

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 14 LUGLIO 1960

(48^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (811) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE	Pag. 958, 959
GIANQUINTO	959
SACCHETTI	959
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	958
TARTUFOLI, <i>relatore</i>	958, 959

« Completamento dei lavori previsti per la circoscrizione ferroviaria di Palermo » (897) (D'iniziativa dei deputati Gioia ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE	955, 956, 957
FLORENA, <i>relatore</i>	955, 957

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* Pag. 956, 957

« Disposizioni per la nomina ad agente stradale della carriera ausiliaria dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) (1056) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	962, 963
AMIGONI, <i>relatore</i>	963
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	963

« Ampliamento del porto e zona industriale di Venezia-Marghera » (1068) (D'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	959, 962
AMIGONI	960, 961, 962
GENCO	960, 962
GIANQUINTO	960, 961
IMPERIALE	960
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	960
TARTUFOLI, <i>relatore</i>	960, 961, 962

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 48^a SEDUTA (14 luglio 1960)

« Determinazione del limite di popolazione per la corresponsione dei contributi di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589 » (1073) (D'iniziativa del deputato Aldisio) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 963, 964
INDELLI, <i>relatore</i>	963
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	964

« Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza » (1081) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	964, 966, 967, 968, 969
ROLLALANZA	967
FLORENA, <i>relatore</i>	964
MILITERNI	967
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	967

« Sostituzione dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, concernente esenzione dalla imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione, manutenzione e riparazione delle strade ed autostrade eseguite dalla A.N.A.S. » (1124) (D'iniziativa del senatore Amigoni) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	952, 953, 954
AMIGONI	953
BARDELLINI	954
GAIANI	954
RESTAGNO, <i>relatore</i>	953
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	954

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE	955, 968, 969
BARDELLINI	954
GAIANI	954
RESTAGNO	968
SACCHETTI	969
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	955
TARTUFOLI	954

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Imperiale, Indelli, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti, Savio, Solari e Tartufoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Buizza e Ottolenghi sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Militerni e Macaggi.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Gianquinto.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

A M I G O N I, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Amigoni: « Sostituzione dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, concernente esenzione dall'imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione, manutenzione e riparazione delle strade ed autostrade eseguite dalla A.N.A.S. » (1124)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Amigoni: « Sostituzione dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, concernente esenzione dall'imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione, manutenzione e riparazione delle strade ed autostrade eseguite dall'A.N.A.S. ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Con effetto dal 18 novembre 1959 l'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Sono esenti da imposte di consumo i materiali necessari alla costruzione, alla manutenzione o alla riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico, ovvero che siano di proprietà dello Stato.

I materiali impiegati nella costruzione di autostrade eseguite con il sistema della concessione sono soggetti ad imposta di consumo nella misura di lire 1.250.000 per ogni

chilometro calcolato sull'asse del tracciato, comprensiva dei materiali per gli edifici e per le opere accessorie; per le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi la misura è di lire 800.000 per chilometro.

I materiali impiegati nella costruzione di tratti di autostrade in concessione già appaltati alla data di entrata in vigore della presente legge sono soggetti alle normali imposte di consumo.

I materiali impiegati nella manutenzione o nella riparazione delle autostrade indicate nei commi secondo e terzo del presente articolo sono esenti da imposta di consumo.

Non si fa luogo al rimborso di imposte già pagate.

Sull'imposta di consumo, di cui al presente articolo, non riscossa direttamente dai Comuni, è applicato a favore degli appaltatori l'aggio in misura del 2 per cento in deroga alle condizioni del contratto di appalto, sia che esso sia ad aggio sia a canone fisso. Della riscossione dell'imposta di cui trattasi non si tiene conto agli effetti degli eventuali minimi garantiti stabiliti dai contratti di appalto ».

Comunico che la 5^a Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, pur osservando che il primo comma del nuovo articolo potrebbe considerarsi superfluo in relazione all'esistenza di vigenti analoghe norme, non ha alcun rilievo da fare per la parte di propria competenza sul disegno di legge in esame ».

R E S T A G N O, *relatore*. Prima di tutto devo richiamarmi alla legge 13 agosto 1959, n. 904, che, con l'articolo 7, detta le norme circa l'esenzione dall'imposta di consumo per i materiali occorrenti per la costruzione delle strade ed autostrade dello Stato. Tutti i colleghi ricorderanno che tale articolo ha formato oggetto di una polemica che si è trascinata per lungo tempo, polemica che si è risolta, però, con l'approvazione dell'articolo.

Successivamente, tale articolo 7 è stato inserito, con qualche lieve variante, nel dise-

gno di legge n. 744, riguardante il riordino strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'A.N.A.S., che la nostra Commissione sta discutendo da parecchi mesi in sede deliberante e che non è ancora arrivato alla sua conclusione. L'articolo in questione, con il numero 31-*bis*, è stato approvato con alcune modifiche.

Siccome, però, tale disposizione riguarda un argomento a se stante, al presentatore è parso inopportuno l'inserimento di esso in un disegno di legge organico, ed ha quindi presentato il provvedimento in esame, composto di un articolo unico, che riporta il testo dell'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, con alcune varianti esplicative.

Trattandosi, pertanto, di una norma già da noi approvata, io, quale relatore, non ho nulla da illustrare, ma tengo a dichiarare di essere d'accordo col presentatore sull'opportunità di trattare separatamente tale materia; la questione delle strade e delle autostrade costituisce, infatti, un problema sempre più urgente e sempre all'ordine del giorno.

Dal momento poi, che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole nei riguardi del disegno di legge in esame, concluderei la mia breve relazione proponendo di approvarlo senz'altro.

A M I G O N I. Le ragioni della presentazione del disegno di legge sono già state ampiamente illustrate dal relatore. Vorrei solamente far notare che, se la Commissione approverà questo provvedimento, è pacifico che l'articolo corrispondente debba venire stralciato dal disegno di legge riguardante l'A.N.A.S.

P R E S I D E N T E. Tale modificazione verrà apportata in sede di coordinamento.

A M I G O N I. Vi è, però, una considerazione da fare. La Sottocommissione, a suo tempo, quando cioè aveva proposto l'inserimento dell'articolo 31-*bis* al disegno di legge riguardante l'A.N.A.S., aveva fatto rilevare che, se tale articolo fosse stato approvato,

l'ultimo comma dell'articolo 5 avrebbe dovuto essere soppresso. Ora, in sede di coordinamento, l'ultimo comma dell'articolo 5 dovrebbe venire soppresso non più perchè tale articolo fa parte del disegno di legge n. 744, ma perchè nel frattempo è stato approvato un altro disegno di legge.

P R E S I D E N T E . È stato già stabilito che, prima dell'approvazione del disegno di legge n. 744 nel suo complesso, verrà distribuito un testo coordinato, nel quale tutte queste questioni verranno risolte.

G A I A N I . Prendo la parola per dire che il mio Gruppo è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, che tende a sanare una situazione piuttosto irregolare, attualmente esistente, e a far cadere i ricorsi che, in questo momento, sono in corso davanti alla Corte costituzionale.

Naturalmente, mi associo alla dichiarazione del senatore Amigoni: in seguito allo stralcio dell'articolo 31-bis dal disegno di legge riguardante l'A.N.A.S., non dobbiamo assolutamente ripristinare l'ultimo comma dell'articolo 5.

A queste condizioni, mi pare che possiamo senz'altro approvare il disegno di legge in esame.

Per quanto riguarda l'osservazione della Commissione finanze e tesoro circa l'inutilità del primo comma dell'articolo unico, vorrei far osservare che anche noi avevamo sollevato tale obiezione, ma, in base alla discussione che ne era seguita, abbiamo riconosciuto l'opportunità di mantenere, per lo articolo 7 della legge n. 904 del 1959, la stessa dizione adottata per l'articolo in esame; di conseguenza riteniamo che non convenga modificare la dizione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo è favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Sull'ordine dei lavori

G A I A N I . Chiedo la parola per protestare per il modo con cui ci si è comportati nei confronti del disegno di legge numero 744, riguardante il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'A.N.A.S.

È, infatti, da parecchi mesi che stiamo discutendo tale provvedimento, e da settimane ormai non ci restano da approvare che le tabelle dei coefficienti.

Il Ministro stesso, all'inizio della discussione, ci ha fatto presente l'urgenza di tale provvedimento, e ritengo pertanto che, date le aspettative che si sono create nel personale e dato l'ingente lavoro che in questi ultimi mesi abbiamo svolto in sede di Commissione, sia assurdo non concluderne rapidamente la discussione.

Chiedo, pertanto, che sia messa a verbale una formale protesta, perchè il Governo non ha adempiuto con sollecitudine ai propri impegni circa l'approvazione di questo disegno di legge.

T A R T U F O L I . Vorrei anch'io far rilevare che dobbiamo cercare di accelerare i tempi, non per associarmi alla protesta del senatore Gaiani, ma perchè, effettivamente, ci troviamo di fronte ad un'Azienda statale, che merita tutta la nostra considerazione.

B A R D E L L I N I . Mi associo al rilievo fatto dal senatore Gaiani. Vorrei, infatti, ricordare agli onorevoli colleghi che quando noi, all'inizio della discussione del disegno di legge riguardante l'A.N.A.S., avanzammo talune questioni, come ad esempio quella della difesa dei Comuni per la riscossione del dazio, il Ministro, con la rudezza che gli è consueta, ci chiamò responsabili dell'eventuale ritardo che avremmo determinato, con lunghe discussioni, nell'applicazione della legge e ci mise, quindi, in condi-

zione di sentirci, in un certo senso, colpevoli del ritardo, mentre ora è proprio a causa del suo atteggiamento che non riusciamo a concludere la discussione di questo disegno di legge.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Riconosco l'urgenza di questo provvedimento, urgenza che, del resto, è stata fatta presente dall'onorevole Ministro fin dall'inizio della discussione; senonchè circostanze a voi note ci hanno costretti a rinviare l'approvazione dell'ultima parte di questo disegno di legge. Oggi il Ministro non è potuto intervenire, essendo impegnato in Aula per la discussione del bilancio dei Lavori pubblici, in relazione al quale vi sono 27 oratori e 58 ordini del giorno, ma è perfettamente d'accordo nel fissare una seduta pomeridiana per domani, onde terminare la discussione del disegno di legge di cui trattasi.

Mi pare, pertanto, che essendo ormai giunti alla fase finale di tale approvazione, un ritardo di 24 ore non sia poi così grave.

P R E S I D E N T E. Pertanto, se non si fanno osservazioni, la seduta pomeridiana di domani sarà esclusivamente dedicata al disegno di legge riguardante l'A.N.A.S.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gioia ed altri: « Completamento dei lavori previsti per la circonvallazione ferroviaria di Palermo » (897) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gioia ed altri: « Completamento dei lavori previsti per la circonvallazione ferroviaria di Palermo ».

F L O R E N A, *relatore*. Onorevoli senatori, penso che da quanto detto su questo

disegno di legge in altra seduta, siano risultate evidenti la necessità e l'urgenza di approvarlo sollecitamente, ma desidero ugualmente aggiungere in proposito poche altre considerazioni per meglio chiarire i principi cui il presente provvedimento è ispirato.

La fondamentale esigenza di non ostacolare e ritardare lo sviluppo urbanistico ed economico della città di Palermo, eliminando lo sbarramento costituito dalla linea ferroviaria di allacciamento al porto che attraversava il centro urbano paralizzando il traffico cittadino, era vivamente sentita già da vari decenni.

Fu ritenuto indispensabile provvedere ad una nuova sistemazione degli impianti ferroviari, progettando la costruzione di una linea di circonvallazione esterna al centro urbano, che assicurasse la possibilità di facili collegamenti stradali tra il centro urbano stesso e le zone di espansione.

Nel relativo progetto tale linea di circonvallazione venne prevista su due tronchi.

La costruzione del primo tronco — compreso tra la Stazione di Palermo-Lolli e il porto — iniziata nel 1932, fu condotta a termine nel 1953 e comportò una spesa di lire 816 milioni, di cui lire 12 milioni tra il 1932 e il 1940 e lire 804 milioni dopo il 1945.

Tra le opere più importanti eseguite si rivelano una galleria di metri lineari 1.400 circa, due cavalcavia, un ponte in cemento armato, una galleria artificiale, l'ampliamento del piazzale della stazione di Palermo-Lolli, la costruzione del nuovo scalo di Sanpolo, nonchè il riordino degli impianti ferroviari del porto.

L'attivazione del primo tronco, della lunghezza di metri lineari 4.600 circa, permise di procedere alla demolizione del preesistente binario di allacciamento del porto che attraversava il centro urbano, con l'eliminazione di tre passaggi a livello e di cinque interruzioni stradali.

Con decreto ministeriale n. 3.547 del 1^o agosto 1954 venne approvato il progetto per la costruzione del secondo tronco di circonvallazione, compreso tra la galleria Porta di Castro e la stazione di San Lorenzo della linea Palermo-Trapani, progetto che prevede-

va tale tratto di linea in galleria, nonchè la soppressione della stazione di Palermo-Lolli e l'impianto della nuova stazione di Palermo-Notarbartolo.

Per la costruzione di tale secondo tronco, della lunghezza di circa metri lineari 5.480 e delle opere connesse fu, a suo tempo, preventivata una spesa di lire 3.500 milioni. I relativi lavori ebbero inizio nel 1954, ma data l'esiguità degli stanziamenti annualmente concessi non poterono essere condotti con il ritmo che la situazione richiedeva.

Per la costruzione di tale secondo tronco, sono stati, nel complesso, spesi lire 840 milioni, ma i lavori ora sono praticamente sospesi, non essendo stato effettuato alcun finanziamento negli esercizi 1957-58 e 1958-59 e prevedendosi, per l'esercizio 1959-60, uno stanziamento di appena 105 milioni.

Tra le principali opere già realizzate, sono la costruzione della galleria « Re Ferdinando » della lunghezza di metri lineari 1.840 circa, e il relativo cunicolo per lo scarico delle acque.

Il ritardato finanziamento delle opere del secondo tronco ha già determinato, in relazione agli intervenuti aumenti dei costi della manodopera, della materia prima e dei terreni, un aumento nella previsione di spesa per l'ultimazione dei lavori valutato a lire 3.800 milioni.

Tra le principali opere da eseguire vi sono la costruzione di nuove gallerie, per alcuni tratti artificiali, per una lunghezza di metri lineari 1.700 circa, la costruzione della nuova stazione di Notarbartolo e del cavalcavia che ne attraverserà il piazzale.

Viste però le osservazioni fatte dalla 5^a Commissione del Senato in rapporto alla copertura, si è ritenuto opportuno modificare l'impostazione finanziaria del provvedimento stesso, in modo da rendere possibile il finanziamento necessario.

Si propone pertanto di far decorrere gli impegni di spesa con lo spostamento di un anno così che essi opererebbero dall'esercizio 1960-61 per quanto si riferisce ai 200 milioni e dagli esercizi 1961-62, 1962-63,

1963-64 per quanto si riferisce ai 3.600 milioni.

Si propone inoltre un emendamento aggiuntivo — l'articolo 3 — del seguente tenore: « Il Ministero dei lavori pubblici può effettuare appalti, per le esigenze dei programmi, assumendo impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purchè tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti, negli esercizi finanziari, entro i limiti degli stanziamenti rispettivi ».

Con le modifiche proposte e per i motivi sopra elencati esprimo parere favorevole circa l'approvazione del disegno di legge e prego gli onorevoli colleghi della Commissione di volerlo votare.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Con lo spostamento dei 200 milioni all'esercizio 1960-61, il Governo non ha obiezioni da fare circa l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per il completamento dei lavori previsti dal progetto per la linea di circoscrizione ferroviaria di Palermo, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la somma occorrente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 200.000.000 nell'esercizio 1959-60 e di lire 1.200.000.000 in ciascuno degli esercizi 1960-61, 1961-62 e 1962-63.

A questo articolo sono stati presentati dal senatore Florena due emendamenti, tendenti, rispettivamente, a sostituire le parole: « esercizio 1959-60 » con le altre: « esercizio 1960-1961 » relativamente alla spesa di 200 milioni, e a sostituire le parole: « esercizi 1960-

1961, 1961-62 e 1962-63 » con le altre : « esercizi 1961-62, 1962-63 e 1963-64 ».

Metto ai voti il primo emendamento sostitutivo presentato dal relatore.

(È approvato).

Metto ai voti il secondo emendamento sostitutivo presentato dal relatore.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1, il quale, con gli emendamenti testè approvati, risulta così formulato :

« Per il completamento dei lavori previsti dal progetto per la linea di circoscrizione ferroviaria di Palermo, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la somma occorrente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 200.000.000 nell'esercizio 1960-61 e di lire 1.200.000.000 in ciascuno degli esercizi 1961-62, 1962-63 e 1963-64 ».

(È approvato).

Art. 2.

È ridotta di lire 200.000.000 l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2 della legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1959-60 ed, in corrispondenza, è ridotto di pari somma lo stanziamento del capitolo n. 143 dello stato di previsione medesimo del detto esercizio.

Alla copertura dell'onere di cui all'articolo 1 della presente legge nell'esercizio 1959-60 si provvede con la disponibilità derivante dalla riduzione disposta al precedente comma.

Avendo approvato l'articolo 1 con l'emendamento presentato dal senatore Florena, è evidente che bisognerà coordinare le disposizioni previste nell'articolo 2 con quelle di cui all'articolo 1, nel senso che al primo e al secondo comma, le parole « esercizio 1959-

1960 » andranno sostituite dalle altre : « esercizio 1960-61 » mentre al primo comma le parole : « capitolo n. 143 » andranno sostituite dalle altre : « capitolo 145 ».

Se non vi sono obiezioni alle modifiche di cui sopra, metto ai voti l'articolo 2.

(È approvato).

Il senatore Florena ha presentato inoltre un emendamento tendente ad aggiungere un articolo 3 del seguente tenore :

« Il Ministero dei lavori pubblici può effettuare appalti, per le esigenze dei programmi, assumendo impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purchè tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti, negli esercizi finanziari, entro i limiti degli stanziamenti rispettivi ».

F L O R E N A , *relatore*. Onorevoli colleghi, con questo emendamento ho desiderato mettere il Ministero dei lavori pubblici in condizione di far cominciare i lavori e dare gli appalti anche antecedentemente all'esercizio 1961-62, impostando l'impegno di pagamento durante detto esercizio.

P R E S I D E N T E . Questo è un primo passo verso la riduzione dei residui passivi; si possono dare gli appalti prima, quando ci sono gli stanziamenti, pagando l'appaltatore alla fine dell'esercizio.

È un principio che sottolineo perchè riveste grande importanza e ricordo che circa dodici anni fa io stesso ho cercato di metterlo in atto.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo circa l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Florena.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dallo onorevole relatore, che dovrà costituire lo articolo 3, e di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (811)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia ».

Riprendiamo la discussione sul disegno di legge, di cui nuovamente do lettura:

Articolo unico.

La tassa portuale per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nel porto di Venezia, imposta fino al 31 dicembre 1950 con l'articolo 1 del regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2101, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, prorogata fino al 31 dicembre 1962 con il regio decreto-legge 8 dicembre 1938, n. 2073, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e modificata, per quanto attiene alla misura, con la legge 27 marzo 1952, n. 198, è ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984.

Il provento della tassa, a decorrere dal 1° gennaio 1963, è devoluto in parti uguali allo Stato ed al Provveditorato al porto di Venezia.

T A R T U F O L I , *relatore.* Onorevoli senatori, credo sia il caso di riepilogare solo brevemente i termini del problema.

Nel testo del provvedimento approvato dalla Camera, all'ultimo comma è detto che il riparto di quelli che sono i proventi annuali derivanti dalla tassa per il carico e lo scarico delle merci nel porto di Venezia si divide in parti uguali tra lo Stato e il Provveditorato al porto di Venezia. Ora, a que-

sto proposito, certamente ricorderete che c'è stato un intervento del senatore Gianquinto, il quale, a nome di altri colleghi del Veneto, ha proposto una modifica sostanziale all'ultimo comma di questo provvedimento, di modo che il riparto delle entrate si effettui tra il Provveditorato al porto di Venezia e la Amministrazione comunale, anzichè tra il primo e lo Stato.

Bisogna infatti tener conto che il presente disegno di legge a favore del porto di Venezia, se permetterà di incrementare il traffico a tutto interesse della città lagunare, imporrà nel contempo all'Amministrazione comunale la costruzione di opere, con un onere che non sarebbe in grado di sostenere se non con un aiuto determinato.

Di fronte a questa difficoltà ci siamo trovati nella condizione di dover rallentare lo iter parlamentare del provvedimento, perchè non sapevamo se il Governo sarebbe stato favorevole alla modifica proposta dal Parlamento circa la divisione dei proventi tra Provveditorato e Comune, oppure se avrebbe insistito sulla partizione tra Provveditorato e Stato.

Orbene, mi sono premurato, anche a seguito di nuovi interventi del senatore Gianquinto, di interpellare il Sottosegretario di Stato e il Ministro delle finanze, al quale ho illustrato la suddetta proposta.

Il Ministro Trabucchi, pensoso degli interessi dello Stato, perchè il suo compito e la sua funzione sono questi, non dicendomi chiaramente sì, mi ha fatto però comprendere che se il Parlamento avesse deciso per la approvazione della modifica, da parte sua non ci sarebbero state opposizioni.

Ora, non so se l'onorevole Sottosegretario Spasari possa essere favorevole alla proposta del senatore Gianquinto, anche per il fatto che ho parlato solo poco fa con il Ministro Trabucchi, il quale da parte sua, ripeto, se la Commissione si esprimesse favorevolmente, non si opporrebbe.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo non ha nulla da obiettare e si dichiara per l'accettazione della modifica proposta.

S A C C H E T T I. Onorevole Presidente, anche il mio Gruppo è d'accordo circa l'approvazione del disegno di legge in discussione con la modifica testè illustrata; poichè però il senatore Gianquinto ha partecipato alle numerose discussioni e trattative per far arrivare in porto questo provvedimento, prima di approvarlo, penso sarebbe nostro dovere di cortesia invitarlo in questa Aula, tanto più che egli stesso lo desidera.

T A R T U F O L I, *relatore*. Franca-mente, l'intervento del senatore Gianquinto mi sembra superfluo per la ragione che, raggiunta la soddisfazione di veder accolto il suo desiderio, reputo abbia poca importanza che l'approvazione del provvedimento avvenga o meno in sua presenza.

S A C C H E T T I. Senatore Tartu-foi, si trattava solo di usare una cortesia, del resto doverosa, ad un collega che tanto ha contribuito all'approvazione di questo disegno di legge.

In effetti, si chiedeva solo di rinviare di poco l'approvazione per effettuarla in sua presenza. Tutto qui.

P R E S I D E N T E. Onorevoli se-natori, ogni discussione è superata dall'ar-rivo del senatore Gianquinto.

G I A N Q U I N T O. Ringrazio la 7^a Commissione dell'atto di omaggio che con l'approvazione di questo disegno di legge si fa a Venezia, e penso che ogni tempesta si vada così a placare nelle acque della sua la-guna.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

T A R T U F O L I, *relatore*. Propongo all'ultimo comma dell'articolo unico un emen-damento sostitutivo del seguente tenore:

« Il provento della tassa, a decorrere dal primo gennaio 1963, è devoluto in parti uguali al Provveditorato al porto di Vene-zia ed all'Amministrazione comunale di Vene-zia ».

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal re-latore.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge d'ini-ziativa dei deputati Gagliardi ed altri: « Am-piamento del porto e zona industriale di Ve-nezia-Marghera » (1068) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del gior-no reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: « Ampliamento del porto e zona industriale di Venezia-Marghera », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Do lettura del parere trasmessoci dalla 5^a Commissione:

« La Commissione finanze e tesoro rileva che per l'esecuzione delle opere di compe-tenza dello Stato previste per un importo di due miliardi è stato provveduto alla rela-tiva iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per un miliardo nell'esercizio finanziario 1959-1960 (capitolo 128 - vedi nota « a ») e per un miliardo nell'esercizio finanziario 1960-61 (capitolo 131 - vedi nota « a »).

Sarebbe stato preferibile nell'articolo 3 fare riferimento al capitolo 131 dello stan-ziamiento del secondo miliardo per l'eserci-zio finanziario 1960-61; tuttavia, constatata l'esistenza della cifra in bilancio non si ri-tiene di insistere sull'emendamento che ri-manderebbe alla Camera il provvedimento ».

Anche la Commissione finanze e tesoro, pertanto, non ha obiezioni sostanziali, dal punto di vista finanziario, da sollevare circa l'approvazione del disegno di legge così come è stato approvato alla Camera dei deputati

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 48^a SEDUTA (14 luglio 1960)

G I A N Q U I N T O. Alla Camera dei deputati tale provvedimento è stato approvato all'unanimità!

T A R T U F O L I, *relatore*. Lo studio che mi riproponevo di fare per configurare la storia industriale di Marghera e per prospettare le esigenze successive, mi sembrava un doveroso riconoscimento nei confronti dello sviluppo del Paese e dell'interesse delle masse lavoratrici che a noi stanno tanto a cuore. Questo era il mio proposito preminente e fondamentale, e nello stesso tempo, data la complessità del provvedimento, mi ero fatto parte diligente per richiedere all'altro ramo del Parlamento gli stenografici della discussione, che mi sono arrivati soltanto questa mattina.

Pertanto, per mia soddisfazione personale, dovrei chiedere di ritardare la discussione del disegno di legge in esame; ma rinunciando alla possibilità di fare una bella figura nei vostri confronti con una relazione dettagliata ed esauriente e mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge, quantunque si tratti di un provvedimento molto complesso, perchè concerne materie riguardanti la pubblica utilità, i soggetti espropriati, le procedure espropriative, la esenzione dagli espropri, la stima dei beni e la concessione delle aree. Questa, infatti, è tutta la materia configurata nel disegno di legge, formulato in 14 articoli.

Ripeto, pertanto, che non ho nulla da eccepire sull'approvazione del provvedimento così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, specialmente dopo la lettura del parere della Commissione finanze e tesoro. Ritengo, infatti, che, anche senza entrare del vivo delle singole disposizioni, possiamo presumere che esse siano rispondenti all'esigenza di dare una funzionalità a questo ampliamento e di fare tesoro delle esperienze del passato.

A M I G O N I. Ritengo che per un provvedimento di tale importanza, il relatore debba compiere gli studi necessari e poi riferire alla Commissione; non possiamo assolutamente delegare la Camera ad appro-

vare i provvedimenti che vengono al nostro esame.

Il disegno di legge è senz'altro ben formulato, ma vi potrebbe essere qualche obiezione da sollevare.

Mi è stato, ad esempio, segnalato che all'articolo 9 sarebbe opportuno stabilire che sono esenti dall'espropriazione anche quelle aree che sono indispensabili in vista del prevedibile sviluppo degli impianti industriali.

Penso che il relatore potrebbe approfondire la questione e riferirci domani in proposito.

T A R T U F O L I, *relatore*. Questo non è assolutamente possibile, perchè se devo approfondire lo studio di una materia così complessa devo entrare nel vivo di tutte le considerazioni, e non solo di quella avanzata dal senatore Amigoni.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi pare che sia doveroso approfondire tale studio, e ritengo quindi indispensabile rinviare la discussione del disegno di legge in esame.

I M P E R I A L E. Sarebbe necessario sapere se il senatore Amigoni ha fatto delle semplici osservazioni, o se ha intenzione di presentare degli emendamenti, perchè nel primo caso ritengo che il disegno di legge possa essere senz'altro approvato, non essendovi alcun motivo per rimandarne la discussione.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Penso che non sia assolutamente il caso di approvare un disegno così importante senza una relazione.

G E N C O. Il senatore Tartufoli domani non è in condizioni di intervenire in Commissione, perchè deve partire, e quindi ritengo sia opportuno rinviare di qualche giorno la discussione del disegno di legge in esame, anche perchè nessuno di noi ha avuto la possibilità di approfondirne l'esame e, d'altra parte, non possiamo basarci unicamente sul lavoro svolto alla Camera dei deputati.

Lungi da me e da qualsiasi altro membro della Commissione l'idea di ostacolare le giuste aspirazioni della città di Venezia, ma dal momento che dobbiamo discutere un disegno di legge di questa importanza, è anche opportuno che ci rendiamo perfettamente conto della situazione.

G I A N Q U I N T O. Nessuno di noi pensa che la Commissione debba approvare un provvedimento così importante senza rendersi conto del suo contenuto, ma vorrei far presente che sono già in corso dei mutui in applicazione del disegno di legge, perchè il consorzio tra il Comune, la Provincia, la Camera di commercio e il Provveditorato al porto è già costituito e questi sono lavori che vengono eseguiti metà con il finanziamento dello Stato e metà con il finanziamento degli enti locali.

Tuttavia sarebbe gradimento mio e dei miei colleghi che, in occasione di questo disegno di legge, il Senato prendesse più diretto contatto con i problemi di Venezia, e sarebbe per me una gran gioia partecipare alla discussione di questa Commissione per rendere più esplicito quanto è già implicitamente contenuto nel provvedimento. Vi sono, però, due motivi che ci spingono a chiedere alla Commissione di approvare il disegno di legge così com'è, e precisamente, in primo luogo, la considerazione che quest'ultimo è stato approvato unanimemente alla Camera nel testo originario, e in secondo luogo la preoccupazione determinata dal fatto che ci troviamo alla vigilia di una probabile crisi di Governo, e di conseguenza non sappiamo quando sarà possibile riunirci nuovamente.

Il collega Amigoni, però, è pienamente in diritto di insistere nella sua proposta.

A M I G O N I. Non sono abituato ad insistere per un semplice capriccio, anzi mi sembra di essere sempre piuttosto conciliante, ma in questo caso ritengo necessario rimandare la discussione del disegno di legge.

T A R T U F O L I, *relatore*. Vorrei precisare che le dichiarazioni da me fatte prece-

dentemente sono del tutto obiettive, del tutto fedeli alla realtà, e certamente non volte a sollevarmi dall'onere dello studio del provvedimento: ho, infatti, dichiarato *a priori* di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge così com'è.

Desidero ora rispondere all'interrogativo posto dal collega Amigoni, che si è preoccupato di ovviare a situazioni, diciamo, improprie nei confronti delle aziende esistenti, affermando che il titolo IV del disegno di legge, e precisamente quello relativo alla « esenzione dagli espropri » si riferisce soltanto ai fabbricati già esistenti. Ritengo, però, che la sua obiezione pertinente ed appropriata, di uomo che ha il senso della responsabilità di fronte a questi problemi, sia superata dal secondo comma dell'articolo 9 che dice: « Saranno pure escluse dall'espropriazione quelle aree, non destinate ad opere pubbliche, per le quali i proprietari presentino, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano di utilizzazione industriale conforme agli scopi portuali e di industrializzazione della zona e del piano generale di cui all'articolo 12 ».

È chiaro, pertanto, che nessuno potrà venire privato di un'area contigua allo stabilimento che, in rapporto ai programmi aziendali, debba venire utilizzata per determinati scopi.

Di conseguenza, se il senatore Amigoni non ha altre osservazioni specifiche da fare, ritengo che si possa senz'altro approvare il disegno di legge nel testo originario che alla Camera dei deputati, presenti 28 membri di tutti i partiti, è stato approvato con 28 voti favorevoli. D'altra parte, la lunga serie di pagine di resoconto stenografico della Camera ci fa presumere che la discussione che vi si è svolta sia stata esauriente. Siamo tutti d'accordo che la Camera e il Senato sono due organi completamente distinti, ma le considerazioni da me formulate hanno pur sempre una notevole importanza.

Dichiaro, pertanto, di accettare pienamente la decisione che la Commissione vorrà prendere.

A M I G O N I. Sono spiacente di non essere d'accordo con il senatore Tartufoi, ma al secondo comma dell'articolo 9 si dice che saranno escluse dall'esproprio quelle aree per le quali i proprietari presentino entro sei mesi un piano di utilizzazione industriale. Ora, dal mio punto di vista, gli stabilimenti possono venire ampliati in sei mesi o in sei anni, e quindi mi pare che tale dizione non sia soddisfacente.

Può darsi che la mia obiezione sia infondata, ma comunque è certo che si tratta di una materia che merita di essere approfondita, e non vedo l'estrema urgenza di discutere oggi, senza una adeguata relazione, un provvedimento di tale importanza.

T A R T U F O L I, *relatore*. Sono chiamato in causa diretta dal senatore Amigoni che è un industriale, ma sono industriale anch'io e svolgo nel mio paese un'attività onesta e capace, con 500 operai alle mie dipendenze. Per l'esperienza che quindi ho anch'io in questa materia, posso assicurare che nei confronti di ogni stabilimento si è considerata, nel disegno di legge, la possibilità di proteggere le aree adiacenti allo stabilimento stesso in vista di qualsiasi eventualità di futuro sviluppo. Se io mi trovassi, pertanto, ad avere uno stabilimento nella zona di Marghera al momento in cui entra in vigore una legge di questa natura, farei il piano di utilizzo di quell'area che mi ero riservata per eventuali possibili cambiamenti organizzandovi una mensa aziendale o un nuovo reparto per lavorare il *terital* o un'altra fibra sintetica.

Ho detto questo per dimostrare che l'obiezione del senatore Amigoni non è così grave da richiedere un rinvio della discussione.

Se noi fossimo certi di poterci riunire nella prossima settimana, non vi sarebbe, effettivamente, ragione di discutere il provvedimento con tanta urgenza, ma quanto ha rilevato il senatore Gianquinto è molto giusto, e malgrado io mi auguri vivamente che ciò non accada, e con questo dichiaro la mia opinione e il mio apprezzamento politico, può darsi che il Parlamento faccia l'ennesimo errore di accogliere le dimissioni del Go-

verno senza che vi sia stato un voto negativo nei suoi confronti.

Ecco perchè mi faccio interprete dell'opinione prevalsa fino ad ora e mi permette di polemizzare con un collega di tanto conto come il senatore Amigoni.

G E N C O. Il senatore Amigoni ha posto l'accento su alcune perplessità, che del resto molti di noi hanno, per cui credo che rimandare l'approvazione del provvedimento di qualche tempo, per poterci meglio documentare non sia un errore.

Bisogna lasciare ad ognuno il tempo e la responsabilità di studiare il problema per poi approvare in piena coscienza il disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per la nomina ad agente stradale della carriera ausiliaria dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) (1056) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la nomina ad agente stradale della carriera ausiliaria dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) » già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a conferire, oltre i posti della qualifica iniziale del ruolo degli agenti stradali (cantonieri) messi a concorso con il decreto ministeriale 5 dicembre 1956, n. 1292, anche 700 di quelli

che risultino disponibili alla data di approvazione della graduatoria, seguendo l'ordine della medesima, e prescindendo dai limiti di cui al 2° comma dell'articolo 8 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

A M I G O N I, *relatore*. Onorevoli senatori, scopo di questo provvedimento, come è stato fatto rilevare anche alla Camera, è quello di evitare di indire immediatamente nuovi concorsi per posti di cantoniere, perchè all'ultimo, bandito con decreto ministeriale del 5 dicembre 1956, hanno partecipato 18.000 concorrenti per 550 posti, causando un lungo lavoro per l'espletamento degli atti di procedimento concorsuale.

Durante questa procedura, è aumentato il numero di posti vacanti nel ruolo dei cantonieri dell'A.N.A.S., cosicchè attualmente essi sono 1.635.

Ora, volendo evitare un nuovo concorso per tutte le difficoltà derivate dall'ultimo indetto, credo sia opportuno consentire all'Azienda di assegnare i posti vacanti in base a quanto precisato nell'articolo unico del disegno di legge in discussione, tanto più che, essendo la nostra Commissione sul punto di approvare il provvedimento di legge sul riordinamento strutturale dei ruoli organici dell'A.N.A.S., l'Azienda delle strade ha oggi bisogno di potenziare tutte le sue disponibilità di personale per disimpegnare i nuovi compiti che le verranno affidati.

Confido pertanto che gli onorevoli senatori si vorranno dichiarare favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si dichiara favorevole all'approvazione del disegno di cui trattasi.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Aldisio: « Determinazione del limite di popolazione per la corresponsione dei contributi di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589 » (1073) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Aldisio: « Determinazione del limite di popolazione per la corresponsione dei contributi di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura.

Articolo unico.

L'articolo 21 della legge 3 agosto 1949, n. 589, è sostituito dal seguente:

« Ai fini della corresponsione dei contributi di cui agli articoli 3, 4 e 5, per la determinazione del limite di popolazione si tiene conto della popolazione residente in ogni comune alla data del 1° gennaio dell'anno in cui viene concesso il contributo statale, risultante dai registri anagrafici ».

I N D E L L I, *relatore*. Onorevoli senatori, la legge 3 agosto 1949, n. 589, stabilisce all'articolo 21 che la corresponsione dei contributi agli Enti locali si effettua in base al censimento della popolazione alla data della domanda di concessione.

Poichè l'ultimo censimento è avvenuto nel 1951, e poichè tra la data della domanda di concessione e il decreto formale del contributo intercorrono spesso parecchi anni, per cui la popolazione del comune subisce variazioni in più o in meno a volte notevoli, l'onorevole Aldisio ha ritenuto opportuno proporre la modifica del suddetto articolo 21 per dare ai comuni interessati il con-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)48^a SEDUTA (14 luglio 1960)

tributo in base alla popolazione effettivamente esistente in base al censimento alla data dell'anno in cui il contributo viene formalmente concesso.

Il vantaggio derivante dal provvedimento in discussione è che gli Enti locali potranno ottenere il mutuo di favore per il maggiore importo di spesa dalla Cassa depositi e prestiti.

Inoltre, non comportando il provvedimento alcun nuovo onere, la Commissione finanze e tesoro si è espressa favorevolmente e penso che anche gli onorevoli colleghi vorranno approvarlo.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo non ha nulla da obiettare circa l'approvazione del disegno di legge in discussione.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza » (1081) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio presente che, dal punto di vista finanziario, la 5^a Commissione è favorevole a questo provvedimento di legge.

F L O R E N A, *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione, pre-

sentato dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro del bilancio e *ad interim* del tesoro, che viene all'esame di questa Commissione, concerne l'autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza.

Per quanto concerne il primo punto, faccio presente che la linea Genova-Ventimiglia, di km. 148, è esercitata a semplice binario ad esclusione di tre brevi tratti a doppio binario tra le stazioni di Genova Sampierdarena-Voltri (km. 9), Loano-Albenga (km. 9) e Ospedaletti-Ventimiglia (km. 10).

Il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia dovrà essere realizzato a non lontana scadenza appalesandosi già urgente ed indispensabile conferire ad una relazione internazionale così importante il definitivo assetto richiesto dalle esigenze del traffico.

La linea, che riusciva ad assolvere con regolarità il traffico fino a 60 treni (potenzialità 70), ha raggiunto oggi nel tratto Genova-Savona la media di 82 treni con punta massima di 90.

Accurati studi condotti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato in tema di previsione di traffico, tenendo nel dovuto conto l'attuazione del Mercato comune, fanno ritenere in una previsione moderata che entro il 1967 il traffico venga a maggiorarsi del 50 per cento e dell'80 per cento entro il 1972.

Sulla base degli incrementi previsti per il 1972, pertanto, la linea in argomento dovrebbe essere interessata da un movimento annuo di circa 4.000.000 di viaggiatori (11.000 al giorno) e 50.000 carri carichi (140 al giorno) pari a 770.000 tonnellate (2.100 al giorno), con un aumento di 1.700.000 viaggiatori e di 22.000 carri, pari a 350.000 tonnellate.

La stazione di Savona Letimbro, a cui fanno capo anche le linee di Altare e Ferrania, con i suoi impianti attuali è oggi assolutamente insufficiente a fronteggiare le esigenze del servizio ferroviario, che viene svolto con gravi difficoltà e con accorgimenti che non possono essere protratti indefinitamente.

Già nel periodo dal 1933 al 1942 fu studiato dal Ministero dei lavori pubblici, d'in-

tesa con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, un progetto per il riordinamento dei servizi ferroviari di Savona.

Tale progetto, che riportò il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici (voto n. 1673 del 28 settembre 1942), prevedeva sostanzialmente le seguenti opere:

a) costruzione della nuova stazione di Savona Mongrifone in sponda destra del torrente Letimbro, destinata al servizio viaggiatori e merci a velocità accelerata, in sostituzione dell'attuale stazione di Savona Letimbro;

b) costruzione della nuova stazione di Savona Piazza Doria sulla sede ampliata dell'attuale stazione di Savona Fornaci, comprendente lo scalo merci a velocità ordinaria, i fasci di binari per lo smistamento ed il riordino dei treni merci, gli impianti di trazione (deposito locomotive, officine, squadra rialzo, dormitorio, eccetera), nonché l'allacciamento diretto al porto di Savona;

c) spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia tra la nuova stazione di Savona Mongrifone e la stazione di Varazze (esclusa) con le conseguenti modifiche degli allacciamenti a Savona delle due linee per il Piemonte (via Altare e via Ferrania) e la costruzione delle nuove stazioni di Albissola e di Celle. La nuova linea a monte, della lunghezza di km. 10,397, è prevista a doppio binario, con km. 6,552 in galleria.

I lavori di cui sopra non ebbero inizio nello stesso anno 1942 per l'aggravarsi delle condizioni generali dello stato di guerra in cui allora versava la Nazione, bensì nel dicembre 1946 allorché cessate le ostilità, il Ministero dei lavori pubblici prescelse tra l'altro la realizzazione dei lavori medesimi per alleviare, almeno in parte, la forte disoccupazione esistente in quell'epoca.

Furono eseguiti infatti a carico di stanziamenti contingenti per cifre di limitata entità e successivamente a carico di regolari stanziamenti di cui ai decreti ministeriali 25 ottobre 1954, n. 6089 e 31 marzo 1955, n. 1815 (questi ultimi per importo complessivo di lire 575 milioni circa), lavori vari per la formazione

della sede della nuova stazione di Savona Piazza Doria e la costruzione, quasi interamente in viadotto o in galleria, dell'allacciamento diretto tra detta stazione e Savona marittima.

Per il completamento dei lavori programmati, occorreva però una ulteriore spesa di lire 14 miliardi, secondo quanto preventivato dallo stesso Ministero dei lavori pubblici nel 1954, spesa oggi rivalutabile in circa 15 miliardi.

Con legge 4 agosto 1955, n. 730, fu autorizzato un primo stanziamento di lire 7 miliardi per le predette opere ferroviarie interessanti la provincia di Savona. Tali fondi sono stati tutti impegnati. Lo stato dei lavori al termine di quelli in corso sarà il seguente:

a) eseguito parzialmente il parco merci di Savona Fornaci e completato il raccordo al porto con il relativo armamento;

b) costruito il fabbricato viaggiatori della stazione di Savona Mongrifone;

c) costruita in parte la sede ferroviaria per lo spostamento, a monte, del tratto di linea in esercizio Varazze-Savona.

Restano da costruire:

chilometri 4,341 di sede ferroviaria a doppio binario di cui chilometri 3,534 in galleria;

i piazzali delle stazioni di Albissola e Celle con i relativi fabbricati viaggiatori;

il completamento dei piazzali di Savona Fornaci e Savona Mongrifone;

il fabbricato per i servizi accessori;

i fabbricati alloggi per n. 43 famiglie e n. 2 fabbricati dormitori per n. 44 letti;

le deviazioni di strade con la costruzione dei relativi sottovia e cavalcavia, muri di sostegno e opere varie, l'armamento dell'intero tratto Varazze-Savona, del parco merci di Savona Fornaci e del piazzale di Savona Mongrifone;

infine, gli impianti speciali di stazione e di linea.

Da un esame condotto con criteri della massima economia è risultato che per ultima-

re e rendere funzionali i sopradetti impianti occorre una ulteriore spesa di lire 8 miliardi che viene stanziata (articolo 1) in cinque esercizi in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1960-61, lire 2 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1,5 miliardi nell'esercizio 1964-65.

L'opportunità, in secondo luogo, di procedere alla costruzione di una nuova linea ferroviaria ad aderenza naturale tra Cosenza e Paola, con caratteristiche plano-altimetriche sensibilmente migliori di quelle dell'attuale tracciato — che presenta tratti con pendenze del 75 per cento ed impone, in tali tratti, l'impiego della cremagliera — scaturisce non tanto da esigenze di sicurezza quanto dall'inderogabile necessità di ammodernare e potenziare i mezzi di comunicazione ferroviaria tra Cosenza e la linea tirrenica — ora forzatamente inadeguati alle moderne esigenze — ottenendo, nel contempo, una gestione più economica dell'esercizio, per quanto concerne sia i trasporti dei viaggiatori che quelli delle merci.

La necessità di tale ammodernamento e potenziamento è dettata da innegabili esigenze di carattere economico e sociale e di sviluppo agricolo, commerciale, industriale e turistico, esigenze che investono non solo la città di Cosenza, ma anche tutte le zone limitrofe, in corso di sviluppo a seguito delle opere di bonifica, di trasformazione fondiaria e di industrializzazione in atto, sviluppo che richiede adeguati collegamenti ferroviari.

Non debbono inoltre essere sottovalutate le esigenze connesse al turismo il cui incremento potrà contribuire sensibilmente ad elevare il reddito *pro capite* della zona.

La costruzione della nuova linea in parola non deve essere riguardata unicamente nel quadro dei trasporti locali, ma in quello ben più vasto dei collegamenti trasversali tra la linea tirrenica e la linea jonica, in relazione alle esigenze dei trasporti a lungo percorso tra il sud e il nord d'Italia. Difatti, l'itinerario Villa San Giovanni-Reggio Calabria-Catanzaro-Sibari è di km. 364, mentre l'itinerario Villa San Giovanni-Paola-Cosenza-Sibari è ora di km. 290 e diverrà con la costruzione della nuova linea di km. 284.

È in relazione, anzi, a dette ultime preminenti esigenze che si renderebbe senz'altro conveniente ed opportuno realizzare — nel corso dei lavori di costruzione della nuova linea — caratteristiche altimetriche migliori di quelle prospettate, riducendo al 12 per mille circa la pendenza della nuova linea, ora prevista dell'ordine del 18 per mille.

Adottando tale riduzione di pendenza e prevedendo — successivamente — adeguati miglioramenti sul tratto di linea Cosenza-Sibari, si verrebbe, in effetti, a disporre di un collegamento trasversale veramente efficiente e di potenzialità adeguata.

Va, infine, messo in evidenza che in occasione della costruzione della nuova linea, potrebbe essere affrontato e risolto il problema connesso alla necessità di assicurare un agevole sviluppo edilizio e della viabilità di Cosenza, prevedendo la costruzione di una nuova stazione ferroviaria — in sede spostata — a servizio della città (provvedimento da tempo auspicato dal Comune), trasformando nell'occasione in passante la stazione stessa, con conseguenti notevoli miglioramenti per la snellezza del traffico e dell'esercizio ferroviario.

Con l'articolo 2 del precedente disegno di legge viene autorizzata — per la costruzione della nuova linea Paola-Cosenza — la spesa di lire 12 miliardi, ripartita in ragione di:

lire 1 miliardo nell'esercizio 1960-61;

lire 1,5 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1966-67;

lire 1 miliardo nei due ultimi esercizi 1967-68 e 1968-69.

L'esposizione fatta ritengo sia sufficiente a chiarire la necessità di un'approvazione quanto più possibile sollecita; prego pertanto gli onorevoli colleghi della Commissione di voler approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Si è già parlato molto di questo problema anche nella passata legislatura; e mi permetto di ricordare che uno dei fautori di questo disegno di legge era il senatore Vaccaro, che penso sarà

veramente lieto dell'approvazione, perchè era un entusiasta di questo progetto.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Infatti con esso si risolve un problema scottante, quello della cosiddetta « ferrovia della morte ».

C R O L L A L A N Z A. Onorevole Presidente, il disegno di legge in discussione ha formato anche in passato oggetto continuo di interessamento, sia da parte del senatore Vaccaro, sia di altri colleghi, compreso il sottoscritto, che vedevano nella realizzazione di questa opera un passo avanti per migliorare le comunicazioni nel mezzogiorno d'Italia.

Contemporaneamente a questo problema però, nelle passate legislature, ci siamo occupati anche di un altro provvedimento simile al presente, riguardante un'opera di grande importanza nel piano regolatore delle nuove costruzioni: la ferrovia Bari-Matera-Metaponto.

Questo problema ha formato oggetto, se non sbaglio l'anno scorso, di un disegno di legge d'iniziativa del senatore Schiavone, sul quale la Giunta consultiva per il Mezzogiorno ha dato in linea di massima parere favorevole.

Ora, questo disegno di legge, che dovrebbe essere all'ordine del giorno di questa Commissione, non è ancora arrivato alla discussione: non so se la Commissione finanze e tesoro si sia già pronunciata in proposito ma nel caso lo avesse fatto in senso favorevole, penso si potrebbe senz'altro procedere alla discussione del provvedimento, altrimenti bisognerebbe rinviarne l'esame in Aula, perchè l'approvazione di esso, oggi più che in passato, è urgente, in seguito alla scoperta del metano nella Lucania. Ciò, infatti, sta per rappresentare una via concreta di benessere in quella zona e in altre limitrofe.

C'è un processo di industrializzazione in atto e un impegno da parte dell'E.N.I. per costruire nella zona di Matera un impianto industriale che importerà una spesa di 40 miliardi per la valorizzazione di questo me-

tano, una parte del quale sarà convogliata in Puglia.

La trasformazione fondiaria e la possibilità di sviluppo industriale nel materano rendono più attuale che mai il problema della ferrovia Bari-Metaponto, e pertanto, nell'associarmi all'approvazione del disegno di legge di cui è relatore il senatore Florena, richiamo la benevolenza del Presidente della Commissione sulla necessità che il provvedimento da me citato venga rapidamente discusso.

P R E S I D E N T E. Il disegno di legge cui ella accenna, senatore Crollalanza, non è stato messo in discussione perchè su di essa ha dato parere contrario della Commissione finanze e tesoro, ma solleciteremo il Governo al fine di trovare il finanziamento che consenta l'opera, onde procedere all'approvazione.

M I L I T E R N I. Onorevoli colleghi, sono qui in sostituzione del senatore Buizza momentaneamente ammalato; ritengo, quindi, mio dovere augurare anzitutto all'illustre collega una pronta guarigione, soprattutto in questo momento in cui guarisce una grande ammalata, la ferrovia Paola-Cosenza.

Desidero ringraziare il Presidente, il Governo e tutti i colleghi che in questa e nelle altre Commissioni si sono battuti per la realizzazione di tale importante opera e mi sia consentito rivolgere un particolare ringraziamento al decano dei propugnatori della ferrovia Paola-Cosenza, all'illustre Vice Presidente Romano, il quale ha posto in termini risolutivi il problema fin dal 1950-51, al senatore Vaccaro che per dieci anni ha combattuto una valorosa battaglia, al senatore Crollalanza, al senatore Genco e ai colleghi tutti che si sono interessati alla ferrovia.

Infine, onorevoli colleghi, consentitemi di rivolgere un ringraziamento particolarissimo al senatore Florena, il quale, mi consta, pur essendo stato costretto in questi giorni ad una breve sosta nella sua attività per ragioni di salute, ha continuato a lavorare in clinica perchè si potesse al più presto discutere ed approvare il provvedimento.

La ferrovia Paola-Cosenza — e per ragioni di brevità non mi dilungherò sugli innumerevoli vantaggi che essa comporta — non solo servirà la Sicilia, la Calabria, le Puglie, e in particolare Bari, scalo del Medio Oriente, ma agevolerà i traffici attraverso l'Adriatico ed i collegamenti tra la Sicilia e il Brennero, dal momento che la via più breve è, appunto, quella della Calabria.

Concludo, pertanto, dichiarandomi veramente lieto che questa così importante opera veda finalmente l'alba della sua realizzazione!

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per la prosecuzione ed il completamento, a cura del Ministero dei lavori pubblici, delle opere previste nell'articolo 1 della legge 4 agosto 1955, n. 730, è aumentata di lire 8 miliardi l'autorizzazione di spesa prevista in detta legge, da stanziarsi in cinque esercizi consecutivi in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1960-61, di lire 2 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1,5 miliardi nell'esercizio 1964-65.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 8 miliardi.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 12 miliardi per la costruzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, della ferrovia Paola-Cosenza.

La somma di lire 12 miliardi indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'esercizio 1960-61; lire 1,5 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1966-67 e lire 1 miliardo in ciascuno degli esercizi 1967-68 e 1968-69.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 12 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 1.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1960-61 sarà provveduto a carico dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Sull'ordine dei lavori

R E S T A G N O . Signor Presidente, sono stato sollecitato da più parti perchè il disegno di legge d'iniziativa dei deputati Scalia ed altri: « Estensione delle norme contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931 n. 148, al personale degli autoservizi extra-urbani », già approvato dalla Camera dei deputati, venga discusso immediatamente, anche in considerazione del fatto che su di esso si è tutti d'accordo, in quanto si tratta di un problema strettamente sociale.

Chiedo, pertanto, che il disegno di legge n. 1087 sia messo all'ordine del giorno della seduta di domani della Commissione.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno della seduta di domani prevede, al primo punto, il seguito della discussione del disegno di legge n. 744 sull'A.N.A.S.; si potrebbe inserire, in tale ordine del giorno, la discussione del disegno di legge n. 1087.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 48^a SEDUTA (14 luglio 1960)

Propongo, pertanto, che domani venga prima discusso il disegno di legge n. 744 e successivamente, se vi sarà tempo a disposizione, il n. 1087, sul trattamento del personale degli autoservizi extraurbani.

S A C C H E T T I. Ci associamo senz'altro alla proposta avanzata dall'onorevole Presidente.

P R E S I D E N T E. Se non si fanno osservazioni, nella seduta di domani si discu-

terà prima il disegno di legge sull'A.N.A.S. e, successivamente, quello relativo al trattamento del personale degli autoservizi extraurbani.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari