

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

115.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1983

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della linea « A » della metropolitana di Roma (<i>Approvato dal Senato</i>) (3866)	1445	MORAZZONI GAETANO, <i>Relatore</i> 1448, 1449
PRESIDENTE	1445, 1447	RIZZI ENRICO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 1449
BOCCHI FAUSTO	1446	
GRIPPO UGO, <i>Relatore</i>	1446	Votazioni segrete:
RIZZI ENRICO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1447	PRESIDENTE 1450
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
Senatori VINCELLI ed altri: Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale (<i>Approvata dal Senato</i>) (3832)	1448	
PRESIDENTE	1448	La seduta comincia alle 9,40.
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1449	VILLER MANFREDINI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
BOCCHI FAUSTO	1448	(È approvato).
		Discussione del disegno di legge: Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della linea « A » della metropolitana di Roma (Approvato dal Senato) (3866).
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura degli oneri residui del primo grup-

po di opere della linea "A" della metropolitana di Roma», già approvato dal Senato nella seduta del 12 gennaio 1983.

L'onorevole Grippo ha facoltà di svolgere la relazione.

Ugo GRIPPO, *Relatore*: Il disegno di legge in esame, avente per oggetto la copertura degli oneri residui del primo gruppo della linea «A» della metropolitana di Roma, si inquadra in effetti in un complesso di provvedimenti che hanno avuto origine il 24 dicembre 1959, data in cui fu approvata la legge n. 1145, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'11 gennaio 1960, relativa alla concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma, snodantesi da piazza Risorgimento al Flaminio, a Termini, a piazza San Giovanni, all'Osteria del Curato, con diramazione per Torre Spaccata. Tale normativa prevedeva la concessione per la realizzazione delle opere attraverso un appalto concorso, con una spesa pari a 26 miliardi di lire, iscritta nel bilancio del Ministero dei trasporti per sette esercizi.

Il 1° febbraio 1978 veniva approvata una successiva legge, la n. 19, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 36 del 6 febbraio 1978, per il finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea «A» della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione ad ulteriori opere di completamento per un importo pari a 1.250 milioni di lire. Si trattava di opere relative a sede stradale, fabbricati ed armamento, essenzialmente riguardanti l'esproprio e lo spostamento di servizi da parte delle concessionarie, la SACOP e la Metrorama. Con tale legge, in effetti, si finanziava — per un importo pari a 12 miliardi e 750 milioni di lire — l'asta di manovra della stazione «Osteria del Curato», oltre ad attrezzature e scale mobili ed ad un'officina di rimessa nella medesima località; inoltre, veniva stabilito che la scelta del concessionario sarebbe stata definita attraverso trattativa privata con le ditte che avevano già operato nell'ambito della linea «A», e ciò per assicurare fondamentalmente la sollecita apertura della linea d'esercizio. Sulla base di tali criteri,

queste opere furono affidate alla società Intermetro.

Con la successiva legge 31 marzo 1980, n. 133, fu autorizzata una spesa ulteriore di 500 milioni per la realizzazione di opere di esproprio ed altro, cioè essenzialmente per il completamento delle opere previste dalla legge 1° febbraio 1978.

L'enorme incremento del processo inflattivo obiettivamente comporta ed ha comportato in tutti i lavori in corso un aumento di spesa che ha sfiorato anche il 400 per cento delle previsioni iniziali: per tale motivo, il Governo ha presentato il disegno di legge in discussione, che affronta la copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della linea «A» attraverso lo stanziamento di 1.500 milioni di lire. Vi è da dire però che probabilmente lo stanziamento di cui trattasi è ancora insufficiente, considerato che 1.350 milioni sono destinati al completamento di opere civili e di esproprio, eccetera; inoltre, va rilevato che essendosi adottato il sistema del pagamento a rimborso spesa, si è ancora in attesa dei consuntivi, per cui le previsioni originarie potrebbero risultare ancora notevolmente dilatate rispetto a questi dati in base ai quali si affronta il problema.

Comunque, poiché il provvedimento in discussione riguarda il completamento di opere indispensabili per assicurare il funzionamento di questa rete fondamentale per il trasporto pubblico nella città di Roma, ritengo che su di esso si debba esprimere parere favorevole, pur considerando la somma stanziata insufficiente per portare a termine le opere programmate.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Non abbiamo molto da aggiungere alla precisa e puntuale esposizione del relatore. Ci limitiamo a dire che non comprendiamo per quale motivo, a distanza di tanti anni, il Governo non sia in grado di presentare un disegno di legge che garantisca la definizione della copertura di tutti gli oneri residui riguardanti le opere in questione. Ciò compor-

ta, evidentemente, sul piano contabile - a causa del continuo aggiornamento dei costi - il permanere di una situazione dalla quale senza dubbio deriveranno poi ulteriori, maggiori oneri. A tal proposito, ci sembra interessante uno dei tanti dati citati dall'onorevole Grippo nel corso della relazione: l'aumento, in qualche caso, del 400 per cento delle spese originariamente previste; pertanto, se noi continueremo a lasciare le cose così come stanno, senza arrivare ad una conclusione, le somme stanziare non solo si riveleranno insufficienti - come mi pare già siano - ma finiranno con il divenire del tutto irrisorie.

Siamo quindi favorevoli all'approvazione del provvedimento in esame e riteniamo, signor presidente, che l'occasione potrebbe fornirci l'opportunità per fare un discorso su questo sistema di trasporto. Noi tutti siamo al corrente dei benefici riscontrati nel pur ancora caotico e complesso traffico della capitale in seguito alla messa in esercizio di questo tratto della linea metropolitana, benefici che tuttavia non appaiono ancora sufficienti: e quindi questa discussione può offrirci l'occasione per far presente l'esigenza di un piano nazionale dei trasporti, di una destinazione di risorse coordinate, programmate, indicizzate, al fine di permettere alle amministrazioni locali, alle aziende, a chi gestisce i vari sistemi di trasporti, di non trovarsi in condizione di dover affrontare le conseguenze dell'aumento di mobilità nei centri urbani e nelle aree metropolitane senza la possibilità di porre in essere, corrispondenti, adeguati interventi.

È questa anche un'occasione, signor presidente, per rivolgere un appello al Governo affinché, nel rispetto di obblighi derivanti dalla legge, presenti il piano poliennale delle ferrovie all'interno di un piano nazionale dei trasporti: progetti, questi, che debbono essere considerati con ogni priorità.

Ritengo inoltre che la nostra Commissione debba riconsiderare la questione per verificare le inadempienze, i ritardi che si sono determinati in questo ambito, stimolando quindi il Governo non solo al ri-

spetto delle leggi, ma anche alla definizione di programmi che richiamino le nostre precedenti deliberazioni - intendo riferirmi, precisamente, alla risoluzione adottata in questa materia -, affinché vengano messi da parte provvedimenti tampone, spesso non completamente efficaci ed idonei ad affrontare situazioni che hanno le caratteristiche e le dimensioni che tutti conosciamo.

Ribadisco comunque, a conclusione di questo mio breve intervento, il nostro parere favorevole al provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

ENRICO RIZZI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Concordo con il relatore ed accolgo anche le giuste osservazioni dell'onorevole Bocchi, al quale assicuro che il Governo si farà parte diligente per dare ad esse una rapida e puntuale risposta.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

È autorizzato lo stanziamento di lire 1.500 milioni per la copertura dei residui oneri relativi all'esecuzione del primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) della linea A (Prati-Termini-Osteria del Curato) della metropolitana di Roma, previste dalle leggi 24 dicembre 1959, n. 1145, e 1° febbraio 1978, n. 19.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere di lire 1.500 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1982 si provvede mediante riduzione di pari importo del capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso

anno finanziario, all'uopo utilizzando parte dell'accantonamento predisposto per il rifinanziamento del programma di costruzione, ampliamento e ammodernamento di linee metropolitane.

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

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge senatori Vincelli ed altri: Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale (Approvata dal Senato) (3832).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Vincelli, Calarco, Pacini, Busso, Bausi e Fracassi: « Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale », già approvata dal Senato nella seduta del 21 dicembre 1982.

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

GAETANO MORAZZONI, *Relatore*. La Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale contiene le condizioni generali alle quali i singoli Stati si sono poi adeguati nella propria normativa interna. Tale Convenzione, che si riferisce al trasporto delle persone, delle merci e dei bagagli, regola quindi il contratto del trasporto aereo e conseguentemente determina la responsabilità del vettore. Per la neces-

sità di avere nei vari paesi regole uniformi e, quindi, un ambiente giuridico omogeneo in materia privatistica, la Convenzione rappresenta un pilastro del diritto privato internazionale in relazione al processo di unificazione che si è andato instaurando nel mondo per ciò che concerne il settore del trasporto aereo.

La Convenzione medesima contiene il principio della limitazione della responsabilità da determinarsi in valori che debbono rimanere uguali ovunque. La misura scelta a tale scopo è stata il franco-oro, corrispondente ad una certa caratura di oro che arriva fino al titolo di novecento millesimi. Tale parametro, a causa delle fluttuazioni monetarie diverse da paese a paese, con il passare degli anni ha perso ogni validità, nel contempo determinando il risultato di creare notevoli incertezze ai fini del risarcimento del danno nel settore considerato. Pertanto, è necessario che lo Stato italiano si associ alle iniziative di molti altri paesi che tendono a sostituire il franco-oro con i diritti speciali di prelievo sul Fondo monetario internazionale e ciò a tutela sia dell'utente sia del vettore.

In considerazione di quanto ho esposto, invito i colleghi a voler esprimere con sollecitudine il proprio voto favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Debbo dare atto al relatore di aver compiuto uno sforzo sovrumano per riuscire a farci comprendere una complicata questione che riguarda la sostituzione dei franchi-oro con i dollari del Fondo monetario internazionale.

Come gruppo comunista, vorremmo limitarci ad una sola osservazione che, ancora una volta, riguarderà una critica nei confronti del Governo: esso, infatti, di fronte ad una esigenza oramai comunemente sentita, non si è fatto carico di presentare in merito un proprio disegno di legge, ma ha atteso che fosse l'iniziativa parlamentare a colmare una lacuna riguardante una materia di stretta com-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 MARZO 1983

petenza dell'esecutivo. Comunque, al di là di questa osservazione di carattere generale, il gruppo comunista non ritiene opportuno dichiararsi contrario al provvedimento e rispetto ad esso preannuncia la propria astensione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GAETANO MORAZZONI, *Relatore*. Vorrei unicamente osservare che condivido la sostanza delle considerazioni testé svolte dal collega Bocchi.

ENRICO RIZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Le somme in franchi oro Poincaré previste dall'articolo 22 della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929, sono sostituite dai seguenti importi:

la somma di 125.000 franchi oro Poincaré, di cui al n. 1, è convertita in 8.300 diritti speciali di prelievo;

la somma di 250 franchi oro Poincaré, di cui al n. 2, è convertita in 17 diritti speciali di prelievo;

la somma di 5.000 franchi oro Poincaré, di cui al n. 3, è convertita in 332 diritti speciali di prelievo.

(*È approvato*).

ART. 2.

Le somme in franchi oro Poincaré previste dall'articolo 22 della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative

al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929, come emendato dall'articolo XI del Protocollo firmato all'Aja il 28 settembre 1955, sono sostituite dai seguenti importi:

la somma di 250.000 franchi oro Poincaré, di cui al n. 1, è convertita in 16.600 diritti speciali di prelievo;

la somma di 250 franchi oro Poincaré, di cui al n. 2, lettera a), è convertita in 17 diritti speciali di prelievo;

la somma di 5.000 franchi oro Poincaré, di cui al n. 3, è convertita in 332 diritti speciali di prelievo.

(*È approvato*).

ART. 3.

Le somme indicate in diritti speciali di prelievo nella presente legge sono considerate come riferentisi ai diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale. La conversione di queste somme in valuta nazionale si effettuerà, in caso di azione giudiziale, applicando la parità ufficiale fissata dal Fondo monetario internazionale al momento del giudizio.

(*È approvato*).

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Dichiaro di votare a favore della proposta di legge in discussione perché mi sembra che le misure da essa recate siano doverose. Vorrei semplicemente osservare che ci sarebbe da ringraziare i senatori che si sono fatti promotori di questa iniziativa di legge mentre, al contrario, il problema avrebbe dovuto essere risolto direttamente dal Governo: si è reso necessario presentare una proposta di legge per ottenere questa correzione che, tuttavia, a mio avviso non è indispensabile proprio per i mutamenti che si sono determinati nel valore dell'oro e della moneta.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà immediatamente votata a scrutinio segreto.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 MARZO 1983

Votazioni segrete.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico i risultati delle votazioni:

Disegno di legge: « Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della linea "A" della metropolitana di Roma » (*Approvato dal Senato*) (3866):

Presenti e votanti . . .	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli . . .	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Amodeo, Baldassari, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Casalino, Cominato, Cuffaro, Degan, Federico, Fiori Giovannino, Forte Salvatore, Gradi, Grippo, Lamorte, Manfredini, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pernice, Picano, Russo Ferdinando, Tamburini.

Proposta di legge: « Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale

e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale » (*Approvato dal Senato*) (3832):

Presenti	26
Votanti	13
Astenuti	13
Maggioranza	7
Voti favorevoli . . .	13
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baghino, Bernardi Guido, Briccola, Degan, Federico, Fiori Giovannino, Grippo, Lamorte, Morazzoni, Picano, Rubino, Russo Ferdinando.

Si sono astenuti:

Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Cominato, Cuffaro, Forte Salvatore, Gradi, Manfredini, Pani, Pavolini, Pernice, Tamburini.

La seduta termina alle 10,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO