

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

VII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 APRILE 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	63
Disegni di legge (Discussione):	
Autorizzazione della spesa occorrente per il raddoppio del tratto Bivio La Celsa-Prima Porta della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (995).	63
PRESIDENTE	63, 64
IOZZELLI, <i>Relatore</i>	63
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i>	64
Modificazioni alla legge 8 gennaio 1952, n. 53, riguardante la disciplina del trasporto degli effetti postali sulle auto-linee in concessione alle industrie private. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1116)	64
PRESIDENTE	64, 65
CANESTRARI, <i>Relatore</i>	64

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa occorrente per il raddoppio del tratto Bivio La Celsa-Prima Porta della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (995).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa occorrente per il raddoppio del tratto Bivio La Celsa-Prima Porta della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo ».

L'onorevole Iozzelli ha facoltà di svolgere la relazione.

IOZZELLI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo lunga 102 chilometri, nel suo tratto terminale tra Roma e Prima Porta di circa 11 chilometri, serve un traffico urbano da e per Roma che si sovrappone al traffico extraurbano in transito per località comprese tra Prima Porta e Viterbo e viceversa proveniente da dette località per Roma. Sono attualmente effettuati per il servizio urbano 100 treni al giorno tra Roma e Prima Porta e nello stesso tratto altri 22 treni extraurbani.

Il tratto Roma-Prima Porta originariamente era ad un solo binario e per necessità di traffico si è provveduto in seguito alla costruzione di un secondo binario tra Roma e La Celsa lungo chilometri 10,300 cosicché il tratto tra La Celsa e Prima Porta, della lunghezza di poco meno di 500 metri, è tuttora rimasto a semplice binario, costituendo così una strozzatura che intralcia sensibilmente

La seduta comincia alle 10,15.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Amodio e Sinesio.

tutto il traffico che si svolge nei pressi di Roma, per cui è necessario provvedere alla costruzione del doppio binario sull'intero tratto Roma-Prima Porta, raddoppiando cioè il binario tra La Celsa e Prima Porta, raddoppio che, come sopra è stato precisato, ha una lunghezza di poco inferiore ai 500 metri. Lo abbiamo definito in gran parte un servizio urbano; aggiungiamo che appalesa ancora di più la sua necessità ora che, essendo iniziata la costruzione della metropolitana di Roma, la quale avrà una stazione a piazzale Flaminio in corrispondenza della stazione della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, si prevede a breve scadenza un sensibile aumento di traffico tra Roma e Prima Porta. Tutto questo aumenterebbe ulteriormente la difficoltà di circolazione dei treni dovuta alla strozzatura tra La Celsa e Prima Porta. E di aumento di difficoltà di traffico a Roma nessuno avverte davvero necessità. Rileviamo anche che è in previsione del raddoppio di questo binario che l'A.N.A.S. ha già costruito il nuovo cavalcavia tra La Celsa e Prima Porta, che passa sopra la ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, con una luce tale da consentire senza ulteriore spesa il collocamento del nuovo binario ferroviario da costruire, del quale ci stiamo occupando con il presente disegno di legge. Per queste brevi ma essenziali considerazioni ne chiediamo l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Relatore e mi auguro che il disegno di legge sia approvato al più presto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Se non vi sono osservazioni o emendamenti, do lettura e pongo successivamente in votazione i tre articoli del disegno di legge:

ART. 1.

Per l'esecuzione, nel tratto fra il Bivio La Celsa e Prima Porta, delle opere di raddoppio del binario della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, autorizzate con l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552, è autorizzata la spesa di lire 200 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

Alla concessione delle opere di cui all'articolo 1 si farà luogo con le modalità previste dall'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere di lire 200 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge, si provvede con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62. in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 8 gennaio 1952, n. 53, riguardante la disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1116).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 8 gennaio 1952, n. 53, riguardante la disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private ».

L'onorevole Canestrari ha facoltà di svolgere la relazione.

CANESTRARI, *Relatore*. Il disegno di legge in esame è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 5 marzo 1964. Con la legge 28 settembre 1938, n. 1822, veniva previsto per i concessionari dei servizi pubblici di autolinee l'obbligo di effettuare il trasporto e lo scambio degli effetti postali da parte dell'Amministrazione postelegrafonica per un canone annuo per ogni chilometro di linea utilizzata per il trasporto di lire 150 e di lire 300 per tratti non superiori a 15 chilometri. Tale canone è sempre stato ritenuto insufficiente dagli addetti ai servizi pubblici ed infatti, in base alla legge 8 gennaio 1952, n. 53, venne portato a lire 3.000 e 4.000 per chilometro di linea.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 APRILE 1964

Il Governo in considerazione del maggior costo di gestione del servizio di autolinee, per effetto di aumenti di stipendio al personale addetto, ha ritenuto doveroso modificarlo in lire 9.000 annue per chilometro di linea autorizzata e in lire 18.000 per linee non superiori a 15 chilometri o per più di due corse giornaliere di andata e ritorno.

L'onere derivante dall'applicazione di questo disegno di legge è preventivato in lire 694 milioni annue.

Invito gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Se non vi sono osservazioni o emendamenti, do lettura e pongo successivamente in votazione i quattro articoli del disegno di legge:

ART. 1.

Il secondo e terzo comma dell'articolo 1 della legge 8 gennaio 1952, n. 53, sono sostituiti dai seguenti:

« I canoni da corrispondere per il trasporto degli effetti postali sono stabiliti in ragione di lire 9.000 annue per chilometro di linea autorizzata per il trasporto stesso.

Qualora per i trasporti postali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto non superiore a chilometri 15 o per più di due corse giornaliere di andata e ritorno, il canone annuo chilometrico è elevato a lire 18.000 ».

(È approvato).

ART. 2.

L'articolo 5 della legge 8 gennaio 1952, n. 53, viene sostituito dal seguente:

« Le imprese concessionarie dei servizi pubblici automobilistici hanno l'obbligo di far accedere le autovetture agli uffici postali sia estremi che intermedi per il trasporto e lo scambio degli effetti postali.

Qualora vi ostino condizioni stradali o altri impedimenti di qualsiasi genere, che rendano comunque impossibile l'accesso delle autovetture ai predetti uffici postali, le imprese esercenti provvederanno al trasporto ed allo scambio degli effetti postali presso gli uffici estremi o intermedi con qualsiasi altro mezzo idoneo e proprio personale.

Gli obblighi di cui ai precedenti commi sussistono a carico delle imprese esercenti sempre che le distanze delle fermate intermedie e di quelle terminali dagli uffici postali non siano rispettivamente superiori a metri 150 e a metri 500 ».

(È approvato).

ART. 3.

All'onere recato dalla presente legge si fa fronte con una quota parte delle maggiori entrate derivanti dall'applicazione della legge 30 ottobre 1963, n. 1456, concernente l'unificazione delle aliquote di imposta di bollo sulle cambiali ed altri effetti di commercio.

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

(È approvato).

ART. 4.

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

(È approvato).

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

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI