

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXX.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MARZO 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	695	
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		
Concessione di un premio speciale di interessamento al servizio ai ricevitori e ad altre categorie di personale delle ricevitorie postali e telegrafiche (2261)	696	
PRESIDENTE . . . . .	696, 697, 698, 699	
SPOLETI, <i>Relatore</i> . . . . .	696, 697, 698, 699	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	697, 698	
AMENDOLA PIETRO . . . . .	698	
TOMBA . . . . .	698	
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2403)	699	
PRESIDENTE 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705		
TOMBA, <i>Relatore</i> . . . . .	699, 700, 701	
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	699, 700, 701, 702, 704, 705	
CARONITI . . . . .	700	
TOMMASI . . . . .	700	
VERONESI . . . . .	700, 701	
MORO FRANCESCO . . . . .	701	
GIAVI . . . . .	701	
SALERNO . . . . .	702	
MONTICELLI . . . . .	702	
SPOLETI . . . . .	702	
BREGANZE . . . . .	703	
AMENDOLA PIETRO . . . . .	705	
		Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2420) . . . . . 706
		PRESIDENTE . . . . . 706, 707
		VERONESI, <i>Relatore</i> . . . . . 706
		Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (2495)
		PRESIDENTE . . . . . 708
		MAZZA, <i>Relatore</i> . . . . . 708
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 709
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 9,30.</b>		
SEMERARO SANTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).		
<b>Comunicazione del Presidente.</b>		
PRESIDENTE. Comunico che i deputati Reggio D'Acì, Borsellino e Fodbraro sono sostituiti rispettivamente dai deputati Breganze, Fina e Moro Francesco per la discussione dei disegni di legge nn. 2403, 2420 e 2495.		

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

**Discussione del disegno di legge: Concessione di un premio speciale di interessamento al servizio ai ricevitori e ad altre categorie di personale delle ricevitorie postali e telegrafiche. (2261).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di un premio speciale di interessamento al servizio ai ricevitori e ad altre categorie di personale delle ricevitorie postali e telegrafiche.

Avverto che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro), richiesta del parere sulle conseguenze finanziarie, si è espressa favorevolmente al provvedimento, purché venga precisato che le maggiori entrate, di cui alla lettera c) dell'articolo 7 del disegno di legge medesimo, derivano dal maggior gettito conseguente all'aumento delle tariffe postali e telegrafiche disposte rispettivamente con decreti del Presidente della Repubblica n. 29 giugno 1951, n. 582, e 29 giugno 1951, n. 583.

Invito il relatore, onorevole Spoleti, a svolgere la sua relazione.

**SPOLETI, Relatore.** Il provvedimento legislativo in esame risponde ad una esigenza di giustizia. Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 ottobre 1947, n. 1182, fu concesso al personale postelegrafonico, in sostituzione della indennità di presenza un premio di interessamento basato sull'effettivo rendimento in servizio del personale. Sono rimaste escluse da questo beneficio alcune categorie, e proprio le più disagiate: quelle dei ricevitori, dei gerenti, dei procaccia e dei portalelettere. Queste categorie attendono dal disegno di legge in esame di poter usufruire del beneficio che si estende a 11 mila ricevitorie.

La spesa (si tratta di 900 milioni in tutto) viene sopportata per un terzo da questi funzionari attraverso la rinuncia ad una percentuale che loro spetta sulle vendite di carte e valori. Per il resto provvederà con i mezzi ordinari del proprio bilancio l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Questo premio di interessamento si è rivelato molto utile nei riguardi dei funzionari, tanto che, ad un certo momento, è stato anche raddoppiato. Per quanto riguarda le modalità di corresponsione, per i ricevitori ed i gerenti il premio speciale di interessamento viene pagato direttamente dall'amministrazione, mentre per i supplenti, che si trovano in una particolare situazione di dipendenza dal ricevitore, questo premio viene pagato dai

ricevitori e dai gestori da cui dipendono, ai quali poi l'amministrazione provvede a rimborsare il pagamento fatto. Non si è potuto usare lo stesso sistema di pagamento per i procaccia, data la loro particolare situazione. Mentre la entità del premio di interessamento per i ricevitori, i gestori, i supplenti viene adeguata alla importanza della ricevitoria, per i procaccia si adegua alle ore di servizio che i procaccia medesimi compiono.

Trattandosi di un premio di interessamento, esso viene dato ai meritevoli; l'esclusione è stabilita dal direttore provinciale delle poste e dei telefoni.

Dato il parere condizionato espresso dalla IV Commissione finanze e tesoro, s'impone un emendamento aggiuntivo alla lettera c) dell'articolo 7, per indicare che le maggiori entrate derivano dal maggior gettito conseguente all'aumento delle tariffe postali e telegrafiche.

Ritengo che la Commissione possa esprimersi favorevolmente al provvedimento in esame.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Ai ricevitori, gerenti, supplenti, portalelettere rurali delle ricevitorie postali telegrafiche ed ai collettori è assegnato un premio speciale di interessamento alla regolarità ed economia del servizio a ciascuno affidato, nella misura e con le modalità di cui ai successivi articoli della presente legge.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Il premio speciale di interessamento di cui al precedente articolo 1 è corrisposto ai ricevitori e gerenti postali telegrafici dall'Amministrazione delle poste e dei telegrafi nella misura giornaliera seguente:

Ricevitori e gerenti di ricevitorie con retribuzione:

Fino a L.	5.000 . . . . .	L.	90
»	» 10.000 . . . . .	»	95
»	» 20.000 . . . . .	»	110
»	» 30.000 . . . . .	»	125
»	» 40.000 . . . . .	»	145
»	» 50.000 . . . . .	»	170
oltre	» 50.000 . . . . .	»	200

Il premio speciale di interessamento è corrisposto nella misura di cui al precedente

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

comma nel caso di orario d'obbligo di almeno 7 ore giornaliere.

Qualora i ricevitori o i gerenti prestino servizio in ricevitorie con orario d'obbligo inferiore, il premio di interessamento viene ridotto in proporzione.

Per la misura delle retribuzioni di cui al presente articolo vengono applicate le norme del regio decreto 24 ottobre 1942, n. 1553 ».

SPOLETI, *Relatore*. Proporrei la soppressione del penultimo comma di questo articolo. Dato anche che all'articolo 4 si stabilisce che questo premio viene corrisposto nella misura di sei lire all'ora, e che da cinque anni questo premio è stato raddoppiato, riterrei opportuna la soppressione di questo comma.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Faccio presente che nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 ottobre 1947, n. 1182, è stata mantenuta la stessa formulazione; richiamo, perciò, l'attenzione della Commissione sulle conseguenze economiche che ne possono derivare e sul fatto che, queste indennità sono concordate tra il personale e il Ministero.

SPOLETI, *Relatore*. Non insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'articolo 2 testè letto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Il premio speciale di interessamento di cui al precedente articolo 1 è corrisposto ai supplenti dai ricevitori o gerenti dai quali essi dipendono, nella misura giornaliera seguente:

Supplenti con obbligo di orario:	
di almeno 7 ore giornaliere . . . . .	L. 77
» » 6 » » . . . . .	» 66
» » 5 » » . . . . .	» 55
» » 4 » » . . . . .	» 44
» » 3 » » . . . . .	» 33
» » 2 » » . . . . .	» 22
» » 1 » » . . . . .	» 11

Ai ricevitori e gerenti predetti sarà rimborsata dalla Amministrazione delle poste e dei telegrafi la spesa da essi sostenuta ai sensi del presente articolo ».

L'onorevole Amendola Pietro propone di aggiungere dopo le parole « di orario », le altre: « di almeno otto ore giornaliere, lire 88 ».

SPOLETI, *Relatore*. Concordo con questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione la prima parte dell'articolo 3 fino alle parole comprese: « con obbligo di orario »:

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Amendola Pietro.

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 3.

(È approvato).

L'articolo 3 risulta pertanto così formulato:

« Il premio speciale di interessamento di cui al precedente articolo 1 è corrisposto ai supplenti dai ricevitori o gerenti dai quali essi dipendono, nella misura giornaliera seguente:

Supplenti con obbligo di orario:

di almeno 8 ore giornaliere . . . . .	L. 88
» » 7 » » . . . . .	» 77
» » 6 » » . . . . .	» 66
» » 5 » » . . . . .	» 55
» » 4 » » . . . . .	» 44
» » 3 » » . . . . .	» 33
» » 2 » » . . . . .	» 22
» » 1 » » . . . . .	» 11

Ai ricevitori e gerenti predetti sarà rimborsata dalla Amministrazione delle poste e dei telegrafi la spesa da essi sostenuta ai sensi del presente articolo. »

Do lettura dell'articolo 4:

« Il premio speciale di interessamento di cui al precedente articolo 1 è corrisposto ai portalettere rurali e collettori anche provvisori dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi nella misura giornaliera seguente:

Con orario d'obbligo:

di 8 ore giornaliere . . . . .	L. 51
» 7 » » . . . . .	» 42
» 6 » » . . . . .	» 36
» 5 » » . . . . .	» 30
» 4 » » . . . . .	» 24
» 3 » » . . . . .	» 18
» 2 » » . . . . .	» 12
» 1 » » . . . . .	» 6

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

« Ai procaccia vincolati con obbligazione personale viene corrisposto mensilmente ad

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

integrazione del corrispettivo contrattuale, un compenso integrativo per le giornate di effettiva prestazione personale, nella misura ed alle condizioni previste per i portalettiere rurali e collettori, in quanto applicabili ».

SPOLETI, *Relatore*. A questo punto, penso che non sarebbe male precisare da chi viene corrisposto mensilmente il compenso integrativo. Pertanto, dopo le parole « viene corrisposto mensilmente » aggiungerei: « dall'amministrazione delle poste e telefoni ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ma come si fa a dire che il compenso viene corrisposto direttamente dall'amministrazione? Il procaccia può essere assunto in servizio direttamente dal ricevitore. Quindi, è meglio non specificare.

SPOLETI, *Relatore*. Non vorrei che, nella incertezza, questo povero procaccia non fosse pagato da nessuno!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. È assolutamente da escludere che non gli sia corrisposto il compenso. Quindi, lascerei invariato l'articolo nel testo ministeriale.

PRESIDENTE. Nella relazione al disegno di legge si dice che « il premio è corrisposto direttamente dall'amministrazione ai ricevitori, gerenti e agenti rurali, mentre ai supplenti, in considerazione della loro particolare figura di dipendenti dal ricevitore in base alle norme del contratto d'impiego privato, viene corrisposto dai ricevitori o gerenti da cui dipendono ».

SPOLETI, *Relatore*. Quindi, dei procaccia non si parla.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Data la speciale figura giuridica dei procaccia, non è stato possibile attribuire ad essi un premio di rendimento. Essi hanno una posizione diversa secondo i posti: può darsi che sia il ricevitore postale che debba corrispondere il compenso, può darsi che altre volte sia l'amministrazione direttamente.

SPOLETI, *Relatore*. Allora possiamo dire: « dall'amministrazione o dal ricevitore ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ma l'articolo 5 successivamente dice « ad integrazione del corrispettivo contrattuale ». Quindi è chiaro: esiste un contratto e si tratta di corresponsione accessoria al contratto principale. Pagherà chi contrattualmente è obbligato.

SPOLETI, *Relatore*. Sì, è chiaro: è la parte obbligata che deve pagare.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione l'articolo 5 nel testo ministeriale.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6:

« Il premio speciale di interessamento di cui alla presente legge è corrisposto al personale non demeritevole, per ogni giorno di effettiva presenza in servizio con completo adempimento dell'orario d'obbligo, esclusi i giorni di congedo.

In caso di presenza obbligatoria in servizio in giorni dichiarati festivi il premio speciale d'interessamento è corrisposto al personale che ne abbia titolo in ragione delle ore di servizio effettuato, con facoltà al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di maggiorare la quota oraria corrisposta fino alla misura del 60 per cento.

La facoltà di escludere dalla corresponsione del premio speciale di interessamento il personale demeritevole spetta al direttore provinciale il quale, ove trattisi di supplenti di agenti rurali, potrà provvedere, anche su proposta del titolare o gerente della ricevitoria presso la quale essi prestano servizio ».

L'onorevole Pietro Amendola ha presentato il seguente emendamento sostitutivo del primo comma: « Il premio speciale di interessamento di cui alla presente legge è concesso al personale non demeritevole che presti regolare servizio con completo adempimento del normale orario d'obbligo, ed è corrisposto per le giornate di effettiva presenza e di congedo ordinario ».

AMENDOLA PIETRO. Questo è un emendamento concordato col personale interessato, il quale fa presente che il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 ottobre 1947, n. 1182, che regola il premio di rendimento al personale di ruolo prevede che il premio sia corrisposto anche per le giornate di congedo ordinario. Pertanto, la categoria interessata desidera che non vi sia disparità di trattamento per il personale non di ruolo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Non è esatto. Il premio di interessamento sostituisce l'indennità di presenza, la quale si corrisponde a chi effettivamente ha prestato servizio.

AMENDOLA PIETRO. Ma il personale di ruolo fruisce della corresponsione anche per i giorni di congedo ordinario.

TOMBA. Per il personale di ruolo l'indennità di presenza si computa anche per il periodo di congedo; e al personale di macchina, al personale viaggiante, che non ha indennità di presenza, si dà una percentuale media delle competenze per il periodo di congedo ordinario. A me pare che l'emendamento Amendola

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

possa essere accolto in quanto si viene a mettere il personale non di ruolo nelle stesse condizioni del personale di ruolo.

SPOLÈTI, *Relatore*. Ho notizia soltanto adesso di questo emendamento. Ritengo necessario riscontrare come è sistemata la questione nel decreto legislativo 4 ottobre 1947, n. 1182, per tutti gli altri funzionari del personale postelegrafonico e se il trattamento sia uguale a quello concesso al personale delle ferrovie.

PRESIDENTE. Proporrei di rinviare ad altra seduta il seguito dell'esame del disegno di legge per un più approfondito esame di questo come di altri eventuali emendamenti.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2403).**

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

Su questo disegno di legge, già approvato dalla competente Commissione del Senato, la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole. Invito il relatore, onorevole Tomba a svolgere la relazione.

TOMBA, *Relatore*. Non occorre una lunga relazione su questo disegno di legge, il quale tende a dare la possibilità di trasformare e ammodernare il tronco Vicenza-Noventa, della ferrotramvia Bassano-Vicenza-Noventa.

Con legge 21 agosto 1949, n. 628, si è autorizzato il Ministero dei trasporti alla spesa di 265 milioni per una prima fase dei lavori. Questi 265 milioni sono stati impiegati per la costruzione di un nuovo tronco da Vicenza-Portomonte a Vicenza-Campomarzio e per la trasformazione di questa ferrovia che serviva alcuni paesi del vicentino con un piccolo treno a scartamento normale.

Si è ora trasformato questo mezzo di locomozione in modernissime automotrici: il servizio è raddoppiato e la comodità dei passeggeri è divenuta maggiore. Il pubblico che si serve di questa ferrovia è composto prevalentemente di operai, che si portano nel capoluogo per lavorare in quelle industrie e ritornano a casa la sera o nel pomeriggio. L'esercizio è stato chiuso in attivo, per

cui non c'è pericolo che il Governo debba poi dare sovvenzioni. Però questa ferrovia viaggia ancora sulla strada provinciale, con conseguenti pericoli di ogni genere e con rallentamenti. Sapete invece che una ferrovia che viaggi in sede propria può raggiungere le così dette velocità commerciali, avendo i binari un determinato raggio di curvatura, avendo il terreno una sopraelevazione esterna, eccetera. Pertanto, portando la ferrovia su una base propria si avrebbe un miglioramento della velocità commerciale, con conseguente beneficio per il pubblico viaggiante.

Con voto 21 ottobre 1949, n. 3021 in sede di riporto della somma di lire 3200 milioni da prelevarsi a norma della legge 3 agosto 1949, n. 508, dal fondo lire 1948-49, 600 milioni sono stati destinati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici alla seconda fase dei miglioramenti. Però questi 600 milioni non hanno potuto ancora essere utilizzati in quanto le leggi generali non consentirebbero di adoperare in tal senso questa somma, giacché essa dovrebbe essere destinata a ferrovie che non funzionino e a ricostruzioni. Ma nel caso nostro non si tratta di una sovvenzione per danni di guerra od altro, bensì si tratta di ammodernamenti. Ora, essendo queste somme prelevate dal fondo E.R.P. e destinate a questo lavoro specifico, occorre — ai fini dell'autorizzazione — una legge. Pertanto, ci viene sottoposto il presente disegno di legge.

I fattori positivi esistono e non possono quindi dare un totale negativo. Io credo che anche alcuni altri centri del Veneto, che direttamente non beneficiano di questa elargizione o concessione, ne godranno di riflesso. Certe località hanno potuto lamentarsi perché non si è fatto ancora per esse quanto si sarebbe dovuto; però queste somme sono servite anche ad altri centri per impiantare servizi di corriere e di automezzi, per cui si può dire che nessun centro afferente a Noventa o a Vicenza è trascurato.

Ora, in seguito a queste brevi notizie che vi ho fornito, mi pare che possiate, senza alcuna esitazione, votare questo disegno di legge, che, fra l'altro, reca anche il beneficio di dare lavoro a molti disoccupati della zona.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI RICCARDO. Desidererei un chiarimento dal relatore. Nel disegno di legge si fa riferimento ad un contributo, da concedersi all'amministrazione provinciale di Vicenza, fino all'importo massimo di 600 milioni. Ora, desidererei sapere in che rapporto si trova questo contributo dello Stato di 600

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

milioni, con la spesa totale. Vorrei, cioè, un elemento di giudizio sulla cifra stanziata e sul rapporto fra cifra stanziata e spesa.

CARONITI. Io voglio fare un'altra osservazione: dato che noi abbiamo in discussione una legge generale per il potenziamento e il miglioramento delle ferrovie, la cui discussione si trascina da tanto tempo, perché dobbiamo fare delle leggi di carattere particolare?

PRESIDENTE. È opportuno in proposito, ricordare quanto è detto in una comunicazione del Ministero che illustra il disegno di legge in esame.

La suddetta comunicazione, infatti, dopo aver ricordato che, in base alla convenzione stipulata tra la provincia di Vicenza e la Società tramvie vicentine, le sovvenzioni governative per la trasformazione delle linee in parola saranno a favore della provincia, elenca succintamente le varie ragioni di carattere giuridico, tecnico, economico e sociale che determinano il provvedimento sottoposto al nostro esame.

Il Ministero, di conseguenza, richiama l'attenzione della Commissione sul fatto che il tratto della strada provinciale Vicenza-Noventa dovrebbe venir trasformata in statale, permettendo un diretto collegamento con la rete stradale di Padova, Venezia e Bologna.

Il trasferimento in sede propria del su citato tratto stradale — riferisce la comunicazione — permette un aumento del traffico di merci e viaggiatori, un aumento della velocità, una diminuzione di spese di trazione e l'eliminazione di una delle cause principali dei luttuosi incidenti verificatisi.

Pertanto, debbo osservare all'onorevole Canoniti che siamo fuori dell'ambito della legge generale, alla quale egli ha fatto riferimento, perché quella legge prevede sussidi integrativi, sussidi che la ferrovia in questione non riceve. Vi sono in Italia molte ferrovie secondarie, come la circumvesuviana a Napoli e la Milano-Nord, che non usufruiscono di sussidi straordinari e per le quali non vi è bisogno di provvedere ad ammodernamenti, perché già di per se stesse vi hanno provveduto. Nel caso attuale, le ferrovie vicentine hanno già realizzato l'ammodernamento e il potenziamento, perché hanno sostituito alle vecchie locomotive nuove macchine a trazione.

LOMBARDI RICCARDO. Signor Presidente, alla mia domanda non è stato ancora risposto.

TOMBA, *Relatore*. Supponiamo, onorevole Lombardi, che i 600 milioni siano sufficienti per portare la ferrovia in sede propria, e che quindi l'amministrazione provinciale di Vicenza non spenda nulla. Lei deve considerare che quella ferrovia, portata in sede propria, rimarrà in proprietà dello Stato.

LOMBARDI RICCARDO. Io non faccio una questione di preclusione. Ove si stabilisse, ad esempio, che l'amministrazione provinciale non dovesse pagar nulla, io mi opporrei.

PRESIDENTE. Noi siamo di fronte ad un concorso, stabilito in 600 milioni, da parte dello Stato. A me pare che, di fronte ai benefici che ne deriveranno alla zona, specie in riguardo al traffico; di fronte al fatto che la cifra è bloccata, in quanto oltre i 600 milioni deve provvedere l'amministrazione provinciale di Vicenza, possiamo tranquillamente votare questo disegno di legge.

TOMMASI. L'approvazione del disegno di legge non è solo necessaria, ma anche urgente. In primo luogo, è urgente provvedere a portare questa ferrovia in sede propria, per evitare le disgrazie che finora si sono verificate. In secondo luogo, i colleghi debbono considerare che bisogna migliorare l'ammodernamento già in atto e completarlo.

Inoltre, dobbiamo tener presente il vantaggio che deriverà alle popolazioni da questo ammodernamento, perché, fra l'altro, si eliminerà anche una buona aliquota di disoccupati.

Concludo ricordando che il disegno di legge è vivamente atteso, e ne raccomando la sollecita approvazione.

VERONESI. Per la sostanza del provvedimento sono d'accordo. Per quello che riguarda il concorso dello Stato, il mio disagio deriva dal fatto che noi vediamo comparire questo contributo senza avere una chiara visione del complesso di questo intervento e della razionalità con cui si fanno questi interventi dello Stato nei riguardi della spesa complessiva prevista per ogni opera. Perciò la domanda dell'onorevole Lombardi mi sembra giustificata. Occorre stabilire dei criteri direttivi in modo che si sappia in generale quale è il contributo dello Stato.

LOMBARDI RICCARDO. Poiché l'Azienda della strada sta facendo una revisione delle concessioni per il passaggio delle ferrovie secondarie alla sede propria, questi casi si ripeteranno, ed altre amministrazioni provinciali chiederanno il concorso dello Stato. Mi sembra, perciò, cosa utilissima di sapere, prima di affrontare questo problema, quali sono questi criteri.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

TOMBA, *Relatore*. Un criterio generale non si può determinare, cioè non si può stabilire una percentuale di concorso dello Stato, perché, caso per caso, dobbiamo vedere l'ammontare di questo contributo percentuale a seconda delle necessità.

PRESIDENTE. Non possiamo in questa sede impostare una questione di carattere generale.

VERONESI. Noi non sappiamo in quale sede dobbiamo trattare questa questione! Io chiedo ancora una volta che vengano esposti i criteri di carattere generale.

PRESIDENTE. Noi siamo di fronte a due specie di interventi. Un intervento dello Stato per l'ammodernamento e per il potenziamento di ferrotramvie, e questo è stabilito nel disegno di legge n. 1869: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione », che è all'esame della nostra Commissione, e che fissa un criterio di revisione delle concessioni per adeguarle alla svalutazione della lira e stabilisce un sussidio straordinario di esercizio.

Ora, come nel caso particolare, vi sono ferrotramvie che non usufruiscono del sussidio straordinario di esercizio. Nel caso attuale vi è un accordo fra l'amministrazione provinciale di Vicenza, le ferrovie dello Stato, l'Azienda della strada e la tramvie vicentine. Si tratta di raggiungere quei fini che sono soltanto quelli del potenziamento delle tramvie, e a tal fine viene riconosciuto necessario un concorso dello Stato che, nel caso particolare, è stato concretato in 600 milioni. In un altro caso probabilmente non si potrà avere la stessa proporzione in rapporto alla spesa totale. Ciò perché ogni posizione crea un dipendente contributo che è diverso a seconda della interferenza dei singoli interessi e a seconda dell'opportunità di fare intervenire le varie amministrazioni.

LOMBARDI RICCARDO. Non possiamo lasciare ciò all'arbitrio della amministrazione. Dato anche che si tratta di un caso nuovo, a me pare che ci si debba dire le direttive. Noi non possiamo approvare che l'amministrazione abbia concordato (non metto in dubbio la sua onestà) uno storno, da una legge approvata per altre finalità, in una misura che l'amministrazione reputa sufficiente. Anche quando ci si dicesse il rapporto fra questo contributo e l'importo totale della spesa, ciò sarebbe una soddisfazione molto relativa. Tanto più che, mi pare, esistono dei fondi non utilizzati; ed allora io credo oppor-

tunò affrontare la questione generale perché non è soltanto la ferrotramvia Vicenza-Montagnana che deve portarsi in sede propria, ma ve ne sono anche altre.

Perciò io credo che occorra una norma di carattere generale, che stabilisca la ripartizione di questo onere fra lo Stato e l'amministrazione, e che stabilisca anche i criteri con i quali deve esser fatta la scala di priorità di queste ferrovie alle quali si darà il contributo.

Io non sono contrario a questo provvedimento, per i motivi che ho già detto; ma non possiamo esimerci dall'obbligo di conoscere i criteri seguiti finora e di modificarli, se ciò riteniamo opportuno.

MORO FRANCESCO. Desidero far presente che la strada provinciale, che attraversa cinque o sei capoluoghi di comune, ad un certo punto ha una strozzatura di circa sette metri: in questa strozzatura deve passare la tramvia e si deve effettuare il traffico normale automobilistico. Ora, secondo le statistiche, abbiamo avuto, a causa di ciò, una media di tre morti all'anno. Con la trasformazione del servizio da trazione a vapore in trazione elettrica mediante automotrici, la velocità è aumentata portando alla conseguenza cui ho accennato. Dal momento che vi è la possibilità che questa strada divenga nazionale e sia quindi sistemata a spese della provincia di Vicenza per poi essere data in proprietà dello Stato, io ritengo che si debba approvare questo provvedimento.

Sono d'accordo con le osservazioni fatte dai colleghi Lombardi e Veronesi, però non ritengo opportuno prendere occasione da questo disegno di legge particolare per esaminare tutta la situazione di carattere generale. Faccio presente che vi sono migliaia di lavoratori che attendono di poter lavorare; inoltre si attende la soluzione di questo problema da più di tre anni. Credo che, se non vogliamo avere sulla coscienza i luttuosi incidenti ai quali ho accennato, si debba al più presto approvare questo provvedimento.

Approviamo perciò questo disegno di legge e preghiamo il Presidente della nostra Commissione di richiedere al Ministero dei trasporti assicurazioni per un piano organico, giacché, d'altra parte, la richiesta avanzata a questo proposito è giustificata.

GIAVI. Credo che dobbiamo accogliere il desiderio unanime dei colleghi delle provincie interessate e credo che le preoccupazioni dei colleghi Lombardi e Veronesi possano trovare espressione in un voto per il futuro.

D'altra parte potrei osservare che è opinabile la questione se sia veramente il caso

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

di fissare un criterio di carattere generale in questioni di questo genere.

In realtà vi sono tre amministrazioni dello Stato che sono egualmente interessate a questi lavori. Nella provincia di Venezia è lo Stato che interviene per colmare il deficit dei bilanci dell'amministrazione provinciale. Quando le amministrazioni sono impossibilitate a un determinato lavoro, il Governo viene loro in aiuto. Ma non trovo giusto dare a questa legge un carattere generale. Pertanto, siccome mi sembra opinabile il criterio generale esposto dai colleghi Lombardi e Veronesi, pur ammettendo che in gran parte possa aver fondamento, prego i colleghi di aderire al desiderio espresso unanimemente dai colleghi delle provincie interessate.

**PRESIDENTE.** Per chiarezza, i contributi derivano dal fondo E. C. A. e coloro che amministrano il fondo E. C. A. hanno riconosciuto di dover finanziare questi lavori. È quindi uno stanziamento — direi — di carattere eccezionale.

**SALERNO.** A quale titolo lo Stato interveniva e interviene con contributi per opere di questo genere? La legge alla quale fa riferimento il provvedimento in esame (che, se non erro, è la legge 3 agosto 1949, n. 508) concerne la riparazione dei danni di guerra arrecati alle ferrovie secondarie e alle tramvie. Non è che io voglia contestare questo punto, però sono dell'opinione del collega Giavi. Insomma, si prescinda anche dalla legge per gli ammodernamenti, perché questi debbono essere intesi in senso lato, ovverossia, dare una estensione definitiva e moderna agli impianti. Purtroppo, quello che hanno detto i colleghi Lombardi e Veronesi, l'abbiamo detto anche in altre occasioni: non è la prima volta che sono sottoposti al nostro esame provvedimenti come questo.

**LOMBARDI RICCARDO.** Abbiamo fatto leggi speciali.

**SALERNO.** Fino a un certo punto speciali. Capisco che il criterio deve variare da ferrovia a ferrovia e da località a località, ma un concetto generale dobbiamo pure averlo. Sarei, quindi, di opinione di votare favorevolmente il disegno di legge, ma di chiedere anche una chiarificazione su questo problema nel suo aspetto nazionale e sui criteri che si vogliono adottare.

**MONTICELLI.** Avrei voluto dire quello che, sostanzialmente, ha detto il collega Salerno, che, cioè, sono assai perplesso sulla situazione in cui la legge viene presentata alla Commissione e, con tutto l'ossequio all'autorità indiscussa del Presidente, non mi sento

di condividere l'impostazione da lui data, sia sui criteri dell'ammodernamento, sia sulla questione di principio. Che cosa significa ammodernare? Significa adeguarsi alle esigenze attuali: per esempio, una strada ferrata, anziché procedere su una strada comunale, è meglio che abbia una sede propria. Quindi, se una società concessionaria chiede che la ferrovia vada in una sede propria, questa è una necessità di ammodernamento e, pertanto, la ferrovia Vicenza-Montagnana potrebbe usufruire del contributo.

Circa la questione di principio, dobbiamo fare delle leggi che siano il meno cattive possibili, se non perfette. Ma una legge che si presenta con una formulazione di questo genere: «È autorizzata la concessione di un contributo fino all'importo massimo di 600 milioni» (il che significa che il contributo può arrivare a 600 milioni, ma può anche non arrivarvi), può dar luogo ad equivoci. Con quale criterio, infatti, si stabilisce il limite del contributo? Quale rapporto tra l'importo totale della spesa e il contributo dello Stato.

Quindi la questione è di giudicare se questa formula legislativa è chiara o no. Per me non è chiara, perché significa o dar luogo ad un equivoco oppure autorizzare il Ministero a fissare i limiti della spesa. Abbiamo quindi una legge mal fatta e che parte da una impostazione errata. Se c'è una questione per la strada di Vicenza, diamo pur ad essa una soluzione, ma richiamiamo l'attenzione dei rappresentanti del Governo affinché per l'avvenire non presentino formulazioni così imperfette.

**SPOLETI.** Dirò subito che il mio modesto intervento concluderà in quanto di meno offensivo vi sia, cioè in un ordine del giorno. Faccio considerare questo: che, prima di giungere a Vicenza, questa tramvia muove da Bassano e incontra a Vicenza la trasversale ferroviaria che va a Padova; dopo Noventa la tramvia prosegue verso Montagnana, dove incontra un'altra trasversale che va a finire a Monselice. E allora, per le ragioni prospettate e per evitare ulteriori luttuosi incidenti come quelli surriferiti, direi che, se è intesa la necessità e l'urgenza che questo tratto della Vicenza-Noventa sia ammodernato, cioè portato fuori dalla strada provinciale, è anche più giusto — o per lo meno egualmente giusto — che si rinnovino anche il tratto Bassano-Vicenza e il tratto Noventa-Montagnana; non in questo momento, perché ciò ritarderebbe la costruzione della linea Vicenza-Noventa, ma in un momento successivo. Questo è il tema del

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

mio ordine del giorno: chiedo, cioè, che analoga concessione sia fatta alla provincia di Vicenza per il tratto Bassano-Vicenza e alla provincia di Padova per il tratto Noventa-Montagnana, in un tempo successivo.

Presento, pertanto, il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti), considerando l'opportunità di estendere la costruzione in sede propria dei tratti Bassano-Vicenza e Noventa-Montagnana, fa voti perché sia esaminata la convenienza di concedere un adeguato contributo a tale scopo alle Amministrazioni provinciali di Vicenza e di Padova ».

**PRESIDENTE.** Permettetemi di fare osservare che questa preoccupazione, che è stata avvertita, qualora si legga attentamente il disegno di legge mi sembra si attenui moltissimo, perché all'articolo 1 siamo evidentemente di fronte ad un progetto di massima, che non è esecutivo. Il progetto esecutivo va fatto al momento in cui l'opera sta per realizzarsi, aggiornando i prezzi di manodopera e di costi. Quindi, la percentuale non può essere stabilita a priori. L'articolo 1 dice: « in base al progetto... ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 21 ottobre 1949, n. 3021 ». Quindi, il progetto di massima risale al 1949 e, se pensate agli aumenti di spesa in rapporto ai coefficienti di costo, vedete che abbiamo una spesa assai superiore.

Abbiamo, quindi, una cifra fissa di 600 milioni di lire e, dall'altra parte, una spesa variabile.

Infatti l'articolo 2 dice:

« Il pagamento all'Amministrazione provinciale di Vicenza della somma che sarà in definitiva accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, può essere fatto a misura dell'esecuzione dei relativi lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa che sarà ritenuta ammissibile in sede di approvazione dei progetti esecutivi ed in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo, da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi ».

Quindi, si ribadisce il principio che la cifra massima è quella di 600 milioni, ma che la percentuale di concorso non può essere identificata se non in un momento successivo

all'applicazione della legge, perché, evidentemente, la cifra può essere variabile.

Va poi tenuto presente che il secondo comma dell'articolo 3 così stabilisce: « 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 da apposito atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio di Stato, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro ».

Ma vi è ancora qualcosa di più importante. Poiché il primo comma dell'articolo 3 stabilisce che « la sede, le opere e gli impianti del tronco di cui all'articolo 1 sono acquisiti in proprietà dello Stato che li lascia in uso gratuito alla Società concessionaria per tutta la rimanente durata della concessione », evidentemente, sotto il profilo patrimoniale, si evince che la somma non è data a fondo perduto, ma è erogata per un'opera che poi passerà in proprietà dello Stato.

Onorevoli colleghi, le garanzie sufficienti per poter acquietare le nostre coscienze ci derivano sia dall'organo di controllo, cioè il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia dall'intervento interministeriale, perché vi è un intervento del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, sia dall'apposito atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, sia infine dal controllo cui sono sottoposte le pubbliche amministrazioni.

**BREGANZE.** L'intervento dell'onorevole Presidente è stato così preciso che, indubbiamente, avrà fugato tutte le perplessità. Comunque, a me sembra opportuno fare un'altra considerazione. I colleghi Monticelli e Salerno hanno fatto presente che questo finanziamento poteva essere evitato, in quanto esso sarebbe rientrato nell'ambito di un'altra legge.

A me sembra di non poter condividere il loro punto di vista. Quando parliamo di ammodernamento, credo che si debba fare allusione o al materiale rotabile o all'armamento fisso esistente in sede. Ora, i colleghi devono considerare che il materiale rotabile è già stato sostituito a cura della società concessionaria e che il materiale di armamento fisso in sede è a carico della società, per cui la spesa non è tanto destinata ad ammodernare il materiale rotabile o quello fisso, ma a trasferire in sede propria questa tramvia, che non può continuare a fare il percorso che finora ha fatto.

D'altra parte, i controlli che l'onorevole Presidente ha fatto presente sussistere, danno la garanzia, sia sotto il profilo tecnico che

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

giuridico, che il danaro andrà speso nel miglior modo possibile, perché, sia il Consiglio superiore dei lavori pubblici sia gli organi esplicitamente destinati dalla legge faranno sì che l'importo stanziato non venga speso male.

Nota ancora, per quanto altri colleghi l'abbiano fatto già presente, che la spesa per l'attuazione di questa opera corrisponde ad una attesa vivissima da parte della popolazione e corrisponde altresì ad un migliore progresso sociale della zona. Se l'automotrice ha consentito finora una grande facilità di comunicazione, è certo che, quando la ferrovia sarà stata trasportata in sede propria, daremo una sicurezza maggiore al traffico, contribuendo così all'attuazione del progresso sociale nella zona.

Inoltre, con i lavori che si dovranno fare si darà occupazione a molta manodopera disoccupata esistente nella zona.

Poi, alcuni colleghi temono che la somma di 600 milioni sia esigua, che rappresenti una goccia d'acqua, che non consenta la realizzazione dell'opera. Io debbo far presente al riguardo che la somma richiesta coprirà la spesa perché già un breve tratto della ferrovia è stato eseguito. D'altra parte, si tratta non di compiere un'opera che incida sul servizio di trazione, ma che incida solo sulle espropriazioni da effettuare.

LOMBARDI RICCARDO. Alle perplessità che ho esposto — e che possono essere eliminate con un impegno collettivo, del quale parlerò in seguito — si aggiunge una difficoltà che desidererei che il Sottosegretario di Stato ci chiarisse.

I fondi utilizzati per questo trasferimento in sede propria della tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana derivano dalla legge 3 agosto 1949, n. 508, la quale prevede l'utilizzazione di 16 miliardi e 800 milioni per la ricostruzione degli impianti e del materiale mobile delle ferrovie dello Stato, per il finanziamento delle spese riconosciute necessarie per la ricostruzione delle ferrovie e delle tramvie concesse all'industria privata, nonché per la costruzione delle ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato concesse in sola costruzione o in corso di completamento da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La legge del 1949 fu fatta per sviluppare un piano preciso: il Ministero aveva accertato esigenze inderogabili, approvando, fra le infinite richieste, un certo numero di queste.

Ora io mi domando: vi era o non vi era, allora, nel piano organico, l'opera che oggi

siamo chiamati a finanziare? Vi era o non vi era un contributo per le singole ferrovie?

PRESIDENTE. Alla sua domanda dà una risposta l'articolo 4 del disegno di legge in esame.

LOMBARDI RICCARDO. Non è una risposta alla mia domanda. Io domando: questa ferrovia vi era o meno nell'elenco? L'articolo 4 dice che vi è un fondo di 3 miliardi e 200 milioni per determinate opere. Noi sappiamo però che quando la legge n. 508 è stata approvata, la somma prevista dalla legge stessa aveva una destinazione specifica, non generica. La relazione doveva specificare quali ferrovie erano state prese in considerazione. Fra queste ferrovie vi era o no quella di cui oggi discutiamo? Se non vi era, ciò significa che, per ragioni anche eccellenti, i fondi saranno stati tolti a qualche altro richiedente, ritenuto non più capace di concorrere a questa spesa, e dati invece alla tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana.

È importante per noi sapere questo, perché, per esempio, i fondi potrebbero essere stati tolti alle società municipalizzate.

Su questo punto, quindi, desidererei una precisazione da parte del Governo.

Desidero fare ora un'ultima osservazione. L'onorevole Giavi ha osservato che vi sono ferrovie in sede promiscua, che danno luogo a difficoltà e pericoli di esercizio, perché si verificano sistematicamente incidenti mortali; quindi, secondo l'onorevole Giavi, le somme destinate ad evitare questi pericoli gravi rientrano fra le spese ben fatte.

Concordo con le osservazioni dell'onorevole Giavi, ma faccio rilevare che questa alta percentuale di morti, per funzionamento promiscuo, si verifica dovunque. Quindi, il problema dovrebbe essere esaminato nel suo complesso, perché non è vero che votando questa legge diminuiamo il numero di incidenti; probabilmente, impedendo che determinati fondi siano dati ad altre ferrovie, che siano in condizione di pericolosità maggiore, aumentiamo il numero degli incidenti. Ricordo a questo proposito la ferrovia secondaria Milano-Magenta, che ha la più alta percentuale di incidenti mortali.

Concludendo, nel votare questo disegno di legge, propongo che la Commissione richieda questo impegno formulato nel seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti) impegna il Governo a predisporre di urgenza il pieno utilizzo dei fondi ancora disponibili previsti dalla legge 3 agosto 1949,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

n. 508, in contributi statali alle spese di trasferimento in sede propria di ferrovie e tramvie in concessione, o esercite da comuni e province, che presentino attualmente difficoltà e pericoli conseguenti all'esercizio in sede promiscua; e ciò analogamente a quanto previsto per la tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana ».

AMENDOLA PIETRO. Le perplessità dell'onorevole Lombardi mi sembrano più che legittime. La nostra prassi parlamentare è nel senso che, stanziati i fondi per determinate opere, i vari ministeri provvedono poi, con appositi provvedimenti, all'attuazione delle opere previste nello stanziamento. Quindi, se attualmente si viene a chiedere uno speciale provvedimento di legge per la costruzione di un'opera, ciò contrasta con tutta la nostra prassi.

A parte questo, dichiaro che siamo senza altro d'accordo con i colleghi veneti sulla opportunità, la necessità e l'urgenza dell'opera anche per eliminare gli incidenti luttuosi che si verificano ogni anno.

All'onorevole Caroniti, desidero osservare che il suo riferimento al disegno di legge n. 1869, concernente i provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, se corrispondeva esattamente per quanto riguarda il titolo, non lo era per gli articoli, perché nell'articolo 1 del citato disegno di legge si parla di tutta una serie di ferrovie « che possano essere risanate ». Quindi occorre tener presente la premessa del risanamento, che, nel disegno di legge ora in esame, non è contemplata.

Però, debbo far osservare che con tutte queste leggi speciali che andiamo approvando, l'onere a carico dei contribuenti va molto al di sopra degli 8 miliardi di cui si è parlato.

Appare chiaro, dalle spiegazioni che il Presidente ci ha fornito, che si tratta di una linea attiva e che, in seguito ai lavori che verranno fatti, avendosi la possibilità di una stazione di collegamento con Bologna, evidentemente vi sarà un incremento nel traffico dei passeggeri, ciò che aumenterà gli utili della società. Ora io domando se sia giusto che un privato concessionario aumenti in questo modo i suoi profitti. Io credo che sarebbe opportuno, in questo particolare caso in esame, di cautelarsi, facendo condividere allo Stato e alla provincia una parte di questi benefici.

PRESIDENTE. Come ho già detto, il Ministero fa presente che la spesa prevista nel progetto di massima è 1.735.000.000 e che

il concorso statale è di 600 milioni, cioè un terzo della spesa totale. È da tener presente, poi, che l'opera diviene di proprietà dello Stato.

L'onorevole Lombardi voleva sapere, ai fini della esatta applicazione della legge 3 agosto 1949 n. 508, se questa spesa era già prevista. Il Sottosegretario mi dice che era già prevista.

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

Procediamo alla votazione degli ordini del giorno che sono stati presentati.

Quello dell'onorevole Lombardi così dice:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti) impegna il Governo a predisporre di urgenza il previo utilizzo dei fondi ancora disponibili previsti dalla legge 3 agosto 1949, n. 508, in contributi statali alle spese di trasferimento in sede propria di ferrovie e di tramvie in concessione o esercite da comuni e province, che presentino attualmente difficoltà e pericoli conseguenti all'esercizio in sede promiscua e ciò analogamente a quanto previsto per la tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana ».

Vorrei pregare l'onorevole Lombardi di ritirare la parte dell'ordine del giorno che viene dopo le parole « n. 508 ». Ciò perché, quando il Governo darà alla Commissione notizia del piano che predispone l'utilizzo dei fondi, noi potremo in quella sede fare apprezzamenti sulle destinazioni dei fondi che possono essere erogati per casi simili a quello contemplato dal provvedimento in esame, o anche per caso diversi.

LOMBARDI RICCARDO. Io ho presentato questo ordine del giorno per dare un contenuto di carattere generale a questo caso speciale di trasferimento in sede propria di ferrovia secondaria.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'ordine del giorno Lombardi testè letto.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Spoleti:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti), considerando l'opportunità di estendere la costruzione in sede propria dei tratti Bassano-Vicenza e Noventa-Montagnana, fa voti perché sia esaminata la convenienza di concedere un adeguato contributo a tale scopo alle Amministrazioni provinciali di Vicenza e di Padova ».

(È approvato).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono emendamenti od osservazioni, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

È autorizzata la concessione all'Amministrazione provinciale di Vicenza di un concorso, sino all'importo massimo di 600 milioni, per il completamento della costruzione in sede propria del tratto Vicenza-Noventa della tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana, esclusa la stazione di Vicenza ed il tronco Campo Marzio-Porta Monte, in base al progetto di massima, in data 27 agosto 1949 presentato dalla concessionaria Società Tramvie Vicentine, ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto n. 3021 in data 21 ottobre 1949 ed ai progetti esecutivi da concordarsi con la società medesima e da approvarsi dal Ministero dei trasporti sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(È approvato).

## ART. 2.

Il pagamento all'Amministrazione provinciale di Vicenza della somma che sarà in definitiva accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, può essere fatto a misura dell'esecuzione dei relativi lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa che sarà ritenuta ammissibile in sede di approvazione dei progetti esecutivi ed in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo, da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi.

(È approvato).

## ART. 3.

La sede, le opere e gli impianti del tronco di cui all'articolo 1 sono acquisiti in proprietà dello Stato che li lascia in uso gratuito alla Società concessionaria per tutta la rimanente durata della concessione.

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 da apposito atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio di Stato, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro.

(È approvato).

## ART. 4.

La spesa di cui all'articolo 1 della presente legge farà carico sul fondo di lire 3.200.000.000 stanziato nello stato di previsione del Ministero dei trasporti nell'esercizio finanziario 1948-49 in applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 508.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.) (2420)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario», già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

La Commissione finanze e tesoro della Camera ha espresso parere favorevole.

Invito il relatore, onorevole Veronesi, a svolgere la sua relazione.

VERONESI, *Relatore*. In Italia hanno avuto notevolissimo sviluppo dopo la guerra gli impianti che utilizzano funi traenti e portanti. L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessioni ha il compito di controllare e di vigilare questi impianti.

Alla fine dell'anno scorso si avevano nel territorio nazionale 24 funicolari terrestri, 39 funivie, 68 seggiovie, 55 sciovie, 30 slittovie, oltre ad un numero notevole di teleferiche per il trasporto merci.

L'aumento di questo tipo di trasporti è avvenuto con grande celerità. Tanto che in questo settore si ha un numero di impianti che supera quello di altri stati europei, sebbene ci troviamo in un campo completamente nuovo.

Per fissare i criteri di utilizzazione del materiale ci si vale della vigilanza dei funzionari dell'Ispettorato che hanno acquisito una particolare specializzazione, data la esperienza fatta, e di una commissione che funziona presso il Ministero della quale fanno parte numerosi professori universitari.

Sia i funzionari che la commissione ritengono necessario affiancare i propri studi di tavolino con la possibilità di sperimentazione sui cavi e sui fili e con la costruzione di un

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

impianto sperimentale funiviario. È stato, quindi, preparato un progetto che prevede la costruzione di un capannone laboratorio sulla sponda destra del Tevere a Monte Mario, ove troverebbero posto le macchine a trazione, e che rappresenta un impianto unico in Italia, perché neanche il Politecnico di Milano potrebbe avere un impianto di tal genere in quanto quel Politecnico ha soltanto la possibilità di provare spezzoni di tre metri. In tale impianto di Roma vi sarebbero poi altre macchine di prova per le funi e i cavi. A tergo di questo capannone sorgerebbe la stazione di base dell'impianto funiviario sperimentale, che per circa mezzo chilometro si inerpicherebbe sul Monte Mario con una funivia sperimentale sulla quale verrebbero sperimentati tutti gli accessori: ganci, morsetti di attacco dei seggiolini, carrucole di rinvio, ecc. L'impianto dovrebbe costare sui 150 milioni, secondo una previsione di larga massima, di cui 30 milioni verrebbero spesi per il laboratorio, 90 milioni per le macchine del laboratorio e il resto per l'impianto sperimentale, che è la parte alla quale l'amministrazione tiene maggiormente. Prima di progettare questo impianto si è pensato di utilizzare il laboratorio sperimentale delle ferrovie, che però ha denunciato la sua impossibilità di espletare questo servizio, data la mancanza di specializzazione e la ristrettezza dei locali. Analoga difficoltà vi sarebbe stata a sistemare questo laboratorio presso una università in quanto, se è pensabile di poter includere le macchine di prova in un istituto, sarebbe assolutamente impossibile avere una funivia sperimentale nelle vicinanze di un politecnico. Pertanto si è addivenuti a questo progetto che è aperto a tutte le esperienze che possono interessare questo settore e che funzionerà presso a poco come un laboratorio di carattere universitario. La spesa verrebbe coperta in tre esercizi finanziari. La Commissione finanze e tesoro ha già dato il parere favorevole. Per il bilancio in corso sarà fatto fronte alla spesa con lo stanziamento già iscritto al capitolo 61 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio medesimo.

Una sola osservazione avrei da fare. Nell'articolo 1 si dice che questa spesa è relativa all'acquisto di macchinari e strumenti e all'esercizio del laboratorio. Ma in realtà non si tratta di *esercizio*, perché lo esercizio ci sarà quando sarà fatto il laboratorio. Ritengo, però, che per questa sola ragione non sia il caso di far tornare il disegno di legge all'esame del Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 147.600.000 per la costruzione, a cura del Ministero dei trasporti, di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi; per l'acquisto dell'area sulla quale dovrà sorgere il laboratorio; per l'acquisto di macchinari e strumenti relativi, e per l'esercizio del laboratorio.

(È approvato).

## ART. 2.

La somma di cui all'articolo precedente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 50.000.000 per ciascuno dei due esercizi finanziari 1951-1952 e 1952-1953 e lire 47 milioni nell'esercizio 1953-54.

(È approvato).

## ART. 3.

Alla spesa di lire 50.000.000 relativa all'anno finanziario 1951-52 sarà fatto fronte con lo stanziamento già iscritto al capitolo 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

Comunico che l'onorevole Jervolino Angelo Raffaele ha presentato il seguente ordine del giorno

« La VIII Commissione permanente (Trasporti), nell'approvare il disegno di legge « Autorizzazione di spesa per l'impianto e lo esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario » - plaude all'opportuna iniziativa che ha finalità scientifiche, tecniche e sociali e formula voti che essa sia sviluppata ed aggiornata tenendo presenti i progressi raggiunti nei trasporti a funi metalliche ».

Se non vi sono osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

**Discussione del disegno di legge: Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra - Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2495).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata», già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

La IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) della Camera ha espresso parere favorevole.

Invito l'onorevole Mazza, relatore, a svolgere la relazione.

MAZZA, *Relatore*. Tengo, anzitutto, a chiarire che il disegno di legge, ora in esame, riguarda un caso assolutamente diverso da quello contemplato dal provvedimento testé esaminato relativo ai contributi alla tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnara. Qui si tratta di un disegno di legge che non riguarda la costruzione di un raddoppio (che è stato già costruito dalla società Circumvesuviana), ma un contributo statale per le necessità fatte presenti dai comuni della nostra zona. Tre cittadine della zona vesuviana (San Giorgio a Cremano, Portici e Resina), rette da amministrazioni di diverso colore (comunista a San Giorgio a Cremano, liberale a Portici, democristiana a Resina), si son trovate d'accordo nell'accedere al desiderio delle popolazioni in quanto l'attuale sistemazione della ferrovia divide letteralmente in due le tre cittadine citate. Le amministrazioni comunali hanno pertanto chiesto al Ministero dei lavori pubblici di modificare il progetto imponendo la costruzione della sede ferroviaria al di sotto delle città, onde la popolazione non sia impedita nel traffico dal continuo passaggio dei treni. La nuova costruzione effettuata dalla Circumvesuviana aumenterebbe il disagio perché, col passaggio di alcune decine di coppie di treni, il traffico delle popolazioni verrebbe sconvolto per l'impossibilità di passare dall'una all'altra parte delle città. Poiché vi sarebbe un onere straordinario derivante dalle spese di demolizione di case, di costruzione di sottopassaggi, ecc., e poiché la Circumvesuviana non potrebbe sostenere lo onere di 130 milioni in più per queste opere,

oltre la spesa prevista per questa ferrovia (la quale non grava sul bilancio dello Stato perché l'esercizio della ferrovia è in attivo), chiedo alla Commissione di approvare il disegno di legge in esame per venire incontro a circa 150.000 cittadini che, senza questo provvedimento, vedrebbero veramente turbata la vita quotidiana delle rispettive città.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

È accordata alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali una sovvenzione di lire 630 milioni a titolo di concorso straordinario dello Stato sulla spesa per la costruzione della variante al raddoppio di binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia Circumvesuviana, giusta il progetto 9 giugno 1948 ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 20 novembre 1948, n. 2559.

(È approvato).

## ART. 2.

Le modalità per la liquidazione, in relazione all'avanzamento dei lavori, e per il pagamento della sovvenzione di cui al precedente articolo 1 verranno stabilite nell'atto da stipulare con la Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali, ai sensi e per gli effetti degli articoli: 16 del decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150; 1°, comma 2°, del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, e 189 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, per la costruzione, senza alcuna altra sovvenzione governativa, del raddoppio del binario sull'intero tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana e delle altre opere di potenziamento e sistemazione della ferrovia predetta e della ferrovia Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, giusta i progetti approvati con decreto del Ministro dei trasporti 24 giugno 1947, n. 2139.

(È approvato).

## ART. 3.

L'onere derivante dalla presente legge sarà fronteggiato con le normali dotazioni del capitolo concernente le sovvenzioni chilometri-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1952

che per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, capitolo compreso nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per lire 35 milioni nell'esercizio finanziario 1951-52, per lire 200 milioni nell'esercizio finanziario 1952-53, per lire 200 milioni nell'esercizio finanziario 1953-1954 e per lire 195 milioni nell'esercizio finanziario 1954-55.

(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 esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana » (2403)

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

(La Commissione approva).

« Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario » (2420):

Presenti e votanti . . . . .	34
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	33
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

« Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Baïra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata » (2495):

Presenti e votanti . . . . .	34
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	34
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Breganze, Carra, Caroniti, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Finà, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Mazza, Monterisi, Moro Francesco, Nicotra Maria, Olivero, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Simonini, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi, Viale.

**La seduta termina alle 12.**