 16 miliardi, in ragione di lire 4 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1950-51, 1951-52, 1952-53 e 1953-54 ».

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti: uno dall'onorevole Lombardi, l'altro dall'onorevole Veronesi.

VERONESI. Ritiro il mio emendamento.

SPOLETI. Il testo dell'articolo potrebbe essere ulteriormente emendato, escludendo quella preclusione che è rappresentata dalla parola « completamento », che potrebbe essere una saracinesca pericolosa.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione l'emendamento dell'onorevole Spoleti per la soppressione della parola « completamento », in modo che il testo suoni così: « Per provvedere alla ricostruzione, ecc. ».

(È approvato).



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

C'è ora l'emendamento dell'onorevole Lombardi che dice:

« *Aggiungere dopo le parole: industria privata, le seguenti altre: alle aziende municipalizzate o di prevalente proprietà dei comuni o delle provincie.* »

PETRUCCI, *Relatore*. La legge del 14 giugno 1949, n. 410, fa già riferimento alle aziende municipalizzate: non c'è, quindi, bisogno di fare qui un riferimento diretto.

LOMBARDI RICCARDO. In sede di votazione del mio emendamento, debbo ricordare che quando fu emanata la legge n. 410, per ferrovie in concessione si intendeva, per un errore evidentemente di dizione, anche quelle municipalizzate. Viceversa, in seguito ad una decisione del Consiglio di Stato, risultò che esse non potevano esservi comprese, donde la necessità del provvedimento suppletivo del dicembre 1949.

Quindi io insisto, perché altrimenti noi daremmo veramente un significato restrittivo alla legge odierna.

MONTICELLI. Dichiaro di votare contro l'emendamento Lombardi, perché la ricostruzione dei servizi pubblici di trasporto non si inizia con la legge che si sta discutendo, ma con la legge precedente che ammette queste aziende a un determinato concorso dello Stato. Io non riesco quindi a comprendere perché dovremmo modificare la dizione dell'articolo, quando l'ammissione delle municipalizzate è stabilita da una legge precedente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Lombardi.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 così modificato:

« Per provvedere alla ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata, alle aziende municipalizzate o di prevalente proprietà dei comuni o delle provincie danneggiati dagli eventi bellici, mediante la corresponsione dei concorsi dello Stato previsti dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, il Ministro dei trasporti, in aggiunta alla somma di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877, è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza di lire 16.000.000.000 (sedici miliardi), in ragione di lire 4 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1950-51, 1951-52, 1952-53 e 1953-54 ».

(*E approvato*).

L'articolo 2 dice:

« La somma occorrente per il completamento dei lavori di ripristino e di trasformazione a scartamento ordinario della Ferrara Sangritana di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 ottobre 1947, n. 1210, in aggiunta a quella già imputata sui fondi di cui al decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877, farà carico agli stanziamenti di cui al precedente articolo ».

Poiché non vi sono emendamenti e nessuno chiede di parlare, lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

All'articolo 3, vi è un testo sostitutivo della Commissione finanze e tesoro. Ne do lettura:

« Alla spesa di lire 4 miliardi per l'esercizio finanziario 1950-51 si farà fronte con prelevamento della somma stanziata al capitolo 50 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio per l'applicazione della precitata legge 14 giugno 1949, n. 410 ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Vi sono ora, due ordini del giorno.

Il primo, recante la firma degli onorevoli Caroniti e Veronesi, è del seguente tenore:

« L'VIII Commissione permanente della Camera dei deputati invita l'onorevole Ministro dei trasporti a curare che, nella ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata danneggiati dagli eventi bellici mediante la corresponsione dei concorsi dello Stato, siano evitate quelle ricostruzioni che dopo ponderato esame risultino di nessuna o scarsa utilità pubblica. Fa voti perché venga tenuto presente l'articolo 14 della legge 14 giugno 1949, n. 410, richiamando alla severità di applicazione dei criteri in essa contenuti l'apposita commissione prevista dall'articolo 12 della medesima legge ».

PETRUCCI, *Relatore*. L'ordine del giorno implica un certo senso di sfiducia verso una commissione presieduta dal Ministro o dal Sottosegretario e formata da egregi funzionari. Inviterei l'onorevole Caroniti a ritirare il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. In effetti anch'io penso che un ordine del giorno di questo genere sarebbe giustificato solo se avessimo preventivamente riscontrato che un disegno di legge non è stato applicato con la dovuta severità. Solo in que-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

sto caso noi avremmo il diritto — il dovere anzi — di intervenire.

CARONITI. Nelle ferrovie dello Stato è avvenuto talvolta che i fondi siano stati devoluti ad opere che successivamente, a seguito di un esame più ponderato, si sono dimostrate non molto utili o, per lo meno, di utilità inferiore ad altre opere che, viceversa, sono state trascurate. Riterrei quindi di grave nocimento alle finanze statali che un tale errore si ripettesse anche in questo campo.

LOMBARDI RICCARDO. L'onorevole Caroniti, richiamandosi alla esperienza del passato e precisamente a delle mende riscontrate, in ordine alla ricostruzione, da parte delle ferrovie dello Stato, di linee non moderne e dimostratesi inutili, si preoccupa che possa essere seguito un simile criterio di larghezza anche per la ricostruzione delle ferrovie secondarie, metodo che costituirebbe uno sperpero dei fondi da noi stanziati. Devo, però, rilevare che, nel campo delle ferrovie secondarie, esiste una tendenza esattamente opposta: quella di smobilitare le linee secondarie per sostituirle con dei servizi automobilistici, che, si dice, presentano maggior economia nei confronti delle ferrovie.

Per questo invito anch'io gli onorevoli Caroniti e Veronesi a ritirare il loro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Insistono gli onorevoli Caroniti e Veronesi, perché sia posto in votazione il loro ordine del giorno?

VERONESI. Non insistiamo.

PRESIDENTE. L'altro ordine del giorno, degli onorevoli Lombardi Riccardo, Giavi, Pertusio, Salerno e Spoleti, è del seguente tenore:

«La VIII Commissione permanente della Camera dei deputati,

esaminato il progetto di legge sulla ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto in concessione danneggiati dalla guerra;

considerato:

1°) che sulle somme finora stanziati per la ricostruzione di cui trattasi, ed ammontanti complessivi 15.377 milioni, risulta che solo una modesta parte, e precisamente circa lire 2500 milioni, è stata assegnata, a titolo di concorso statale, alle aziende municipalizzate, mentre il danno complessivo subito dalle stesse per eventi bellici, è valutabile in circa 17 miliardi;

2°) che molte aziende municipalizzate, per quanto abbiano da tempo presentato domande per concorsi statali, non hanno ancora

potuto ottenere adeguate assegnazioni, pur essendo queste l'elemento fondamentale per ultimare la ricostruzione;

rilevato altresì che l'industria dei trasporti municipalizzati o di prevalente proprietà comunale o provinciale costituisce un importante patrimonio delle comunità cittadine ed esercita, nel proprio campo, un'alta funzione di interesse collettivo, sia come industria pubblica dalla quale esorbita ogni finalità di profitto, sia come strumento per garantire un razionale ed economico servizio di trasporti pubblici, indispensabile alla vita civile delle grandi città italiane;

tenuto conto, infine, che le aziende di cui trattasi hanno dovuto sostenere, in questi anni, un notevole sforzo di ricostruzione, basandosi quasi esclusivamente sulle proprie forze e che, per tutti questi motivi, sono meritevoli della massima attenzione e cura da parte dello Stato;

fa voti affinché, nella ripartizione delle somme stanziati in base al progetto di legge di cui è cenno in principio, una congrua aliquota, proporzionata ai danni subiti e, comunque, tale da permetterè un notevole ed esteso aiuto a tutte le aziende interessate, sia destinata per sopperire ai bisogni della ricostruzione della industria dei trasporti municipalizzati o di prevalente proprietà dei comuni o delle provincie».

Poiché nessuno chiede di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

«Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645» (1314):

Presenti o votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	3

(La Commissione approva).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 NOVEMBRE 1950

« Ricostruzione dei pubblici servizi di trasporti concessi all'industria privata danneggiati da eventi bellici » (1499):

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Completamento della prima linea metropolitana di Roma » (1589):

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Babbi, Baldassari, Cara, Caroniti, Colasanto, Corona Giacomo, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, Ducci, Giavi, Girolami, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Maniera, Marotta, Mazza, Monticelli, Nicotra Maria, Pertusio, Petrucci, Reggio D'Acì, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Spoleti, Tomba e Veronesi.

*Sono in congedo:*

Borsellino e Farinet.

**La seduta termina alle 11,15.**