# SENATO DELLA REPUBBLICA

# III LEGISLATURA

# 7° COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

# MERCOLEDÌ 16 DICEMBRE 1959

(30° seduta in sede deliberante)

# Presidenza del Presidente CORBELLINI

## INDICE

## Disegni di legge:

« Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma » (786) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE Pag. 565, 567, 570, 572, 576, 577,
578, 579, 585, 586, 587, 588, 590, 591, 593
ANGELILLI 586, 587, 588, 592
Angelini, Ministro dei trasporti 567, 568, 570,
575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582,
584, 585, 586, 587, 588, 590, 591, 593
Buizza 578
Crollalanza 572, 576, 582, 586
DE LUCA 570, 578, 579, 581
Gaiani
Genco 572, 579, 585, 586
MAMMUCARI 574, 576, 577, 578
Restagno, relatore 565, 567, 569, 570, 592
SACCHETTI 587, 588, 589, 590, 591
Savio 576, 581, 582, 584, 585
Solari

« Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernente l'impianto di collegamenti telefonici » (794) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

Presidente	560, 56	2, 564
Antoniozzi,	Sottosegretario di Stato per	le
poste $e$ $le$	telecomunicazioni 56	1, 563

DE LUCA						•	1	Pag.	56	51,	563,	564
FOCACCIA												562
Genco .												562
RESTAGNO,	re	la	to	re				560,	5	61,	562,	<b>563</b>

« Norme modificative e integrative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (830) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

Presidente,	relatore							593
ANGELINI. A	linistro d	ei ti	rasi	ากา	ti			593

La seduta è aperta alle ore 10.

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

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Amigoni, De Unterrichter e Ottolenghi sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Zelioli Lanzini, Cemmi e Alberti.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Angelilli e Mammucari.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini e i Sottosegretari di Stato per le poste e telecomunicazioni Antoniozzi e per la marina mercantile Turnaturi.

GENCO, ff. Segretario legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, numero 2529, e successive modificazioni, concernente l'impianto di collegamenti telefonici » (794) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernente l'impianto di collegamenti telefonici», già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, relatore. Onorevole Presidente, riferirò brevissimamente su questo disegno di legge, dato che i colleghi certamente si sono resi conto dell'importanza sociale che riveste l'ulteriore ampliamento dei collegamenti telefonici con le frazioni, che negli ultimi anni larga applicazione ha avuto nel nostro Paese.

Dai dati riferitimi dagli uffici competenti, risulta infatti che i collegamenti telefonici eseguiti in virtù dell'applicazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, da quella data fino ad oggi, sono stati oltre 6.200, ed hanno comportato una spesa di oltre 8 miliardi di lire.

Ora, nelle disposizioni del disegno di legge in esame si considerano tanto i collegamenti telefonici previsti per i centri aventi i requisiti richiesti dalla precedente legge, quanto i nuovi nuclei, che potranno beneficiare di un impianto così utile.

Tengo a ricordare alla Commissione, nel far presente la indubbia bontà ed utilità di questo disegno di legge, che anche il senatore Granzotto Basso aveva presentato una sua proposta analoga, tendente a prorogare le disposizioni di cui alla legge n. 2529 per un triennio e a modificare le condizioni previste dalla legge in scadenza.

Il Ministero competente però ha ritenuto opportuno concedere ancora di più, perche ha fatto proposte più ampie.

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici ha infatti predisposto una proroga delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, fino a tutto l'esercizio 1964-65. e ha inoltre ridotto le distanze tra i centri beneficiari del collegamento, ammettendovi quei nuclei che comprendono una popolazione di almeno 200 unità distribuita in abitazioni entro un perimetro il cui diametro non ecceda i 2 chilometri.

Nel complesso, qiundi, si tratta, come gli stessi colleghi possono constatare, di un provvedimento che tiene conto di quelle che sono le richieste presentate in Parlamento, alle quali è giusto dare soddisfazione.

Faccio presente alla Commissione che il provvedimento, sul quale riferisco, è stato già approvato dalla Camera dei deputati e comprende un onere che viene ripartito in diversi esercizi: per l'esercizio finanziario 1959-60 vi si farà fronte con il prelevamento di 800 milioni dal fondo di riserva dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; per l'esercizio finanziario 1960-61 con l'iscrizione in bilancio di lire 1.700 inilioni; per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 con lire 1.500 milioni, e infine con lire 1.000 milioni per l'esercizio 1964-65.

Questa, esposta in brevissime parole, è la sos'anza del disegno di legge sul quale ho avuto l'onore di riferire agli oncrevoli colleghi e che confido incontrerà il consenso della Commissione.

PRESIDENTE. Desidero aggiungere che il disegno di legge n. 794 è per-

venuto alla nostra Commissione il 1º dicembre 1959; su di esso non abbiamo ricevuto ancora il parere della Commissione finanze e tesoro; ma mi risulta che essa esaminerà il disegno di legge nella seduta di questa mattina.

Il termine regolamentare quindi è già scaduto; ma mi rimetto alla volontà della Commissione per decidere circa il prosegumento o meno della discussione, tenendo presente che il parere della 5° Commissione potrà venirci comunicato prima di prendere una deliberazione definitiva.

D E L U C A . Onorevole Presidente. proporrei di aspettare il parere della Commissione finanze e tesoro prima di proseguire nella discussione.

RESTAGNO, relatore. Esponendo alla Commissione gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge, i colleghi si saranno resi conto che in definitiva si tratta di una somma modesta, per cui penso che si debba provvedere alla approvazione del disegno di legge oggi stesso, anche perchè, trovandoci ormai alla vigilia delle vacanze, parecchio tempo si perderebbe prima di riesaminare il provvedimento.

Poichè si tratta di approvare lo stanziamento di una somma non volutiuaria, ma che soddisfa un'esigenza sentita, che accontenta noi tutti rappresentanti di collegi dove ci sono molti raggruppamenti di popolazione del tutto isolati dai centr importanti, e dato che abbiamo l'opportunità di varare un provvedimento di questo genere già approvato dalla Camera dei deputati, propongo di farlo senz'altro, anche se ancora non è pervenuto il parere della Commissione finanza e tesoro.

DE LUCA. Senatore Restagno, sollevo questa pregiudiziale: prima di decidere in merito alla questione bisogna aspettare il parere della 5ª Commissione, e vorrei poi aggiungere, onorevole Presidente, che mi aspettavo dal collega relatore una esposizione più esauriente.

C'è infatti tutto un piano di lavori che la Alzienda telefonica di Stato deve realizzare, per cui penso che sarebbe bene conoscere e studiare meglio come i fondi predisposti per l'opera saranno impiegati.

Per fortuna, abbiamo il sottosegretario Antoniozzi, il quale è un meridionale e che naturalmente non trascurerà il sud; però desidererei ugualmente rendermi ben conto di come e in quale misura saranno distribuite le somme stanziate, per conoscere esattamente le varie zone dove gli impianti telefonici verranno installati.

Chiedo questo, ripeto, per avere una visione chiara e panoramica della situazione.

A N T O N I O Z Z I , Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Senatore De Luca, le leggi in vigore in materia prevedevano collegamenti telefonici di estensione sempre più vasta. Infatti per la installazione dell'impianto si era dapprima richiesto il numero di 1.000 abitanti, ma poi si è scesi fino a località comprendenti 300 unità.

Le domande pervenute al Ministero competente da tutta Italia per ottenere collegamenti di centri rurali e di piccoli abitati, sono state tante e tante che con le leggi attualmente in vigore non vi si poteva far fronte. Devo poi aggiungere che dalle istruttorie svolte in questi anni si è potuto constatare che le richieste di impianto telefonico venivano spesso fatte da nuclei che affermavano di essere composti dal numero di abitanti previsto, ma che quasi mai però cale numero effettivamente raggiungevano. per cui molto spesso si è dovuto rispondere negativamente a domande di collegamento telefonico, proprio perchè non si poteva far rientrare la richiesta nei termini previsti dalle leggi.

Da accurati calcoli fatti, si è potuto stabilire che vi è un notevolissimo numero di località che, pur non comprendendo 300 abitanti, richiedono ugualmente il collegamento telefonico che in base, però, alle disposizioni vigenti, non potrebbero avere.

Queste località riguardano soprattutto il centro-sud.

Nell'articolo 3 del disegno di legge in discussione è detto, all'ultimo comma, che « per ogni esercizio finanziario i due terzi delle somme stanziate a norma del precedente comma sono destinate all'impianto di collegamenti telefonici nell'Italia meridionale ».

Per quanto esposto, e per le precisazioni contenute nel disegno di legge stesso, penso che i dubbi del senatore De Luca dovrebbero essere dissipati.

PRESIDENTE. Faccio presente che all'articolo 2, lettera c), si afferma che l'impianto di collegamento telefonico viene esteso anche ai gruppi abitati che comprendono una popolazione di almeno 200 unità.

Come ha ben detto il sottosegretario Antoniozzi, si tratta in sostanza di una estensione del precedente provvedimento di legge del 1952 successivamente modificato ed esteso con altri provvedimenti.

Come ha ricordato l'onorevole relatore, vi era al riguardo una proposta di legge del senatore Granzotto Basso che aveva però minore estensione rispetto a quella governativa in esame.

Ad ogni modo se i signori Commissari desiderassero altri chiarimenti sono invitati a chiederli.

RESTAGNO, relatore. Onorevole Presidente, se permette, vorrei dire ai colleghi, che me ne hanno fatto rimprovero, che non sono sceso ad analizzare il problema nei suoi particolari, perchè sono stato pregato di ridurre la mia relazione a poche parole, data la mole di lavoro che la Commissione deve ancora svolgere.

Ho infatti sorvolato su molti dati, ma d'altra parte le cifre esposte, cioè i 6.200 impianti già effettuati in questi ultimi anni per collegare piccoli centri a mezzo del telefono, mi pare rappresentino una palese dimostrazione che con i provvedimenti già varati si è andati incontro ad esigenze vitali di tanta povera gente.

L'ulteriore miglioramento che apporta questo nuovo disegno di legge, consiste, ripeto, nell'estendere il diritto al collegamento a nuclei di 200 unità, che prima dovevano essere di 300.

Prima, per tali impianti telefonici si richiedevano abitati di 1.000 unità; si è poi man mano scesi a 500, 300 ed ora a 200, andando così sempre più incontro alle esigenze dei gruppi più piccoli di popolazione.

GENCO. Onorevole Presidente, il provvedimento in esame interessa direttamente noi meridionali ed è analogo, per esempio, ad una disposizione della Cassa per il Mezzogiorno che prevede la costruzione di elettrodotti, dove siano gruppi di 200 unità di abitanti.

Ho avuto occasione di visitare giorni or sono nel meridione zone distanti dai più vicini centri chilometri e chilometri, zone dove non c'è assolutamente niente e dove neanche l'acqua si può portare; gli abitanti di queste terre hanno implorato di poter disporre al più presto di un mezzo che li colleghi con il mondo, ed ora il provvedimento di legge in discussione beneficia appunto tutta questa povera gente.

Pertanto ringrazio il senatore Restagno per essersi fatto espositore del problema e mi auguro che si possa passare senz'altro alla approvazione del provvedimento.

FOCACCIA. Onorevole Presidente, con sua licenza vorrei pregare il collega Do Luca di non opporsi all'approvazione di questo disegno di legge, perchè c'è un bisogno assoluto, direi sociale, che frazioni e piccoli agglomerati ottengano il collegamento telefonico.

Pregherei però il rappresentante del Governo di far presente, ai tecnici che tali lavori effettueranno, che non basta collegare questi piccoli centri, ma occorre anche che i servizi installati si mantengano funzionanti.

Per esempio, col mio paese, che conta 400 abitanti, io non riesco a fare una telefonata anche se esso dispone del telefono, perchè il servizio non è in grado di funzionare. Non vorrei pertanto che, in seguito all'approvazione di questo disegno di legge, si portasse il

telefono in zone che effettivamente ne hanno bisogno, ma che poi, per ragioni funzicnali, di tali impianti non si potesse far uso.

ANTONIOZZI, Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni. Faremo presente all'Azienda telefonica di vigilare perchè i collegamenti che si effectueranno rimangano perfettamente funzionanti.

R E S T A G N O , relatore. Onorevoli colleghi, invito ancora una volta la Commissione a deliberare favorevolmente circa il disegno di legge in discussione, tenendo conto che ci troviamo alla vigilia di un periodo di vacanze; si perderà molto tempo, se non si prende subito una decisione.

In periodo normale si potrebbe anche aspettare, ma, data la situazione, insisto per una rapida approvazione.

DE LUCA. Sono dolente di dovermi opporre a quanto l'onorevole relatore richiede, ma non sono completamente soddisfatto di quanto è stato detto. Vorrei pertanto pregare il Sottosegretario Antoniozzi di spiegarmi, senza naturalmente fare una minuta relazione scendendo in particolari, che cosa significa che i due terzi delle somme stanziate sono destinati ad impianti telefonici nel meridione e di precisarmi inoltre quale somma si è, ad esempio, stanziata per i collegamenti nelle Puglie, nella Calabria eccetera, con particolare riferimento a quelli che dovrebbero essere i comuni beneficiati.

Chiedo questo, perchè ho sempre presente la preoccupante situazione dell'Italia meridionale, perchè purtroppo sappiamo como vanno le cose, per cui, lo dico con tutta sincerità, si potrebbe verificare il caso di comuni e di piccole frazioni che, pur avendo diritto secondo il disegno di legge all'installazione dell'impianto telefonico, solo perchè hanno un ufficiale di governo socialista o comunista non ottenessero la concessione dell'impianto.

Ora desidererei che il sottosegretario Artoniozzi mi fornisse assicurazioni in merito,

perchè purtroppo l'esperienza ci ha dimostrato che le cose vanno nel modo che vi ho esposto.

Questo è il problema fondamentale che mi preoccupa, e poichè c'è un piano predisposto dall'Azienda telefonica, ebbene io desidero conoscerlo, perchè solo così potremo valutar bene la situazione.

A N T O N I O Z Z I, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Le leggi precedenti sono state impostato in base ad un calcolo che prevedeva il collegamento telefonico di 7.000 centri e lo impianto veniva automaticamente effettuato per tutti quei piccoli centri e frazioni che si trovassero nelle condizioni previste dalla legge. Quanto esposto veniva effettuato senza alcun potere discriminatorio, e infatti dei 7.000 centri in possesso dei requisiti previsti, dal 1952 a oggi, compatibilmente con gli stanziamenti previsti, sono stati concessi collegamenti a 6.200 richiedenti.

Rimangono quindi ancora 1.200 richieste che non si possono soddisfare per l'insufficienza dei fondi previsti per il precedente programma.

Ora il presente disegno di legge vuol completare tanto il quadro precedente, quanto stabilire per il futuro concessioni di impianti telefonici anche ai nuclei di 200 abitanti. Tutte le località perciò, che rientreranno nelle disposizioni di legge otterranno il collegamento.

Inoltre, con particolare riferimento al'e regioni cui ella ha accennato, senatore De Luca, le farò pervenire la nota dei collegagamenti telefonici effettuati nelle varie regioni e comuni, prescindendo da qualsiasi condizione, soprattutto per i paesi montani.

DE LUCA. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario Antoniozzi per le precisazioni datemi e per quelle che mi fornirà in seguito; pertanto mi dichiaro favorevola all'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. 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.

Le disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificata dalla legge 22 novembre 1954, n. 1123, concernente l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comune di nuova istituzione, sono prorogate fino a tutto l'esercizio 1964-65.

(È approvato).

#### Art. 2.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificato dall'articolo unico della legge 22 novembre 1954, n. 1123, è sostituito dal seguente:

- «L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici:
- a) nelle frazioni di comune aventi una popolazione superiore ai 1.000 abitanti;
- b) in quelle che, avendo una popolazione compresa tra i 1.000 ed i 500 abitanti, siano distanti più di 5 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico;
- c) in quei nuclei abitati che, comprendendo una popolazione di almeno 200 unità, distribuita in abitazioni entro un perimetro il cui diametro non ecceda i 2 chilometri, si trovino ad una quota non inferiore ai 400 metri sul livello del mare e distino non meno di 4 chilometri da altro posto telefonico pubblico comunque istituito o da istituire anche ai sensi della presente legge;
- d) nelle frazioni di cui alle lettere b) e c), anche se aventi una distanza dal più

vicino posto telefonico pubblico inferiore a quella ivi prevista ed altitudine inferiore ai 400 metri, quando concorrano particolari motivi specialmente di ordine sociale;

e) negli scali ferroviari che distino più di 4 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico.

I nuovi posti telefonici previsti dalla presente disposizione sono installati, preferibilmente, nei locali stessi della stazione a tal uopo gratuitamente forniti dall'Amministrazione delle ferrovie;

f) nei rifugi di montagna riconosciuti di particolare importanza dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni d'intesa con il Ministero del turismo e dello spettacolo, ove ragioni tecniche ed economiche lo consiglino, potrà essere impiantato il collegamento telefonico o radiotelefonico».

(È approvato).

#### Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con il prelevamento, per l'esercizio finanziario 1959-60, di lire 800 milioni dal fondo di riserva della Azienda di Stato per i servizi telefonici; con l'iscrizione in bilancio di lire 1.700 milioni per l'esercizio finanziario 1960-61; di lire 1.500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1.000 milioni per l'esercizio finanziario 1964-65.

Per ogni esercizio finanziario i due terzi delle somme stanziate, a norma del precedente comma, sono destinati all'impianto di collegamenti telefonici nell'Italia meridionale.

DE LUCA. Onorevole Presidente, mi vorrei permettere un'ultima, piccola osservazione.

La dizione: « Italia meridionale » cui accenna l'articolo 3, s'intende comprensiva anche di quella insulare?

PRESIDENTE. Ma certamente, lo abbiamo già accertato da dieci anni!

È inteso che quando si parla di « Italia meridionale » vi si comprende anche l'insulare. Infatti nella Cassa del Mezzogiorno rientra anche l'isola d'Elba.

Se non vi sono altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 3.

(E approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma » (786) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma», già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale. Comunico che sul disegno di legge in esame la 5° Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, pur non avendo mulla da osservare per quanto riguarda in particolare la copertura finan ziaria, rileva l'opportunità che la Commissione di merito esamini l'intero progetto della metropolitana di Roma per vedere con quale gradualità si attui e quale sarà il complesso degli oneri.

La Commissione osserva inoltre che il sistema dei pagamenti differiti, che poteva essere giustificato nel passato, oggi è da ritenersi il meno idoneo per opere di carattere straordinario, in quanto risulta più oneroso, a causa degli oneri di interessi che calcolano nel prezzo dell'appalto le ditte appaltanti. Per far fronte alle spese suddette, meglio si adatterebbe oggi il sistema dei pagamenti diretti qualora lo Stato si assumesse, occorrendo, di provvedere anche con mezzi attinti direttamente dal mercato».

R E S T A G N O, relatore. La nostra Commissione, nella scorsa seduta, ha approvato il disegno di legge, riguardante il completamento e l'ampliamento delle stazioni della metropolitana di Roma nella zona dell'E.U.R., e si è augurata di poter presto affrontare il grosso problema che oggi abbiamo al nostro esame.

Si tratta di realizzare il primo tratto del tronco A della metropolitana, da Termini all'Osteria del Curato, che è tanto atteso dalla popolazione romana, la quale si trova ad affrontare difficoltà di traffico a tutti note, e specialmente ai parlamentari, osservatori particolarmente diligenti.

Abbiamo oggi, al nostro esame, un disegno di legge che impegna la somma, molto rilevante, di 26 miliardi di lire e che affronta problemi tecnici di superiore elevatura, i quali richiederebbero di essere illustrati da tecnici ed esperti di valore, tanto più che vi sono, nella nostra Commissione, alcuni colleghi che hanno potuto dimostrare, in passato, particolare competenza in questo settore, così delicato. Comunque si tratta di un progetto tecnico, del quale si interessa tutta la popolazione della Capitale, che è stato elaborato da una speciale Commissione, che è stato approvato così dal Consiglio comunale di Roma, come, in sede legislativa, dalla competente Commissione della Camera dei deputati.

Oltre alle difficoltà finanziarie create dalle due grandi guerre, molteplici sono state le cause che finora hanno impedito a Roma di avere una rete metropolitana come quasi tutte le altre capitali europee, le quali hanno, peraltro, una maggiore densità di popolazione.

La prima difficoltà è indubbiamente costituita dalle caratteristiche della zona più vecchia e più storicamente importante della città, difficoltà connessa, tra l'altro, con la necessità di attraversare il Tevere, la qual cosa non potrà farsi che in sotterraneo, condizione questa certamente onerosa, data la natura dei terreni.

Gravi remore poi costituiscono le opposte tendenze fra coloro che vedono nella costru zione di linee attraversanti il vecchio cen-

tro il mezzo sicuro per decongestionare il traffico di superficie e coloro che invece temono il risultato opposto e che perciò suggeriscono di lambire, ma non di attraversare il centro storico.

Sono infine da considerare un ostacolo, purtroppo non trascurabile, all'attuazione dei progetti di linee metropolitane, le difficoltà da superare per conseguire un razionale coordinamento dei trasporti sotterranei con quelli in superficie, specialmente con le linee autoferrotramviarie interurbane e suburbane.

Pur non facendo menzione di alcune proposte più antiche, è da tenere presente che il primo progetto per l'attuazione nella Capitale di una rete organica di linee sotterranee risale agli anni 1926-29.

Il progetto di massima studiato in quel periodo da un apposito Comitato tecnico interministeriale prevedeva tre linee diametrali, che avevano uno sviluppo complessivo di circa 25 chilometri. Anzi, per una di esse, giudicata più urgente, tale Comitato elaborò anche un progetto esecutivo che era il risultato di indagini condotte con cura e larghezza di mezzi: infatti per lo studio della intera rete era stata eseguita — fra l'altro — una razionale esplorazione del sottosuolo della città, con perforazioni di ben 43 pozzi-sonda, aventi una profondità media di 40 metri.

Però i vantaggi apportati alla circolazione urbana dalla riforma tramviaria, attuata nel 1930, resero meno urgente l'attuazione del programma relativo alla metropolitana, sicchè esso venne accantonato, anche per le sopravvenute difficoltà di bilancio dovute alla guerra d'Africa.

Si giunse così all'aprile del 1937, quando la decisione di apprestare la grande Esposizione universale, da inaugurare nel 1942, rese necessario e urgente progettare un trasporto rapido di viaggiatori e merci tra la stazione Termini e la località Tre Fontane, dove già si era iniziata la costruzione degli edifici per l'Esposizione stessa.

Tutti i progetti precedenti furono allora abbandonati, provvedendosi però, nel contempo, ad allestire rapidamente altro progetto per una linea, in parte allo scoperto ed ma parte sotterranea, lunga complessivamente chilometri 10,870, che fosse stata adatta, fra l'altro, anche alla circolazione del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato; essa quindi richiese una sezione di galleria notevelmente maggiore di quella che normalmente è necessaria per un servizio esclusivamente metropolitano.

Il costo totale di quel tronco, con i criteri di larghezza che allora si ritenne opportuno adottare in base ai prezzi attuali, sa rebbe stato di circa 17 miliardi (escluso il materiale rotabile).

Il tronco ha ora un traffico, piuttosto modesto, di circa 30.000 viaggiatori al giorno. Prevalentemente si tratta di un traffico di estremità, giacchè fra le stazioni di San Paolo e l'E.U.R. la ferrovia non attraversa una vera e propria zona residenziale. Lo attuale servizio assolve in maniera soddisfacente la funzione di contribuire al graduale sviluppo della zona dell'E.U.R. dove, come è noto, si stanno trasferendo non pochi Ministeri e altri importanti uffici pubblici, ma non potrebbe servire quella parte della zona in pieno sviluppo situata lungo la via Cristoforo Colombo, che risulta troppo distante dal tracciato del tronco di ferrovia di cui trattasi.

Fra le molte proposte avanzate da studiosi e esperti qualificati circa la configurazione da dare ad una organica rete metropolitana, si riscontrano (nonostante gli sviluppi urbanistici della città) alcune direttrici sicure, come i due collegamenti diametrali Nord Est-Sud Ovest e Nord Ovest-Sud Est incrociantisi in corrispondenza della stazione Termini.

Qualche incertezza si nota invece per quanto riguarda la progettazione di linee circolari e semicircolari che, peraltro, sono rare anche nelle altre metropoli e che, comunque, vengono costruite in un secondo tempo nella fascia periferica, cioè a distanza di tempo dalla costruzione delle linee diametrali.

È ovvio comunque che la scelta migliore non può essere dettata soltanto da considerazioni urbanistiche, ma che occorrono ana-

lisi statistiche del traffico, specialmente nei confronti economici fra veri e propri progetti esecutivi.

Le principali proposte apparse nel dopoguerra sulla stampa periodica sono state dal Ministero dei trasporti raccolte sistematicamente: risulta che sono stati presentati 9 progetti, tendenti a risolvere questo grosso problema che appassiona tutti. I progetti raccolti vanno da quello dell'ingegnere Urbinati a quello dell'ingegnere Perassi.

PRESIDENTE. I 26 miliarda quanti chilometri finanziano?

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Circa 30 chilometri.

PRESIDENTE. E per il materiale rotabile?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per il materiale rotabile sono calcolati 8 miliardi.

R E S T A G N O, relatore. Nel periodo 1955-57 il Comitato di elaborazione tecnica (C.E.T.), istituito in seno alla grande Commissione per lo studio del piano regolatore generale di Roma, propose la costruzione, fra l'altro, di una vasta rete di nove linee metropolitane, avente uno sviluppo complessivo di circa 120 chilometri e che rispondesse al requisito di lambire, senza attraversarlo, il nucleo centrale della città.

Nell'apposita relazione vennero fatte anche le seguenti raccomandazioni:

- a) decentrare in località Mandrione i capolinea delle tramvie dei Castelli e della ferrovia Roma-Fiuggi, utilizzando per quest'ultima, fra la stazione di Torre Spaccata e la via Assisi, la sede già costruita nell'immediato dopo guerra;
- b) decentrare pure in zone periferiche i capilinea degli autoservizi extraurbani;
- c) limitare, per quanto possibile, ai servizi pubblici la penetrazione dei mezzi in superficie nel centro storico della città;
- d) reperire gli spazi adatti al posteggio delle auto private, così problematico nelle vie centrali, lungo un anello che segua pres-

sappoco il percorso della linea tramviaria circolare interna.

In due riunioni (Conferenza dei servizi) indette nel dicembre 1958 dal Ministero dei lavori pubblici, su proposta del comune di Roma, per esaminare le questioni afferenti alla costruzione di nuovi tronchi di metropolitana, riunioni alle quali parteciparono i rappresentanti di tutte le Amministrazioni e di tutti gli Enti interessati, venne formulata la proposta di inserire nel Piano regolatore generale della città, come programma minimo da attuare in un primo tempo, il tracciato delle linee principali che l'Ispettorato generale M.C.T.C. aveva studiato, tenuta presente la vasta rete proposta dalla grande Commissione e cioè:

- una denominata « A », lungo il percorso Foro Italico-Piazza Risorgimento-Piazzale Flaminio-Stazione Termini-San Giovanni-Osteria del Curato-Ciampino, con diramazione per la località Torre Spaccata, sulla via Casilina;
- una denominaba « B », costituita dall'attuale linea E.U.R. - San Paolo-Termini integrata a Sud con una diramazione dai Mercati generali verso il nuovo centro direzionale delle vie Cristoforo Colombo e Laurentina, e prolungata verso Nord-Est lungo il percorso: Castro Pretorio-Piazza Bologna-Montesacro, con diramazione per i quartieri Tiburtino e Prenestino.

La linea « A », la più urgente e che forma, infatti, oggetto del disegno di legge ora allo esame del Parlamento, costituisce una linea collettrice delle più vitali della Capitale, giaccè attraversa, oltre che il centro della città, anche zone intensamente popolate (qua-li i rioni Prati, Flaminio, Piazza Vittorio, San Giovanni, Appio, Tuscolano e Casilino), ed assorbe agli estremi della direttrice le provenienze dalle vie Aurelia e Cassia da una parte e dai Castelli Romani dall'altra, nonchè, dal Piazzale Flaminio, il traffico a carattere metropolitano del primo tronco della ferrovia Roma-Viterbo.

Nella relazione che illustra il nuovo piano regolatore generale approvato dal Consiglio comunale di Roma nello scorso giu-

gno, nella parte riguardante la costruenda rete metropolitana si legge fra l'altro quanto segue:

« ... considerata la necessità di non penetrare nel nucleo storico, ma di lambirlo con una ferrovia metropolitana, in aggiunta allo anello di scorrimento stradale che risulta rapido ma di limitata capacità, è sembrato indispensabile provvedere all'impianto di un sistema di linee tangenziali disposte in modo da consentire la realizzazione per gradi di un anello di circumvallazione del predetto nucleo storico ».

Su tale anello verrebbero allacciate quattro linee radiali.

La prima, già esistente, sarebbe quella diretta all'E.U.R. ed al quartiere marino.

La seconda, diretta ai quartieri Appio e Tuscolano, sarebbe giustificata dal prevedibile grande volume di traffico in conseguenza dell'alta densità della popolazione di quella zona.

Una terza radiale dovrebbe dirigersi verso Nord-Est secondo il seguente percorso: Piazza Bologna-Via XXI Aprile-Viale Eritrea-Viale Libia-Città Giardino, per attraversare anche queste zone di elevata densità.

Una quarta radiale sarebbe prevista, secondo un progetto presentato dalla S.T.E.-F.E.R. ed approvato dal Consiglio comunale il 16 maggio 1957, per servire i quartieri lungo la via Casilina.

Durante i lavori per l'esame del predetto piano regolatore generale il Consiglio coniunale, in data 20 marzo corrente anno, aveva già approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio Comunale delibera che vengano assunte, in pieno accordo con lo Stato, le provvidenze necessarie alla rapida realizzazione delle linee metropolitane per Osteria del Curato e per Piazzale Flaminio ed oltre, fino a Piazzale degli Eroi, inquadrate razionalmente entro il nuovo piano regolatore di Roma e secondo i tracciati che saranno definiti con l'approvazione del Ministero dei trasporti prima dell'esecuzione delle opere, in base alle esigenze tecniche ed

economiche, sia della costruzione come dell'csercizio».

Alla costruzione della predetta linea « A », che per ora verrebbe limitata verso Nord-Ovest a Piazza Risorgimento e verso Sud-Est all'Osteria del Curato, il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale M.C.T.C. — col disegno di legge di cui trattasi, ha proposto che si provveda mediante concessione di sola costruzione a seguito di appalto-concorso per tronchi, stabilendo per ciascun tronco un corrispettivo a forfait.

L'appalto-concorso — da promuovere, s'intende, tra ditte di riconosciuta capacità tecnica e finanziaria — presenta nel caso in ispecie il vantaggio di fare eseguire ai concorrenti, per tronchi sufficientemente lunghi, lo studio dettagliato delle diverse possibili soluzioni, sia quanto al tracciato sia quanto alle varie difficoltà costruttive che potranno presentarsi.

L'esame comparativo, tecnico ed economico delle diverse soluzioni e delle diverse richieste di corrispettivo consentirà al Ministero dei trasporti di scegliere la soluzione più conveniente.

La concessione, poi, fatta in base ad un corrispettivo forfettario presenta, rispetto ad un comune appalto, il vantaggio di fare eseguire al concessionario con la minore spesa possibile, per conto e nell'interesse dello Stato, anche tutti gli adempimenti necessari per la occupazione di immobili e per la imposizione di servitù, nonchè per la deviazione e sistemazione dei pubblici servizi interessati dalla costruzione della sede ferroviaria.

La linea avrà una lunghezza di circa chilometri 19,500, compresa la diramazione per la via Casilina. Richiederà la costruzione di circa 32 stazioni, alla distanza media di 600 metri, e la esecuzione di importanti opere quali l'attraversamento del Tevere, la nuova sistemazione da dare alla stazione Termini e gli attraversamenti nella zona Appio-Tuscolano con 4 importanti arterie stradali previste dal Piano regolatore generale, nonchè con la ferrovia Roma-Pisa e Roma-Napoli.

Favorevoli sono risultate le previsioni del traffico che l'Ispettorato generale M.C.T.C. è stato in grado di fare in base ai rilevamenti statistici eseguiti nel 1952 e nel 1957 dall'A.T.A.C. sulla propria rete autofilotramviaria, nonchè in base ai rilevamenti eseguiti dalla S.T.E.F.E.R. sulle linee da questa esercitate nel suburbio meridionale della città. Si valuta che potranno fruire della costruenda linea metropolitana circa 120 milioni di viaggiatori all'anno.

La spesa necessaria per la costruzione della sede, fabbricati ed armamento (da eseguire in base a criteri moderni ed economici insieme) è stata valutata in via di larga approssimazione in 26 miliardi, tenuto conto, fra l'altro, del consuntivo di spesa avutosi nella costruzione dei primi tronchi di metropolitana a Milanc.

Per quanto si riferisce alla elettrificazione ed al materiale rotabile, il cui costo ammonterà a circa 8.500 milioni, il disegno di legge prevede che vi dovrà provvedere il concessionario dell'esercizio. Del relativo onere per ammortamenti ed interessi si terrà conto a suo tempo nell'apposito piano finanziario, ma le predette previsioni di traffico lasciano sperare che il bilancio di esercizio sarà tale da non richiedere ulteriori contributi dello Stato.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. L'attuale bilancio per il primo tronco è quasi in pareggio, poichè i viaggiatori aumentano di giorno in giorno. Si possono calcolare circa 30.000 viaggiatori giornalieri, e, nei giorni festivi, anche 50.000.

R E S T A G N O , relatore. Trovansi ormai all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, oltre allo schema di bando per l'appalto-concorso del primo tronco Termini-Osteria del Curato (cui il disegno di legge opportunamente stabilisce di dare la precedenza), anche l'elenco di tutte le caratteristiche e prescrizioni tecniche che i concorrenti dovranno tener presenti nella compilazione del progetto e del preventivo, nonchè il capitolato speciale che farà parte integrante degli atti di concessione.

Per quanto poi si riferisce alla realizzazione di successivi tronchi di metropolitana, occorre preoccuparsi, s'intende, della necessaria gradualità della esecuzione e della precedenza da dare ai vari tronchi, in relazione anche ai mezzi finanziari disponibili. Ma non vi è dubbio che, data la mutua funzionalità delle diverse linee di una stessa rete, questa risulterà tanto più efficiente quanto più organiche saranno state la progettazione e la realizzazione di essa. Sarebbe pertanto auspicabile che venissero quanto prima stanziate anche le somme occorrenti per poter procedere alla realizzazione, con la dovuta continuità di indirizzo e senza dannose soste. almeno di quel minimo che è ormai divenute urgente.

Pertanto il Ministero dei trasporti in questi giorni ha sottoposto all'esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici anche le proposte di larga massima riguardanti:

- 1) il completamento della linea «B» E.U.R.-Termini con la diramazione dai Mercati generali alla via Cristoforo Colombo e con il prolungamento verso i quartieri Italia, Nomentano e Montesacro, secondo quanto proposto anche dal Consiglio comunale;
- 2) la costruzione di una terza linea « C » che segua il seguente percorso: Ponte Vittorio Emanuele-Piazza Venezia-Circo Massimo-Piazza Re di Roma-quartiere Prenestino.

Anche questa linea corrisponde integralmente, per la prima parte, al tracciato proposto dal Comune; nella seconda parte (Circo Massimo-quartiere Prenestino) corrisponde poi a imprescindibili esigenze del traffico dei popolosi quartieri attraversati, esigenze delle quali peraltro si tenne conto nelle conclusioni della citata Conferenza dei servizi del dicembre 1958, attraverso la proposta diramazione dalla linea « B » appunto verso i quartieri Tiburtino e Prenestino.

In definitiva lo sviluppo complessivo della linea « $\mathbb{C}$ » e dei nuovi tronchi da costruire a completamento della linea « $\mathbb{B}$ »

sarebbe di circa 24 chilometri ed il corrispondente concorso dello Stato per la costruzione della sede, dei fabbricati e dell'armamento ammonterebbe a circa 50 miliardi.

Il medesimo Ministero dei trasporti ha infine richiamato l'attenzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici anche sulla opportunità che, in sede di attuazione del piano regolatore generale, sia tenuta presente la necessità che il Comune concordi con lo Ispettorato generale M.C.T.C.:

- a) la ubicazione dei parcheggi per autovetture private, in prossimità delle stazioni della metropolitana;
- b) la ubicazione dei capilinea e delle fermate dei mezzi di trasporto collettivi interurbani da coordinare con la rete metropolitana.

Queste, onorevoli colleghi, sono le osservazioni che ho ritenuto di poter esporre, e che ritengo giustifichino la vostra approvazione del disegno di legge al nostro esame.

D E L U C A . La società concessionaria per questo secondo tronco sarà sempre la S.T.E.F.E.R.?

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. L'esercizio del primo tronco è stato dato alla S.T.E.F.E.R., ma sarebbe prematuro, oggi, stabilire a chi debba andare l'esercizio del secondo, perchè questo è un disegno di legge che si occupa della costruzione della metropolitana.

PRESIDENTE. Dal momento che l'esercizio del primo tronco è stato dato alla S.T.E.F.E.R., mi pare che, anche in vista dei collegamenti che vi sono tra l'uno e l'altro tronco, il secondo non potrà essere trattato diversamente.

RESTAGNO, relatore. Desideravo ricordare agli onorevoli colleghi che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole su questo disegno di legge, e che la Camera dei deputati l'ha approvato all'unanimità nella seduta dell'11 novembre.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al senatore Crollalanza, desidererei dire due parole, non come Presidente della Commissione ma come ingegnere o meglio ancora come tecnico direttamente responsabile dell'ultimazione della cosiddetta metropolitana di Roma. Dico cosidetta, perchè con l'articolo 1 del disegno di legge che è stato presentato dal Governo alla Camera dei deputati, si autorizza la concessione e l'esercizio di un secondo tronco di ferrovia metropolitana. La Camera ha modificato questa espressione ed ha invece autorizzato la concessione di costruzione e di esercizio di una seconda linea di ferrovia metropolitana. Ha cioè riconosciuto giustamente il principio che si tratti di una vera e propria linea ferroviaria. Perchè è stata apportata la modificazione, che non è soltanto letterale? È proprio questo il punto che volevo chiarire, per sottolineare una questione importante di principio che occorre tener presente. Ritengo infatti che questo disegno di legge, che noi oggi discutiamo, sia il primo in base al quale lo Stato interviene in modo completo per la costruzione di impianti di ferrovie metropolitane vere e proprie. Noi abbiamo preso l'abitudine di usare il termine « metropolitana » in senso generico e non appropriato, tanto che ad esempio chiamiamo ancora in tal modo anche la ferrovia sotterranea di Napoli, che non è certamente una metropolitana, tant'è vero che le Ferrovie dello Stato che la esercitano vi instradano tutti i tipi di treni, dai rapidi a quelli merci. Il tronco esistente che collega la stazione di Roma Termini con le zone dell'E.U.R. è stato ideato e anch'esso costruito a suo tempo (1939) come un prolungamento delle Ferrovie dello Stato che doveva collegarsi con la rete principale ed essere idoneo al traffico di tutti i treni, compresi anche i treni merci. Esso in origine costituiva dunque una vera e propria ferrovia sotterranea e non una metropolitana.

Pertanto il problema della vera metropolitana per Roma si presenta oggi per la prima volta in termini chiari, e mi permetto di pregare il Ministro e i tecnici di provvedere a che questi lavori necessari ven-

gano eseguiti con criteri moderni per la costruzione di una metropolitana, e non di una ferrovia, come il senatore Restagno ha già accennato; perchè in questo caso si dovrebbero fare lavori aggiuntivi che invece per le metropolitane non sono necessari.

Il concetto originario della costruzione ferroviaria che doveva collegare l'E.U.R. con le ferrovie dello Stato, avendone tutte le caratteristiche tecniche e di esercizio non deve dunque venire più seguito in questo nuovo lavoro di una metropolitana cittadina.

Se è vero che la legge istitutiva del 1929 stabilisce che le linee metropolitane di Roma devono venire costruite a spese dello Stato, è altrettanto vero che la legge del 1939 per il finanziamento del tronco Roma Termini-E.U.R. (e il senatore Crollalanza lo ricorderà bene) parlava soltanto di costruzione di una ferrovia sotterranea, che aveva le stesse caratteristiche delle ferrovie dello Stato, tra cui quella della tensione d'alimentazione delle linee a corrente continua a 3.000 volt e cioè uguale a quella della rete ferroviaria a cui doveva venire direttamente collegata.

Questo primo tratto dunque doveva essere un tratto ferroviario e non l'inizio di una metropolitana.

Basterebbe soltanto rilevare che sarebbe stato veramente assurdo aver iniziato una vera metropolitana in Roma in una zona che all'epoca della sua costruzione non aveva alcun traffico urbano intenso che la potesse giustificare; mentre già il centro cittadino manifestava i primi gravi sintomi di congestione dei trasporti di superficie. Il Ministro dei trasporti dell'epoca, alla ripresa dei lavori interrotti dalla guerra, e cioè nel 1947, rilevò subito che, dovendosi non più costruire un tronco ferroviario bensì una vera metropolitana, si dovevano cambiare profondamente le sue caratteristiche, proprie della ferrovia sotterranea. La direttissima dell'Appennino, da Prato a Bologna, ad esempio, non ha niente di diverso nei suoi tratti in galleria da quelli che si stavano costruendo da Roma all'E.U.R.

Fu proprio in tale occasione, pertanto, che io direttamente volli stabilire tale principio discriminatorio tra ferrovia e metropolitana sul quale mi permetto di insistere; per cui si concluse che all'esercizio del tronco da Termini all'E.U.R. si dovevano dare le caratteristiche non più di una ferrovia, ma di una metropolitana, riducendo l'ampiezza, in molti casi eccessiva e non necessaria, delle infrastrutture sotterranee. Ad esempio la stazione metropolitana sotto la stazione ferroviaria di Termini è grande come una stazione ferroviaria, tanto che se ne è potuta utilizzare una parte facendone addirittura un museo storico delle ferrovie dello Stato! Oggi dunque non è bene ripetere tali eccessi di impianti costosi ed è necessario invece adottare criteri direttivi razionali nella costruzione di metropolitane veramento funzionali.

Il voltaggio di alimentazione della linea di contatto, inizialmente previsto in 3.000 volt come quello ferroviario, durante la ultimazione del primo tronco è stato abbassato a 1.500 volt, e fu allora stabilito il principio che l'esercizio fosse possibile anche in servizio cumulativo con una rete di ferrovia di superficie avente carattere urbano, e cioè la Roma-Ostia. Difatti questa ferrovia aveva inizialmente l'alimentazione della linea di contatto a 2.400 volt, e nella sua ricostruzione disponemmo che la tensione di alimentazione fosse ridotta a 1.500 volt, e cioè uguale a quella della costruenda metropolitana. Abbiamo in tal modo unificato il sistema di alimentazione alla stessa tensione, in modo da rendere fin dall'inizio possibile l'esercizio a mezzo di un'unica società esercente che poteva essere, ad esempio, costituita direttamente dal comune di Roma oppure attraverso la STEFER il cui pacchetto azionario è di proprietà comunale. Ne è venuta di conseguenza, com'era logico, l'unificazione del servizio urbano ed extraurbano della metropolitana con la linea del Lido di Roma.

Ora, se voi siete del parere che il tronco di cui oggi dobbiamo approvare il finanziamento costituisca la prima metropolitana vera e propria che il Governo esegue, per-

chè l'altra non è stata che un adattamento di una concezione originaria che era anomala, com'è anomala la cosiddetta metropolitana di Napoli; nella quale le ferrovie dello Stato effettuano servizi della direttissima, per merci e per viaggiatori.

Il Ministro ci può dare atto che questo in esame è il primo progetto veramente coraggioso di costruzione di una metropolitana in cui il conto patrimoniale della strada viene sostenuto completamente dallo Stato, per le esigenze dell'urbanistica di Roma.

Pienso però che nel futuro sviluppo di importanti lavori di questo genere, si debba tener conto di questo principio fondamentale, come si fa anche per de autostrade, nel senso che si possa dare il contributo dello Stato per queste opere, che, se anche sono concentrate in un Comune, vanno a carico della collettività; poichè, quando si tratta di trasportare a Roma parecchi milioni di viaggiatori-chilometro all'anno, si fa un'opera che va a vantaggio notevole della collettività.

Questa è politica di trasporti legata alla vita cittadina; e la vita cittadina di Roma ha delle esigenze non solo locali, ma anche nazionali.

È bene che nella legge del 1929 sia stato stabilito quel principio per cui, quando si dovesse migliorare, ad esempio, la cosiddetta metropolitana di Napoli per estendere il suo collegamento verso centri più lontani e non più con mezzi ferroviari, si potrebbe usufruire di una percentuale di contributo dello Stato in relazione alle possibilità economiche ambientali.

È questo il principio che mi permettevo di richiamare alla vostra attenzione; e vorrei che rimanesse stabilito, anche a verbale, che la prima metropolitana eseguita con un diretto contributo dello Stato, in questo caso del 100 per cento, è il tronco di cui noi oggi approviamo il finanziamento. Ritengo però che questo principio debba estendersi nell'avvenire, con le dovute misure, anche ad altri centri urbani di grande importanza.

Con questi chiarimenti che il Ministro, come ritengo, vorrà accogliere, ritengo che si possa accettare il provvedimento nel testo che ci è pervenuto. GENCO. Mi pare che la questione, se oggi si tratti della prima o della seconda linea metropolitana, non sia di gran rilievo.

PRESIDENTE. È importante, invece, perchè se è la prima stabiliamo il principio del 100 per cento di contributo.

CROLLALANZA. Dopo l'esauriente relazione dell'onorevole collega Restagno e dopo il chiarimento che l'onorevole Presidente ha voluto aggiungere circa i criteri che hanno guidato la costruzione della cosiddetta metropolitana dell'E.U.R., e quelli che guideranno invece la nuova ed effettiva rete sotterranea di Roma, penso sia doveroso da parte della Commissione ringraziare il Ministro dei trasporti Angelini per aver finalmente portato sul piano delle realizzazioni concrete, anche se graduali, un problema vivamente sentito nella città di Roma non solo dal Consiglio comunale e dai cittadini, ma da quanti sono pensosi del preoccupante fenomeno che sta determinandosi, sia nella capitale che nei grandi centri nazionali, in rapporto al notevole sviluppo della edilizia.

In Roma, ripeto, il problema si fa ancora più pressante, in quanto bisogna tener presente anche il piano regolatore che il Consiglio comunale ha già approvato, e che se non sbaglio, è ora all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'approvazione da parte del Governo.

Detto questo, vorrei però aggiungere, onorevole Ministro, che pur essendole sinceramente grati per aver portato sul piano delle realizzazioni questo scottante problema, avremmo anche avuto il diritto di attenderci, non da lei che solo per questi ultimi anni è a capo del Ministero per i trasporti, ma dal Governo, un piano che inquadrasse in modo organico, una buona volta per tutte, la que stione della metropolitana di Roma.

Faccio al proposito presente che fin dall'inizio della passata legislatura, e se non sbaglio anche nella prima, da parte di que sta Commissione furono formulati in tal senso voti al Governo, voti che abbiamo poi rinnovato in occasione di quel disegno di

legge di ordine finanziario che consentiva al Ministero dei trasporti di porre in esercizio il tronco della metropolitana dell'E.U.R.

Allora, onorevole Ministro, il Governo assicurò che, dopo le procedure di carattere tecnico e amministrativo necessarie, sarobbe stato sottoposto al Parlamento il piano regolatore generale della metropolitana di Roma

Tale piano si ha pure il diritto di attendere, dopo le molte polemiche che sono sorte tra tecnici, urbanisti e, in seno allo stesso Consiglio comunale di Roma, tra coloro che si sono occupati degli aspetti particolari di questo problema; senza contare i dibattiti che si sono avuti sulla stampa circa il modo diverso di concepire la metropolitana e i suoi vari tronchi.

Viceversa, malgrado le assicurazioni fatteci, così non è stato; e questa Commissione oggi si trova di fronte ad un disegno di legge, che, dopo essere stato approvato dalla Camera dei deputati, sottopone all'approvazione del Senato la realizzazione del primo tronco della metropolitana, il quale da Piazza Risorgimento va fino all'Osteria del Curato.

Inoltre apprendiamo che il Ministero dei trasporti, in verità senza perdere tempo, per mezzo di una speciale Commissione ha scttoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici un piano più ampio che prevede la realizzazione di altri tronchi di metropolitana.

Ora, noi pensavamo invece che in questa occasione avremmo dovuto approvare un disegno di legge che non contenesse solo l'indicazione del primo tronco da realizzare e il relativo finanziamento, ma che, come per le autostrade, avesse allegato un piano regolatore. Questo piano infatti avrebbe dato la possibilità, sia a coloro che debbono preoccuparsi dello sviluppo dell'edilizia in Roma, sia a coloro che si occupano del problema della motorizzazione, sia a coloro che debbono tener presenti gli impianti industriali previsti dal piano regolatore, sia a coloro, infine, i quali debbono investire capitali per nuove realizzazioni, di avere sott'occhio il piano delle possibilità di ubicazione degli altri tronchi della metropolitana. Si sarebbe dovuto far questo tenendo presente la stessa disciplina di espansione della città, espansione che deve assolutamente esser fatta secondo un determinato obiettivo.

Per tutte queste ragioni, onorevole Ministro, avevamo il diritto di attenderci dal Governo, il quale, glielo riconosciamo, fa quello che può, dal punto di vista finanziario, la previsione della realizzazione di tutto il piano della costruzione della rete metropolitana in Roma.

Faccio queste osservazioni, non per spirito polemico, nè perchè sia contrario alla approvazione di questo disegno di legge nella sua impostazione generale, salvo naturalmente a discuterne, in sede di esame dei singoli articoli, ma solo perchè penso che allo stato dei fatti non vi sia alcuna garanzia che quest'opera, una volta realizzata senza aver in precedenza definito il programma degli ulteriori tronchi, si dimostri efficiente.

Il mio timore infatti è quello che si ponga in essere una rete metropolitana che, se si fosse tenuto presente un piano organico, sarebbe potuta essere suscettibile di un diverso e migliore andamento.

Circa i criteri su cui è impostato il d'segno di legge, non avrei in linea di massima da fare particolari osservazioni. Trovo logico ed opportuno il sistema dell'appalto concorso, perchè è l'unico che dia garanzia, allo studio di massima di un determinato tracciato, di poter avere dalla collaborazione di quanti parteciperanno a quest'opera una migliore determinazione del progetto nei suoi aspetti particolari — specialmente per quanto riguarda uno studio esauriente del sottosuolo della città — per mezzo di tanti altri elementi diversi che i singoli concorrenti potranno far presenti.

In fondo, l'appalto concorso, è nello stesso tempo un appalto in cui giocano questioni sia di carattere tecnico che finanziario, tanto che una soluzione che finanziariamente può sembrare più costosa può essere quella che da un punto di vista della saggezza si dimostri più conveniente ad essere applicata; così come al contrario una soluzione di carattere finanziario meno costosa può anche suggerirne una di carattere tecnico migliore.

Per quanto riguarda la metropolitana di Roma sussiste una certa preoccupazione per i caratteri straordinari del sottosuolo della città stessa.

Indiscutibilmente, anche nelle polemiche che intorno al problema si sono finora svolte, c'entra anche il fatto che il sottosuolo romano offre una miniera di scoperte archeologiche direi inesauribile; e questa circostanza ha portato spesso a indicare soluzioni di tracciato diverse da quelle previste.

Vorrei però al riguardo far presente che non mi sembra opportuno, solo per il fatto che il sottosuolo di Roma è ricco di antiche vestigia, far sorgere impedimento all'organica soluzione del piano stesso. Perchè, se è vero che sul tracciato ideale di una determinata linea si potranno trovare i ruderi di un anfiteatro o di antiche terme di inestimabile valore archeologico, è pur vero che proprio in rapporto alla realizzazione di un tracciato sotterraneo fatto secondo i moderni criteri, consistenti nel mettere in evidenza anche nel sottosuolo le antichità, nulla impedirebbe - per evitare di falsare e rendere vizioso un tracciato — che il tracciato stesso attraversasse una zona archeologica romana aprendola, « sfinestrandola » in una grande vetrina di esposizione adeguatamente illuminata, che mettesse così a contatto con il pubblico vestigia che altrimenti non sarebbero mai apprezzate.

A me sembra pertanto che nell'ulteriore studio del piano regolatore non si debba avere eccessiva preoccupazione per quelle che sono le soverchie manie dei Sovraintendenti alle belle arti, le quali manie molte volte impediscono, anche quando non sarebbe proprio il caso, soluzioni di problemi tecnici quanto mai necessarie.

Per concludere, esprimo il voto che in un periodo non molto lontano da quello che segnerà l'approvazione di questo disegno di legge e l'iniziale realizzazione, — per lo meno ai fini dell'appalto concorso, — della opera, il Ministro dei trasporti, che tanto impulso ha dato al suo Ministero e che con tanta passione lo dirige, sottoponga al nostro esame un ulteriore disegno di legge che tenga conto dell'avvenuta approvazione

da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici di un piano organico regolatore di tutta la rete metropolitana di Roma, e nello stesso tempo presenti un disegno di legge che lo consacri e che assicuri nel tempo la graduale realizzazione di tutto il problema metropolitano della capitale.

Vorrei ancora aggiungere una parola a quanto detto dal nostro Presidente, il quale ha tenuto a fare precisazioni circa la differenza che vi è tra la linea sotterranea Roma-E.U.R. e i nuovi criteri che guideranno la realizzazione della nuova metropolitana.

Come il Presidente ha fatto presente, la rete metropolitana dell'E.U.R. fu impostata e realizzata a quel modo, perchè doveva servire l'E.U.R. con un servizio ferroviario che tenesse conto del trasporto delle merci per una grande esposizione quale quella che si doveva realizzare nel 1942, e perchè doveva anche servire ad un collegamento ferroviario adeguato allo sviluppo della città dall'E.U.R. verso il mare, cioè verso il Lido di Ostia. Ciò però non significa che questo tronco non volesse essere l'inizio di una rete metropolitana nella città di Roma, tanto è vero che, se ci riportiamo a quel provvedimento e a quanto formò oggetto di quella prima realizzazione, chiaramente si può constatare come quel tratto Roma-E.U.R. non dovesse essere che l'inizio, ripeto, di una vasta rete metropolitana al servizio di una Roma ben diversa dall'a<sup>+</sup>tuale, trattandosi di una Roma modesta in rapporto a quello che è oggi l'effettivo sviluppo raggiunto dalla Capitale.

In definitiva, onorevole Ministro, tutto questo non può che farci rimpiangere maggiormente il tempo che si è perduto dopo la guerra prima di portare a soluzione un problema di tale importanza per la città di Roma.

M A M M U C A R I. Desidero anzitutto porre una domanda. Si parla di un tracciato della linea metropolitana, anzi, di due tracciati. Vorrei sapere se questo tracciato è stato discusso in sede di Consiglio comunale.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Tutto è molto regolare. La questione è durata oltre quattro anni. Vorrei che la Commissione fosse informata di come si sono svolte le cose. Fui nominato Ministro dei trasporti il 6 luglio 1955, e nel settembre dello stesso anno presentai il disegno di legge che è oggi al nostro esame. Dovrei leggere alla Commissione i verbali delle discussioni che si sono tenute al Consiglio comunale riguardo alla metropolitana di Roma, per dimostrare quale sforzo si è dovuto compiere. La Commissione incaricata dello studio del tracciato era composta di: un rappresentante del Ministero dei trasporti - Direzione generale delle Ferrovie dello Stato; un rappresentante del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile; un rappresentante del Ministero della pubblica istruzione - Direzione generale delle antichità e belle arti; un rappresentante del Ministero dell'industria e del commercio; uno del Commissariato per il turismo; uno della Presidenza del C.O.N.I.; uno della VI Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; uno del Ministero dei lavori pubblici - Direzione generale della viabilità; uno dell'A.N.A.S.; uno della Prefettura; uno del Provveditorato alle opere pubbliche; uno dell'Amministrazione provinciale; uno della Camera di commercio: uno dell'Ufficio del Genio civile di Roma: uno dell'Ufficio del Genio civile-Tevere; uno della Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie; uno della A.T.A.C.; uno della S.T.E.F.E.R.; uno della Ferrovia Roma-Nord; ed infine quattro membri del comune di Roma.

La questione in esame doveva essere inserita nel problema più vasto del piano regolatore di Roma. Tutti i componenti della Commissione, alla fine della discussione, hanno preso atto dell'accordo raggiunto e hanno convenuto nella soluzione da adottare. Questa soluzione è stata anche illustrata dall'architetto Guidi, dell'Ufficio urbanistico di Roma, il quale l'ha inquadrata nel piano regolatore. Tuttavia, da decisione ultima spetta al Ministero dei trasporti in base alla legge, la quale stabilisce che la competenza in materia di ferrovie metropolitane di Roma è riservata al Governo.

Nel maggio del 1959, dopo l'adozione del progetto di piano regolatore generale di Roma, venne presentato al Consiglio comunale un ordine del giorno firmato dagli assessori Greggi, Landi, Della Seta (Grisolia), Franchellucci e Aureli che venne approvato all'unanimità, e che era del seguente tenore:

« Anche per la realizzazione dei vari tratti della rete metropolitana si seguirà una successione nel tempo che permetta l'organica e progressiva realizzazione del nuovo piano regolatore, nonchè la risoluzione di alcuni più gravi ed urgenti problemi di trasporto. In particolare, in una prima fase, dovranno essere realizzati i seguenti tratti:

l'arco da Piazza Risorgimento a Piazzale Flaminio, Piazza della Croce Rossa e Termini, con innesto nell'attuale penetrazione E.U.R.-Termini;

la radiale Tuscolana (intesa anche — secondo il piano S.T.E.F.E.R. — come comunicazione rapida con i Castelli);

la radiale Casilina, con possibile inserimento di essa sulla radiale Tuscolana;

il completamento dell'anello al servizio dei centri direzionali dell'E.U.R. e della via Cristoforo Colombo.

Il definitivo tracciato di ciascuno di questi tronchi sarà determinato dall'Amministrazione comunale in accordo con gli organi statali, in base alle esigenze tecniche ed economiche, sia della costruzione che dell'esercizio.

Il completamento del Piano dovrà essere in prosieguo esaminato, sia in relazione alle crescenti esigenze del traffico cittadino, sia per tener conto degli studi in corso per il piano intercomunale ».

Ripeto che proposi il mio disegno di legge nel settembre 1955; ora, a quasi cinque anni di distanza, siamo arrivati alla conclusione. E non vonrei dover ricominciare tutto da capo. Tengo a dichiarare che ci si è soprattutto indirizzati verso le zone di maggiore espansione della Capitale, indipendentemente da problemi archeologici o di altra natura. Vi sono oggi 450.000 abitanti delle zone popolari di Roma, che non hanno mezzi di trasporto propri. La metropolitana, così co-

me è stata progettata, servirà i principali quartieri popolari della città: quelli abitati da persone che hanno bisogno di spendere poco e di arrivare rapidamente al posto di lavoro.

Ho seguito le discussioni del Consiglio comunale; sono stato lieto che quell'ordine del giorno, votato, come ho detto, alla unanimità, abbia riconosciuto la priorià alla costruzione delle linee in esso citate. Naturalmente, nella costruzione dei diversi tronchi. sarà tenuto conto anche del definitivo tracciato di cui questi tronchi faranno parte.

Il progetto prevede pagamenti dilazionati, cioè che si possa addivenire ad accordi con i costruttori per la corresponsione dilazionata delle somme da pagarsi per i singoli tronchi. In tal modo, è nostra intenzione non solo di realizzare il primo tronco, ma di procurarci la possibilità di mettere contemporaneamente in cantiere altri tronchi, mano a mano che i singoli progetti tecnici saranno ultimati.

Credo di essere già in grado di affermare, con un certo fondamento, che entro quattro anni, e non entro i sette preventivati, le opere dovrebbero essere condotte a termine.

Nella sua pregevolissima relazione, il senatore Restagno ha informato che il Ministero dei trasporti ha già sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici altri due progetti per il completamento della linea B, con diramazioni secondo quanto proposto dal piano regolatore, e della linea C, che segue e completa il percorso. Da parte del Ministero, quindi, i provvedimenti sono stati presentati; si tratta ora di trovare i mezzi finanziari per realizzarli.

CROLLALANZA. Occorre una legge che approvi il piano regolatore.

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Perchè facciamo pagamenti dilazionati? Ci siamo costretti. Per questi altri lavori occerrono altri 50 miliardi. È vero che tutte le città hanno le loro esigenze; e noi cercheremo di risolvere il problema secondo il giusto criterio esposto dal Presidente, di arrivare ad un concorso dello Stato anche per

le altre città. Ma il comune di Roma, cioè la Capitale, ha esigenze particolari.

SAVIO. Per quanto riguarda l'ordine del giorno che il Ministro ci ha letto, vorrei sapere a cosa si ricollega.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Esso fu approvato all'unanimità nella riunione del Consiglio comunale sul progetto del nuovo piano regolatore.

S A V I O . Ma il piano regolatore di Roma non è stato approvato.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Non è stato approvato per tutto quanto contiene di interferente con interessi privati. Ad ogni modo, il piano regolatore dev'essere approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

S A V I O . Vorrei anche sapere qual'è il contributo annuo.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Non c'è contributo. Verrà un provvedimento in proposito.

S A V I O. In un articolo della legge si parla del bilancio di previsione. Poichè non approveremo soltanto la costruzione della metropolitana, ma anche la spesa da sostenere, vorrei sapere qualcosa di più in proposito.

PRESIDENTE. Se ne parlerà quando si discuteranno gli articoli che ne trattano.

M A M M U C A R I. Anche se è vero che il Governo può stabilire tutto l'orientamento da seguire per la costruzione della metropolitana di Roma, ed eventualmente anche per il suo esercizio, vi è però il problema dell'Amministrazione comunale, la quale ha diritto di stabilire le modalità dell'esercizio stesso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se ha diritto, paga.

M A M M U C A R I. Troppo comodo. Il Ministero non ha il diritto di sostituirsi all'Amministrazione comunale, operando in modo contrastante con i suoi deliberati. Nell'ordine del giorno del Consiglio comunale è ben chiara la dizione: « Il definitivo tracciato di ciascuno di questi tronchi sarà determinato dall'Amministrazione comunale in accordo con gli organi statali, eccetera ». Almeno come orientamento, il tracciato devessere definito dal Consiglio comunale.

ANGELINI. Ministro dei trasporti. Il senatore Mammucari sostiene una tesi contraria alla realtà. L'ordine del giorno è un voto, e come tale dev'essere considerato; e sarà seguito nei limiti delle possibilità.

MAMMUCARI. Ma non basta stabilire qualche punto; occorre studiare molti particolari di una linea metropolitana.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Il senatore Mammucari avrebbe dovuto intervenire dopo l'esame del tracciato, che corrisponde a quello studiato dal Consiglio comunale, salvo eventuali emendamenti. Quando si è discusso il provvedimento nell'altro ramo del Parlamento, partecipavano alla discussione molti deputati della parte del senatore Mammucari, che erano perfettamente a conoscenza della situazione, e che hanno tutti, unanimemente, votato a favore del disegno di legge. Il consigliere comunale Natoli aveva dato tutte le informazioni necessarie, ed i deputati si erano resi conto che tutto ena stato fatto con criteri di giustizia, in accordo con il Comune di Roma, il quale, anzi, attualmente sollecita una rapida approvazione del provvedimento. Del resto, l'ordine del giorno dice: « Il definitivo tracciato di ciascuno di questi tronchi sarà determinato dall'Amministrazione comunale in accordo con gli organi statali ». L'ordine del gierno è stato approvato all'unanimità e firmato da rappresentanti di tutti i gruppi.

M A M M U C A R I. Ma alla Camera il consigliere Natoli non partecipò alla se-

duta decisiva, perchè si trovava in Sicilia, ed in quell'occasione furono presentati emendamenti che non vennero discussi. Non vorrei che il voto di approvazione al provvedimento dato alla Camera venisse considerato come dato anche da due deputati che non furono presenti alla discussione e che, anzi. ne avevano chiesto il rinvio.

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. In quell'occasione chiesi ai deputati di sinistra se fossero disposti a votare nonostante l'assenza del deputato Natoli. Essi risposero che erano informati sulla questione e che volevano votare.

PRESIDENTE. Ma la Commissione deve votare indipendentemente dallo operato della Camera.

MAMMUCARI. Vorrei avanzare un'osservazione relativa al piano regolatore. Noi impostiamo un piano regolatore generale per la metropolitana, impegnandovi una spesa non indifferente! Ritengo che tale impegno non possa essere considerato definitivo, a se stante, senza che venga presa in considerazione l'impostazione generale del piano regolatore. Ecco, dunque, in che cosa consiste, onorevole Angelini, la mia osservazione. Quando si imposta un piano regolatore di una metropolitana, con alcune osservazioni e considerazioni in merito a determinate clausole, non si può non tener presente il modo nel quale è impostato il piano regolatore della città. Si deve, inoltre, tener presente che, a parte ogni altra considerazione, la collettività nazionale deve spendere decine e decine di miliardi.

Ritengo, pertanto, che questa spesa debba essere tenuta presente, per esigere, per lo meno, una certa chiarezza circa lo sviluppo di questa città, sia in senso territoriale che in senso economico-sociale. Nell'impostazione del piano di rete metropolitana, questo particolare è trascurato, non esiste; quindi, in pratica, anche se il piano regolatore è stato approvato dal Consiglio comunale, è sempre un piano nei confronti del quale vi sono fortissime opposizioni.

Se non ho letto male nella stampa cittadina, lo stesso Ministro dei lavori pubblici

ha avuto alcune cose da rilevare, tanto che ha presentato alcuni emendamenti.

Noi ci accingiamo, quindi, ad attuare questo piano regolatore, senza tener conto delle prospettive di sviluppo della città di Roma e senza tener conto di quel fiamoso, non vorrei dire famigerato. piano regolatore della città di Roma.

Roma d'altronde non è solamente una città italiana, ma è anche un capoluogo di provincia e di regione; e si parla anche di piani regolatori intercomunali e regionali. È anche opportuno, pertanto, che quando si imposta un'attività di questa natura, che comporta decine di miliardi di spese, che tra l'altro, come spesso avviene, potranno essere suscettibili di aumento, si abbia una visione generale e organica. Ogni volta che a Roma si iniziano dei lavori, la spesa definitiva viene a risultare del 30-40 per cento superiore alla preventivata. Purtroppo sono stato al Consiglio comunale per tre anni, e di cose del genere ne ho sentite tante!

Ritengo, in conclusione, che sia opportuno, in un orientamento di carattere generale, tenere in dovuto conto le esigenze e le prospettive del piano regolatore comunale e intercomunale di Roma e della provincia.

Questa è appunto la nostra perplessità. Noi non diciamo che questi tronchi non si debbono fare. Ben vengano, anzi, data la natura del traffico che c'è a Roma, e dato il caos in cui si dibatte questa beneamata città, ma l'essenziale è di spendere bene i danari della Nazione, in modo, cioè, non di peggiorare la situazione di Roma, ma di migliorarla, per fare assolvere a questo compito una funzione più avanzata di quella che oggi assolve.

È logico che noi sentiamo l'esigenza di chiedere che vi sia una visione più organica di una attività che comporta un onere abbastanza elevato, e che ad alcuni Comuni potrebbe sembrare addirittura esagerato.

Un'altra osservazione riguarda il piano della S.T.E.F.E.R., di cui tanto si è parlato sulla stampa, che è stato modificato per lo meno tre volte nel corso di sei, sette anni. Il piano della metropolitana che qui viene stabilito, in che rapporto si trova con il piano della S.T.E.F.E.R.? Anche questo è un

interrogativo che richiede una risposta. Anche la S.T.E.F.E.R. è un'azienda. Sarebbe troppo comodo presentare domani un disegno di legge con il quale si chiede un dato numero di miliardi per il piano della S.T.E.-F.E.R.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Perchè non si è informato alla S.T.E.F.E.R., prima di fare ipotesi che non esistono?

PRESIDENTE. C'è anche il piano dell'A.T.A.C.!

MAMMUCARI. Quello dell'A.T.A.C. non lo considero neppure. Certo che a questo proposito ci sarà il problema dei raccordi tra il servizio di superficie e la metropolitana.

B U I Z Z A. Anch'io vorrei domandare un chiarimento. Nel suo intervento il nostro Presidente ha affermato che un conto è l'attuale metropolitana che da Termini va all'E.U.R. — e che è una ferrovia sotterranea — e un conto è la metropolitana di cui stiamo discutendo. Ora, io penso a tutto quello che può essere la differenza di gestione, la differenza degli impianti, e mi domando se almeno lo scartamento sarà mantenuto uguale a quello dell'attuale metropolitana, perchè probabilmente i nuovi veicoli si troveranno a volte a passare sui binari della metropolitana attuale.

DE LUCA. Desidererei anzitutto che il ministro Angelini sorridesse, e dico questo perchè io personalmente non ho alcuna intenzione di votare contro il disegno di legge in discussione.

Il Ministro, però, mi deve consentire, nell'intervento che farò, di esporre delle critiche al provvedimento in esame, che è l'attuazione del cosidetto « Piano Angelini ».

Il fatto che Roma abbia bisogno di una metropolitana, è un fatto fondamentale, perchè altrimenti rimarremmo allo stato brado. È chiaro che per una popolazione di oltre due milioni e mezzo di abitanti, con un'immissione di oltre diecimila macchi-

ne al mese, la prima cosa necessaria sia una metropolitana. Però al disegno di legge in esame sono state fatte delle critiche molto severe, di natura finanziaria, economica, amministrativa e urbanistica. A parte le questioni di fondo poste dal collega Mammucari e dal collega Crollalanza, per quanto riguarda appunto il piano organico della metropolitana di Roma, vi è la questione del tracciato. L'onorevole Ministro mi insegna che, molte volte, il fatto di seguire un tracciato invece di un altro, importa una variazione di spesa. La spesa per la costruzione di una galleria, ad esempio, può oscillare dai 300-400 milioni, fino a tre miliardi. Una delle critiche rivolte al disegno di legge in discussione riguarda l'attra versamento del sottosuolo, tra Piazza Risorgimento e Piazzale Flaminio. Molti tecnici, sulla stampa cittadina, hanno dimostrato che, attraversando le mura aureliane, la spesa sarebbe inferiore a quella prevista nel provvedimento.

G E N C O. In questa materia è tutto opinabile!

DE LUCA. Il « piano Angelini » prevede uno stanziamento di 26 miliardi. Alcuni tecnici, però, hanno affermato che questi 26 miliardi non saranno sufficienti, e hanno parlato di una somma di 57 miliardi. Di questi 57 miliardi, 49 servirebbero per la costruzione della galleria e 8 per gli impianti di segnalazione. Ora, se queste critiche sono esatte, da un punto di vista tecnico, noi dobbiamo procedere con cautela, perchè non vorrei che a un dato momento, realizzando questo provvedimento, non potessimo completare la costruzione della metropolitana, e ci trovassimo di fronte a dei tronconi, praticamente uguali ai famosi tronconi delle ferrovie calabro-lucane.

Se queste critiche di natura tecnica sono esatte, noi dobbiamo stare molto attenti, poichè non possiamo approvare una spesa di 26 miliardi, quando già in partenza sappiamo che saranno del tutto insufficienti.

PRESIDENTE. Non c'è il Consiglio superiore dei lavori pubblici?

D E L U C A. Non è la prima volta, caro Presidente, che nel nostro Paese accadono cose di questo genere.

PRESIDENTE. Accadde, infatti, per d'aeroporto di Fiumicino.

DE LUCA. È bene, quindi, che non ripetiamo questi errori. Vi sono però altre considerazioni da fare.

Il tracciato previsto nel provvedimento, ad esempio, non tocca le zone industriali di Roma, e precisamente la Tiburtina, l'Ostiense e la futura zona industriale del Prenestino, cioè le zone dove la metropolitana sarebbe estremamente necessaria, per il trasporto di centinaia di operai. È possibile, a un dato momento, pensare di fare questo tratto della metropolitana, senza includervi le zone industriali della città?

In secondo luogo, siamo veramente sicuri che questi 26 miliardi saranno sufficienti, dal momento che molti critici, tecnicamente affermati, lo escludono? Vogliamo dare un po' di lavoro ai disoccupati di Roma, o vogliamo costruire un'opera veramente necessaria?

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Se avremo bisogno di ulteriori fondi, presenteremo un altro disegno di legge per integrarli. Per il momento noi riteniamo che siano sufficienti per raggiungere il duplice risultato di compiere, dal punto di vista tecnico, l'opera migliore possibile, e, dal punto di vista economico, con la minore spesa possibile.

Tutto ciò riguarda però la fase esecutiva, mentre il nostro è un progetto di massima che deve poi svilupparsi attraverso ulteriori indagini; potrà quindi anche avvenire che i fondi non si rivelino più sufficienti, e che occorra procedere ad ulteriori finanziamenti.

DE LUCA. Da parecchi anni andiamo dicendo che lo Stato italiano sta spendendo centinaia e centinaia di miliardi, e secondo il mio parere tutti i settori politici dovrebbero porsi il problema di come queste somme vengano spese.

Io ho sempre presente il quadro delle condizioni del meridione. Nel Mezzogiorno abbamo la Cassa e gli Enti di riforma, e per mezzo loro sono stati spesi centinaia di miliardi a beneficio di quelle terre; eppure se si visita il sud, non possiamo certo dire che il suo volto sia mutato!

Ecco perchè, onorevoli colleghi, questo è un problema che mi preoccupa, senza contare inoltre che si è preso una specie di andazzo, per cui spese previste vengono aumentate di centinaia di milioni, ma se si va poi a vedere come questi fondi siano spesi, si hanno amare sorprese.

Insisto, pertanto, affinchè si conosca esattamente il tracciato della rete metropolitana in Roma, in modo da renderci conto se le critiche sollevate in proposito siano giuste e per cercare eventualmente di modificare il mal fatto.

Non vorrei, poichè quando si parla tra tecnici succede come nelle discussioni tra avvocati, nelle quali ognuno sostiene il proprio punto di vista fino alla fine, che fossero conservati nel tracciato errori madornali, facilmente correggibili.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Posso senz'altro e completamente tranquillizzare il senatore De Luca, e vorrei aggiungere che, se prima ho risposto vivamente al senatore Mammucari, è stato perchè sono sicuro che egli non si sarebbe espresso in quel modo se si fosse bene informato dello stato dei fatti. Rivendico un grande osseguio per il principio della democrazia e rispetto sempre chi discute con me. Aggiungo che mi sono sempre tenuto in contatto con gli altri organi competenti ed in particolare con il comune di Roma. Anche se io, per il primo, sono pronto a prendere atto delle decisioni della maggioranza, in realtà posso affermare che in questo caso, riguardo al provvedimento in esame, finora non sono sorte mai divergenze fondamentali, tanto che si è arrivati all'approvazione, in seno al Consiglio comunale di Roma, di un ordine del giorno con il quale si stabilisce che venga fissato un piano, il quale tenga conto della realizzazione dei vari tratti della rete metropolitana secondo il tracciato che verrà determinato dall'Amministrazione comunale, in accordo con il Ministero dei trasporti, in base alle esigenze tecniche ed economiche della costruzione medesima.

Quest'ordine del giorno fu votato all'unanimità dai consiglieri e con esso, ripeto, si è previsto che, in una prima fase, potranno essere realizzati i seguenti tratti di rete metropolitana:

- 1) l'arco da piazza Risorgimento a piazzale Flaminio, piazza Croce Rossa e Termini, con innesto nell'attuale penetrazione EUR-Termini;
- 2) la radiale Tuscolana con comunicazione rapida con i Castelli;
- 3) la radiale Casilina, con inserimento nella Tuscolana;
- 4) il completamento dell'anello al servizio dei centri direzionali dell'EUR e della via Cristoforo Colombo.

Si precisava, inoltre, in tale ordine del giorno, che il definitivo tracciato di ciascun tronco sarà determinato dall'Amministrazione comunale in accordo con gli organi statali, in base alle esigenze tecniche ed economiche sia della costruzione che dell'esercizio.

Ho ripetuto quanto sopra, senatore De Luca, per ricordare ciò che è stato fatto per stabilire e determinare il piano che lei chiama « Angelini », e che io non avrei mai sottoscritto, se non fossi stato d'accordo con la Amministrazione comunale, indipendentemente dal fatto che tocca allo Stato, in ultima analisi, provvedere ai fondi necessari per la città di Roma.

La Commissione certo ricorderà che mai ci siamo occupati della situazione urbanistica di Milano e che siamo intervenuti circa la sua rete metropolitana solo in quanto richiesti di un parere sotto il profilo tecnico dell'opera. Così del resto ci siamo regolati anche per le altre città.

Per Roma, invece, è stato necessario svolgere un lavoro di comune accordo con il Comune.

DE LUCA. Quanto ella ha esposto, onorevole Ministro, non ha però risposto alla domanda che le avevo rivolta: « È vero o non è vero che il suo progetto esclude le zone industriali di Roma? ».

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Le faccio presente, senatore De Luca, che le zone industriali di Roma si stanno, in parte, modificando; comunque, è essenziale, in primo luogo, dare la metropolitana ai quartieri più popolosi.

Abbiamo tre progetti di sviluppo della rete metropolitana e se il Ministero dei trasporti li dovesse attuare tutti immediatamente, dovrebbe disporre di almeno cento miliardi!

Gli ulteriori ampliamenti della rete che si richiedono sono già stati fissati nel piano generale di sviluppo. Ho preso nota, al riguardo, di quanto esposto dall'onorevole relatore e che corrisponde esattamente alla verità.

Il senatore Restagno ha infatti detto: il Ministro dei trasporti ha sottoposto all'esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici anche i progetti di larga massima riguardanti:

il completamento della linea « B » EUR-Termini con la diramazione dai mercati generali alla via Cristoforo Colombo e con il prolungamento verso i quartieri Italia, Nomentano e Monte Sacro, secondo quanto proposto anche dalla Commissione comunale;

la costruzione di una terza linea, « C », che segua il seguente percorso: Ponte Vittorio Emanuele-Piazza Venezia-Circo Massimo-Piazza Re di Roma-Piazzale Prenestino.

Con i mezzi di cui disponiamo, si può ora realizzare solo il primo tratto della rete, fino all'Osteria del Curato; ad ogni modo io stesso ho insistito perchè a questa prima opera ne segua al più presto un'altra.

Assicuro la Commissione che non sono pago di quanto si è riusciti ad ottenere, ma conto, con l'appoggio anche delle deliberazioni prese dagli onorevoli senatori, di riuscire ad avere ben presto il contributo per tutta l'opera.

Onorevoli senatori, oggi si tratta di varare un provvedimento di legge che permetta al Ministero di indire gli appalti concorso per la realizzazione dell'opera; in un secondo tempo, se sorgeranno difficoltà impreviste, allora vi si farà fronte adeguatamente.

S A V I O . Onorevole Ministro, vorrei sollevare osservazioni che si riferiscono ai fini ai quali questo disegno di legge si indirizza e al contenuto dei suoi articoli che mi sembrano, in verità, molto elastici.

Mi dispiace di dovere parlare in senso contrario al provvedimento in esame, sopraututto perchè nutro la massima stima per il ministro Angelini, di cui ammiro lo sforzo compiuto in questi ultimi anni per il miglioramento della rete dei trasporti. Tuttavia mi pare opportuno richiamare l'attenzione sul fatto, accennato anche dalla maggior parte dei colleghi, i quali hanno espresso solo riserve, ma non dissensi di fondo, che per otto esercizi si impegnerà l'uno e mezzo per mille circa del bilancio dello Stato per questo preventivo di 26 miliardi, destinato ad aumentare non meno del 20 per cento, cosìcchè risultano fin d'ora impegnati 4 miliardi per anno e per otto esercizi rispetto ai 2800 miliardi delle entrate complessive. Tutto ciò ci accingiamo a fare come se fossimo una allegra Nazione che non avesse altri più gravi e urgenti problemi da risolvere.

La mia opposizione non significa ovviamente opposizione al desiderabile sempre maggiore aumento del prestigio della Capitale, gli interessi della quale concordo nel considerare preminenti su quelli delle altre maggiori città. Intendo richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che non può essere sottovalutata la circostanza che con 26 miliardi si potrebbero costruire 50.000 locali oppure creare circa 13.000 posti-letto mancanti negli ospedali d'Italia, o realizzare una centrale termica in zone depresse della potenza di 400-500.000 Kw., con produzione di almeno due miliardi di Kwh e cioè con un aumento di circa il 5 per cento della produzione nazionale. Mi pare che in definitiva la spesa sia sproporzionata a quel-

la che è la struttura del bilancio dello Stato italiano, non solo per questo esercizio, ma anche per quelli futuri.

Prego l'onorevole Commissione di non pensare che io voglia fare un'opposizione preconcetta; ho la fortuna di appartenere ad una città che non ha bisogno di quegli interventi spesso invocati dai colleghi rappresentanti di altre regioni, per quanto occorra che ricordi che anche nelle zone lombarde abbiamo treni operai che non solo sono inammissibili per lo sforzo fisico al quale costringono i lavoratori, ma soprattutto per la depressione psichica che producono negli stessi. Un'Amministrazione che abbia in progetto grandi opere, come potrebbe essere questo progetto per la città di Roma, deve dare la precedenza a opere più necessarie di quanto non sia questo tratto metropolitano che, senza ironia, comincia da Piazza Risorgimento per finire all'osteria del Curato.

CROLLALANZA. Ma gli operai di Roma saranno i primi a beneficiare di questa opera, in quanto essi vivono alla periferia della città!

S A V I O . Occorre anche dire che si poteva scegliere un'altra via per arrivare ugualmente a risolvere il problema.

Si poteva ricorrere alla costituzione di una società che, come si è fatto a Milano, si incaricasse di costruire questo tronco, facendo ricorso al credito privato coll'emissione di obbligazioni che lo Stato avrebbe potuto garantire.

La soluzione di costituire una società con ricorso al credito privato, sarebbe stata migliore e accettabile. Fin qui abbiamo discusso di costruzione di una nuova linea, mentre nel titolo del disegno di legge si parla anche di concessione di esercizio, parte del progetto che l'odierna discussione ha completamente trascurato.

Altro elemento sul quale richiamo l'attenzione della Commissione è il fatto che noi stiamo discutendo con riferimento ad un nuovo piano regolatore che in realtà non esiste, perchè allora assumerà consistenza, quando avrà superato tutte le procedure necessarie

all'approvazione finale da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Non possiamo perciò discutere relativamente ad un piano il quale fino alla definitiva approvazione potrà essere ulteriormente modificato. Attualmente non ha una obbligatoria esistenza giuridica.

Altra osservazione faccio relativamente ai costi. Per determinarli è stato fatto un raffronto con quelli previsti per Milano. Credo che questo metodo sia superficiale ed erroneo perchè ogni opera di costruzione ha le sue strutture particolari e diverse da qualsiasi altra opera, anche se paragonabile.

Nel determinare la spesa l'onorevole Ministro ha tenuto presente solo il costo della metropolitana, non calcolando l'altro ingente importo delle opere accessorie.

Si è tenuto presente che durante gli scavi si dovranno spostare fognature, cavi elettrici, telefonici e condutture d'acqua?

Tutte queste sono opere che comportano spese enormi, e mi domando chi le assumerà. Il comune di Roma o il Ministero dei trasporti?

Questo costituisce davvero un grosso problema, ma c'è anche un altro fatto che mi permetto di far notare e che già si verifica per Milano.

La somma prevista per la realizzazione di questa linea metropolitana non sarà sufficiente, anche per la sola e semplice costruzione. Chi ci assicura che basteranno 26 o 30 miliardi, e non ce ne vorrano invece 70 o 80°

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Questa osservazione mi viene fatta come se io mi fossi sognato le cifre esposte, questa notte! La precisazione dello stanziamento in 26 miliardi deriva da studi tecnici ai quali vorrete pure dar credito!

SAVIO. I prezzi sono stati fissati senza validi riferimenti, come base hanno solo la spesa per le opere della rete metropolitana della città di Milano, e il Presidente Corbellini sa che, per una certa competenza che mi deriva in materia di appalti, io parlo con cognizione di causa e soprattutto con senso pratico.

Circa il metodo dell'appalto-concorso non sono d'accordo perchè con esso si introduce e conferma un metodo, che è difficile eludere ed evitare, ma che è immorale perchè dà il premio al ribassista, che d'altra parte si sente immune da ogni rischio perchè sa che i prezzi saranno rivalutati sulla base dell'effettivo costo delle opere.

Faccio altre riserve. Per quanto espressonell'articolo 3, relativo al contributo annuo all'esercizio, ci apprestiamo a firmare una cambiale in bianco. Il contributo è previsto in base al passivo che risulterà dalla comparazione fra costi e ricavi.

A questo proposito faccio presente che non si sono introdotte riserve che possano diversamente determinare il contratto col concessionario, il quale contratto pertanto scaturirà come la legge vuole e cioè con soli benefici per il concessionario. Questo perchè non si sono tenuti presenti, per esempio, i ricavi presumibili dalla pubblicità, nè i costi di energia di trazione e varie altre componenti della spesa.

Si arriverà, come conclusione, a fare quanto già avviene a Milano, dove ci si illudeva di far pagare il biglietto 30 lire, quando invece già si pensa di elevarlo a circa lire 60-70. Ma a Milano non vi è contributo dello Stato.

Questa è la mia opinione ed anche purtroppo la realtà dei fatti.

Per concludere, non posso approvare questo disegno di legge che va a solo vantaggio di una città, sia pure essa la Capitale, sottraendo fondi ad opere più urgenti e disperdendoli, anzichè coordinarli per la realizzazione di piani sociali più necessari.

S O L A R I . Sono state sollevate delle osservazioni molto interessanti, che inducono a molte riflessioni.

Innanzitutto il senatore De Luca ha detto che bisogna spendere bene, e questo è sempre stato il mio chiodo fisso. Dobbiamo cercare di dosare bene le modeste risorse che abbiamo in Italia, ed è per questo che io insisto sempre nei coordinamenti; bisogna distribuire quello che possediamo il più equamente possibile. Tutte considerazioni giu-

ste che non impediscono di dire « sì » ad una spesa per la Capitale. Io avrei scommesso, 15 o 16 anni fa, che Roma sarebbe rimasta al di sotto di un milione di abitanti, e invece sta ormai superando i due milioni e mezzo:

Il Ministro ha affermato che con questa rete metropolitana si toccano i quartieri più popolari, e si va quindi incontro a quella parte della popolazione che ha un reddito minore. E anche giusto, però, il rilievo che ha fatto il senatore De Luca, osservando che bisogna arrivare anche ai quartieri industriali. Risulta però che con questo tratto e con quelli che saranno costruiti successivamente, per completare la rete di Roma, tali quartieri verranno raggiunti.

Mi pare quindi, che, tutto sommato, la propensione maggiore sia per l'accettazione di questo disegno di legge.

Sono stati fatti anche molti rilievi. Do ragione al senatore Mammucari riguardo alla necessità di una visione organica, ma d'altra parte mi metto anche al posto del ministro Angelini, il quale teme che il Piano regolatore della metropolitana di Roma possa trascinarsi ancora per anni e anni, data anche la possibilità che vi sia qualcuno che voglia mettere i bastoni tra le ruote.

Ci sono quindi delle ragioni obbiettive, e noi dobbiamo cercare di decidere per il meglio. Mi pare che vi siano dei consensi abbastanza vasti, anche nel Consiglio comunale di Roma, e quindi, dopo aver molto ponderato sulle discussioni che si sono svolte, non vedo come si possa fare a meno di approvare questa spesa. Penso che purtroppo dovremo decidere in questo senso. Dico « purtroppo » nel senso che speriamo di non commettere grossi errori e di non imbarcarci in una spesa che possa nel corso dei lavori aumentare notevolmente. Il sottosuolo di Roma è quello che è, e in base a questo si cerca di scegliere il tracciato più utile alla città.

Ritengo, quindi, che malgrado tutte le considerazioni che sono state fatte, bisognerà decidere in senso affermativo.

Pensate che ancora oggi in un'Italia democratica, dove in fondo la maggioranza del Parlamento è abbastanza sensibile alle istanze del Paese, non abbiamo ancora una legge

seria sulle aree fabbricabili. Questa è una delle questioni più grosse che abbia la Nazione. Mi illudevo che, sul piano della giustizia, si riuscisse a percorrere una lunga strada, e invece non ne siamo stati capaci.

Giunti ora a questo punto, ritengo che, dal punto di vista finanziario, si possa dare una risposta affermativa, sperando di spendere bene.

Sono, però, contrario ai particolarismi e alle esagerate eccezioni, e sarei quindi dell'opinione di votare un ordine del giorno che impegni il Governo a concedere dei contributi, per la costruzione di metropolitane, anche nei confronti di altre grandi città.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono perfettamente d'accordo.

SOLARI. Le concessioni considerate da questo disegno di legge sono due. La prima è una concessione per modo di dire, in quanto è fatta in base ad appalto-concorso. L'altra riguarda invece l'esercizio, che comporta, per il concessionario, le spese per la costruzione delle opere di completamento, e le spese per l'approvvigionamento del materiale rotabile. Mi pare che per l'esercizio bisognerebbe dire qualcosa di più. Io proporrei un emendamento. Il Ministro dice di essere quasi sicuro che la concessione andrà alla S.T.E.F.E.R., ma potrebbe andare invece a dei privati. A mio giudizio, quindi, bisognerebbe essere tutti d'accordo nel concedere l'esercizio, a parità di condizioni, agli Enti pubblici.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Sono completamente d'accordo, e la dimostrazione più evidente è data dal fatto che il primo tronco, che è in regime provvisorio, l'esercita la S.T.E.F.E.R.

S O L A R I . Chiederei, tuttavia, che si facesse un emendamento in questo senso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Facciamo piuttosto votare un ordine del giorno!

SOLARI. Circa la spesa di esercizio, per la quale si parla di un'eventuale sovvenzione determinata sulla base del piano finanziario, si dovrebbe fare un piano preventivo.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Qui c'è un articolo preciso, indipendentemente dal fatto che per le sovvenzioni si sente il parere di un Comitato interministeriale di cui fanno parte tutti i Ministeri interessati, compreso quello del tesoro. In questa situazione noi non possiamo determinare la sovvenzione definitiva, se non dopo tre anni di esercizio. Sia la sovvenzione definitiva che quella provvisoria, saranno sottoposte a revisione dopo un triennio dalla loro decorrenza, allo scopo di determinare l'importo da corrispondere per tutta la loro residua durata. Anche la S.T.E.F.E.R. avrà la sovvenzione definitiva, solo dopo trascorsi i tre anni.

SAVIO. Il passivo però lo paga sempre!

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Si vedrà se lo dovrà pagare. In ogni modo voglio rispondere all'osservazione del senatore Savio. Noi abbiamo un periodo di esperimento di tre anni, che comporta, oltre agli oneri dell'esercizio, anche l'ammortamento delle spese che si sono sostenute per l'acquisizione del materiale rotabile. Quindi esiste un conto, che dopo un esperimento di tre anni viene sottoposto a revisione, per mezzo di una Commissione interministeriale appositamente creata e già esistente per legge.

Mi permetto di rilevare che le voci ammesse non sono tutte le voci del bilancio, perchè, oltre a quelle ammesse ve ne sono altre, a carico esclusivo del concessionario; ad esempio, gli interessi sull'ammortamento non sono corrisposti e così avviene anche per una quantità di altre voci; infatti noi non riconosciamo certe voci di spese generali.

Se il senatore De Luca volesse venire un giorno a trovarmi nel mio ufficio, potrei mostrargli i documenti e cioè come vengono liquidate le sovvenzioni e quali sono le voci

ammesse e quali non ammesse; il sistema è lo stesso per tutta Italia.

SOLARI. Sono convinto, comunque, che la concessione verrà data ad una azienda comunale, ed allora avremo meno da parlare. Ho però una perplessità. Non sono completamente d'accordo, a meno che la cosa non venga ulteriormente chiarita, per quanto concerne la revisione triennale. Rilevo, anzitutto, che un triennio costituisce un periodo di tempo troppo lungo; poi si sa ormai per esperienza che in genere, quando le cose vanno bene, il concessionario non ha interesse a chiedere la revisione. Potrebbe anche avvenire, partroppo, che l'organo burocratico autorizzato a chiedere la revisione lasciasse correre, non se ne occupasse e allora le cose andrebbero avanti per lungo tempo.

Se il disavanzo è forte, invece, il concessionario chiede sicuramente la revisione.

Si potrebbe, pertanto, come punto di partenza, procedere come si è detto; poi, successivamente, bisognerebbe agire in base ad una sovvenzione che sia ragguagliata effettivamente al disavanzo, con un rigoroso controllo delle entrate e delle uscite, dei costi e dei ricavi, che venga effettuato di anno in anno.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Su questo il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Ma si procede così per tutte le ferrovie sovvenzionate!

GAIANI. Data l'ora tarda rinuncio al mio intervento sulla discussione generale; ci riserviamo, però, di presentare tre emendamenti in sede di discussione dei singoli articoli.

GENCO. Sono dolente che non sia in questo momento presente il collega De Luca con il quale abbiamo parlato dell'argomento la settimana scorsa. Egli si domanda, e se lo sono domandato anche il senatore Savio ed altri colleghi, se basteranno i 26 miliardi stanziati dal Ministro per fare questo tronco di metropolitana.

È evidente che nell'esecuzione di ogni progetto, vi è l'alea derivante da quello che si trova a mano a mano che si procede nella esecuzione del progetto stesso; e chi si è trovato in mezzo a lavori di questo genere sa che cosa voglio dire.

S A V I O . Ma non è così per tutti i progetti.

GENCO. Non è vero, e se il collega vuole delle precisazioni posso dire che ho diretto i lavori di costruzione per impianti di televisione sulla roccia delle Murge, a quota 680 metri. Eravamo proprio su un massiccio roccioso, al centro di una zona per 200.000 ettari costituita da rocce calcaree e durissime. Ebbene, al centro del fabbricato, su 32 pilastri che abbiamo costruito, tutti in roccia durissima, per scavare la quale non dico quanto c'è voluto, al centro di questi 32 pilastri, dicevo, siamo andati a trovare una roccia affiorata, una sacca di bauxite, che abbiamo perforato fino a sei metri: quando ho visto che potevamo andare avanti così per altri venti o trenta metri ho pensato di fare la fondazione su un basamento atto a ripartire il peso del pilastro in modo da avere un carico unitario compatibile con la resistenza della bauxite. Questa situazione non l'avrei mai creduta possibile se anzichè constatarla io stesso me l'avesse raccontata un'altra persona.

Se il collega lo desidera posso accompagnarlo sul posto e lì potrà parlare direttamente con gli operai che hanno lavorato a quell'opera.

Per questo dicevo che le previsioni valgono fino a un certo punto.

Condivido perfettamente quanto ha detto il senatore De Luca circa il fatto che spendiamo 26 miliardi per la Capitale, mentre abbiamo delle zone del Mezzogiorno che avrebbero bisogno di notevoli interventi; come meridionale, ripeto, condivido la preoccupazione e le riserve del collega, ma, amici miei, in questo caso il problema è un altro: si tratta, infatti, di un tributo che noi, italiani, dobbiamo pagare alla Capitale.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 30<sup>a</sup> SEDUTA (16 dicembre 1959)

CROLLALANZA. Infatti Roma è la capitale d'Italia ed è logico che vi sia il contributo di tutti gli italiani.

GENCO. È giusta l'osservazione del collega Crollalanza: è un tributo che dobbiamo pagare perchè si tratta della capitale d'Italia, di tutti gli italiani; anche se qualcosa di quello che si fa a Roma non ci piace, o preferiremmo che si agisse diversamente, ebbene, onorevoli colleghi, c'è bisogno di farlo e si deve fare e io non me la sentirei, in sostanza, di votare contro questo disegno di legge.

Il senatore De Luca ha detto poi che la Cassa del Mezzogiorno ha sprecato miliardi; ma questo non è giusto.

Si sono spesi miliardi, ed è chiaro che una eredità di uno o due secoli non si poteva risolvere e sanare in cinque o sei anni (tanti sono gli anni durante i quali ha operato la Cassa del Mezzogiorno); però è pure vero che noi abbiamo visto programmare e, in parte, creare nel decennio una rete stradale che avevamo soltanto sognato, ed è pure vero che si sta mettendo mano adesso ad un programma di elettrificazione delle campagne.

Non bisogna continuare a dire e a ripetere che non si è fatto niente, questo può essere oggetto di comizi, non di una discussione serena tra persone responsabili, in questa sede.

Per quanto riguarda, ad esempio, la zona industriale di Roma, questa è oggetto di discussione da sei o sette anni.

Ricordo che nella prima legislatura ci occupammo della zona industriale di Roma che doveva sorgere al Tiburtino; se ne occupava l'assessore attuale Latini, aiutato dal compianto dottor Benedetti.

Mi sono occupato, semplicemente a titolo di cronaca, di questa zona industriale, che sorgerà nella zona del Tiburtino, dove verrà fatto il terzo tronco della metropolitana, successivamente, e dove sono ora gli stabilimenti industriali.

Ma, soprattutto, desidero rilevare, onorevoli colleghi, che la metropolitana serve proprio e soltanto per le masse popolari, così come i tram, gli autobus, i filobus; serve per coloro che non hanno la macchina. Chi ha i soldi, il capitalista (come lo chiamano i colleghi che ci stanno di fronte) se ne va in macchina, magari con l'autista e non si serve davvero della metropolitana! Gli studenti, però, gli operai, gli impiegati eccetera, ne hanno bisogno.

Per quanto mi concerne, poi, non devo fare le riserve che sono state fatte sull'articolo 3, per quanto riguarda la concessione, perchè il Ministero si occupa, amici miei, di centinaia di concessioni e non mi sembra giusto sostenere, come si è fatto qualche volta, anche in Aula, che le ferrovie concesse, solo perchè sono in mano all'industria privata (e tengo a dichiarare che non posseggo nemmeno un'azione) sono un carico per lo Stato, un carico che i concessionari fanno gravare sullo Stato. Amici miei, di linee ferroviarie in concessione, attive, non se ne vedono!

Per i motivi che ho sopra esposto, voterò favorevolmente al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Faccio presente alla Commissione che i senatori Solari e Bardellini hanno presentato il seguente ordine del giorno: « La 7ª Commissione del Senato, in occasione dell'esame del disegno di legge numero 786, fa voti perchè successivamente al primo esercizio l'eventuale sovvenzione sia ragguagliata all'effettivo disavanzo, quale risulti da un rigoroso controllo, anno per anno, dei proventi e delle spese, e perchè la concessione di esercizio della linea metropolitana sia data, a parità di condizioni, agli Enti pubblici, loro consorzi e società ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non ha alcuna difficoltà ad accogliere questo ordine del giorno.

A N G E L I L L I . Mi sembra che il Ministro abbia detto che sarebbe stata presa in considerazione la concessione alla S.T.E.F.E.R.

PRESIDENTE. Infatti la questione è stata discussa in un momento in cui il senatore Angelilli era assente.

L'ordine del giorno che ho testè letto sarà votato alla fine dell'esame degli articoli del disegno di legge.

GAIANI. Per abbreviare la discussione e poter deliberare concretamente, dal momento che vi sono degli emendamenti che si riferiscono a questi stessi argomenti, proporrei di passare senz'altro all'esame degli articoli e quindi degli emendamenti.

PRESIDENTE. 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.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a far luogo, d'intesa con il Ministro del tesoro, alla concessione di costruzione e di esercizio di una seconda linea di ferrovia metropolitana in Roma da Piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni, Osteria del Curato, con diramazione per Torre Spaccata.

A questo articolo i senatori Sacchetti, Cervellati, Gaiani e De Luca hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Alla esatta definizione del tracciato si provvederà di concerto con il comune di Roma, tenendo conto delle esigenze dello sviluppo urbanistico della città ed allo scopo di realizzare una organica soluzione dei problemi della circolazione e del traffico nella città di Roma.

Il comune di Roma sarà associato fin dallo inizio a tutti gli studi e alle decisioni sulla progettazione e costruzione delle opere ».

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Il Governo non può accettare questo emendamento aggiuntivo; siccome, però, il concetto e le direttive messe in luce dallo emendamento in questione sono quelle che sono state seguite fino ad oggi — e il Governo ha la ferma intenzione di continuare ad agire

in questo senso — posso accettare la proposta, ora presentata, come raccomandazione fatta dalla Commissione.

Mi sembra inutile inserire questa specificazione nell'articolo; in sostanza, ripeto, si è sempre proceduto in questo senso, fino ad oggi, e così intendiamo continuare.

È logico che non si possa prescindere dal piano regolatore.

Il piano regolatore riguarda la superficie, ma è evidente che il sottosuolo deve essere collegato con la superficie.

Per questo posso assicurare ai colleghi che accetto senz'altro il concetto da essi espresso, che condivido perfettamente.

A N G E L I L L I . Vorrei dire che nella sostanza aderisco all'emendamento proposto dai colleghi, ma dopo le dichiarazioni fatte dal Ministro posso ritenermi soddisfatto, perchè mi risulta che il Ministero ha sempre operato in questo senso e c'è sempre stato accordo e collaborazione tra le parti.

Inviterei, pertanto, i colleghi, a ritenersi anche essi soddisfatti delle assicurazioni del Ministro.

SACCHETTI. Sono contento che con il nostro emendamento abbiamo interpretato, potrei dire, la volontà, lo spirito e il comportamento che, secondo le parole del Ministro, viene impiegato per queste questioni un po' delicate. A noi sembrava che fosse più opportuno apportare l'emendamento aggiuntivo in questione all'articolo in discussione; sembrava più giusto a me, a noi e anche alla Camera dei deputati.

Infatti, per un inconveniente del nostro gruppo, gli interessati a presentare l'emendamento all'altro ramo del Parlamento, non erano presenti all'ultima riunione, e mi riferisco precisamente ai colleghi Natoli e Nannuzzi che ci hanno fatto pervenire questo emendamento, anche in qualità di Consiglieri del comune di Roma. Sembrava a me, come legislatore, che sarebbe stato preferibile includere questo concetto nel provvedimento, in maniera che dovesse diventare un obbligo e un dovere per chiunque fosse stato chiamato a realizzare queste opere.

Faccio i miei migliori auguri al ministro Angelini perchè egli possa rimanere a lungo nel posto che attualmente occupa, ma non sappiamo cosa potrà avvenire in futuro.

Vorremmo avere una garanzia definitiva, noi, come legislatori, che oggi siamo tutti d'accordo, che non soltanto nei punti terminali, cioè per le linee terminali, ma anche nella realizzazione dei tracciati il comune di Roma parteciperà ad una realizzazione di questo genere.

Mi sembrava per questo opportuno, ripeto, inserire l'emendamento nell'articolo del disegno di legge.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Tengo a precisare che ho parlato non a mio titolo personale, ma come membro del Governo, ed assumo quindi una responsabilità di Governo.

Del resto, come sarebbe possibile costruire una metropolitana non in accordo con il Comune?

SACCHETTI. Sono contento anche di questa ulteriore precisazione, perchè i Governi passano e i popoli pagano, e l'esperienza conferma che non abbiamo torto ad avere questa preoccupazione.

Comunque ritiriamo il nostro emendamento, accettando l'invito del Ministro affinchè il contenuto dell'emendamento stesso venga trasformato in un ordine del giorno, accettato dal Governo e votato all'unanimità dalla Commissione. In realtà il nostro emendamento può essere trasformato in un ordine del giorno del seguente tenore:

« La 7ª Commissione del Senato, in occasione dell'esame del disegno di legge n. 786, impegna il Governo affinchè alla esatta definizione del tracciato della metropolitana si provveda di concerto con il comune di Roma, tenendo conto delle esigenze dello sviluppo urbanistico della città ed allo scopo di realizzare una organica soluzione dei problemi della circolazione e del traffico nella città di Roma.

Il comune di Roma sarà associato fin dallo inizio a tutti gli studi e alle decisioni sulla progettazione e costruzione delle opere».

ANGELULL LI. Desidero anche io sottoscrivere questo ordine del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno nella formulazione ora esposta.

PRESIDENTE. Anche quest'ordine del giorno sarà votato alla fine dell'esame degli articoli del disegno di legge.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1 del testo di cui ho dato prima lettura.

(È approvato).

#### Art. 2.

Alla costruzione di un primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) sarà provveduto mediante concessioni di sola costruzione, da aggiudicarsi a seguito di appalto-concorso.

Le concessioni stesse potranno essere accordate per singoli tronchi, dando comunque la precedenza ai tronchi Termini-San Giovanni e San Giovanni-Osteria del Curato.

Il corrispettivo di costruzione verrà determinato a forfait, salva la revisione dei prezzi, dal Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro del tesoro, sulla base del costo ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e verrà pagato in base a certificati di avanzamento dei lavori, per importi da determinarsi nei rispettivi atti di concessione, o in capitale non differito, entro i limiti degli stanziamenti di cui al successivo articolo 6, o in annualità posticipate, sempre nei limiti dei suindicati stanziamenti, di numero non superiore a sette. Tali annualità, determinate al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti, ed in ogni caso ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, potranno essere messe a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

(È approvato).

#### Art. 3.

Alla costruzione delle opere di completamento della ferrovia (elettrificazione, impianti di segnalamento, di telecomunicazioni, di blocco automatico, ecc.) ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio provvederà il concessionario dello esercizio.

Per la concessione di completamento e di esercizio per la durata di anni 50, a decorrere dalla data di apertura all'esercizio della ferrovia, sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente:

### all'attivo:

- a) l'importo annuo presunto dei prodotti dell'esercizio;
- b) gli eventuali sussidi e contributi che per l'esercizio fossero deliberati dal comune e dalla provincia;

### al passivo:

- c) la quota annua di ammortamento ed interessi della spesa che sarà riconosciuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per il completamento della linea:
- d) la quota annua di interessi sulla spesa che sarà riconosciuta ammissibile dal predetto Consesso per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio;
- e) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti fissi (armamento, linea elettrica, sottostazioni) e del materiale rotabile e di esercizio;
- f) l'importo annuo presunto delle spese di esercizio.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto sarà determinata l'eventuale sovvenzione necessaria per l'esercizio.

Qualora la ferrovia venga aperta all'esercizio per tronchi, la durata della concessione decorrerà dalla data di apertura all'esercizio del primo tronco. Il piano finanziario da istituire in sede di concessione del completamento e dell'esercizio avrà riguardo alle previsioni attive e passive relative al primo tronco, e sulla base di esso verrà determinata la eventuale sovvenzione provvisoria di esercizio relativa al tronco stesso.

Per l'apertura all'esercizio degli altri tronchi verranno istituiti successivamente piani finanziari comprendenti:

l'aggiornamento degli elementi indicati ai precedenti punti a), b) ed f), in relazione alle previsioni dei tronchi aperti e di quello da aprire all'esercizio;

la somma delle quote di cui ai punti c), d) ed e) relative ai tronchi già aperti allo esercizio con le analoghe quote relative al tronco da aprire all'esercizio.

Sulla base dei nuovi piani finanziari saranno determinate le eventuali sovvenzioni provvisorie di esercizio decorrenti dalla data di attivazione del nuovo tronco.

L'eventuale sovvenzione definitiva verrà determinata sulla base del piano finanziario da istituire per l'apertura all'esercizio dell'ultimo tronco.

Sia la sovvenzione definitiva che quelle provvisorie saranno sottoposte a revisione dopo un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare, in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, lo importo da corrispondere per tutta la loro residua durata.

Il Ministro dei trasporti è, però, autorizzato a disporre che le sovvenzioni in parola siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere del triennio successivo alle revisioni come sopra disposte.

Al primo comma di questo articolo è stato presentato dai senatori Sacchetti ed altri un emendamento tendente a sostituire le parole « il concessionario dell'esercizio » con le parole « il Comune di Roma ».

S A C C H E T T I. Desidero rilevare che per quanto concerne la costruzione della metropolitana noi, del nostro gruppo, siamo stati favorevoli anche a chiedere il concorso del capitale privato e dell'iniziativa privata, ma la cosa strana è questa, che alla costruzione della metropolitana provvede un Ente pubblico, il Governo, interamente, mentre per la concessione si lascia invece aperta

ogni possibilità. Essa potrebbe anche essere affidata ad un privato. Questo è gravissimo:

A noi sembra opportuno stabilire fin d'ora che alla concessione di un servizio che viene interamente attivato con il denaro dello Stato, sia impegnata direttamente e fin da questo momento l'Amministrazione comunale.

Il collega Solari ha detto che a parità di condizioni la concessione deve essere ceduta all'Ente pubblico; ma siamo tutti uomini pratici, e sappiamo che non ci sarà mai un trattamento di assoluta parità quando si tratti di un gruppo di privati che voglia ottenere una concessione, anche se spettante ad un Ente pubblico. Le imposte di consumo ne sono una dimostrazione.

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Dichiaro subito che non posso accettare queste precisazioni; bisognerebbe, tra l'altro, che fosse qui il sindaco, il quale dovrebbe dirci se è in condizioni di assumere l'impegno di spendere otto miliardi e se accetta il piano finanziario e tutto il resto.

SACCHETTI. Ma è un servizio pubblico!

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Posso accettare, ho già detto, l'ordine del giorno Solari nel quale si dice che a parità di condizioni deve essere preferito un Ente pubblico; su questo punto aderisco, ma il resto non posso accettarlo.

Pregherei gli onorevoli colleghi di non insistere su questo emendamento altrimenti il disegno di legge dovrebbe tornare all'altro ramo del Parlamento, ma di limitarsi ad approvare l'ordine del giorno.

S A C C H E T T I. Per la situazione che si è determinata, in base alla discussione e in seguito ai chiarimenti dati dal Ministro, non insistiamo nel nostro emendamento, anche perchè esso potrebbe eventualmente venire respinto in sede di votazione; lo ritiriamo perciò a malincuore, ma invitiamo la Commissione a voler approvare l'ordine del giorno Solari, mettendo così in rilievo che,

a nostro parere, deve essere un'Amministrazione pubblica a prendere in mano la gestione della metropolitana.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo articolo 3 del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

#### Art. 4.

L'esecuzione delle opere è dichiarata urgente ed indifferibile agli effetti dell'articolo 71 e seguenti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1878, n. 5188.

Per le espropriazioni si applicano le norme degli articoli 57 e seguenti del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e di rinforzo.

(È approvato).

# Art. 5.

Il concessionario della costruzione della ferrovia è esonerato dal pagamento di canoni e compensi per l'occupazione temporanea di aree pubbliche di pertinenza dello Stato, del comune di Roma e di altri Enti pubblici.

(È approvato).

## Art. 6.

Per l'esecuzione delle opere di cui al precedente articolo 2 è autorizzata la spesa di lire 26.000.000.000.

La spesa medesima sarà inscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero

dei trasporti in ragione di lire 1.500.000.000 per l'esercizio finanziario 1959-60 e di lire 3.500.000.000 per ciascuno degli esercizi 1960-61, 1961-62, 1962-63, 1963-64, 1964-65, 1965-66 e 1966-67.

L'onere di lire 1.500 milioni relativo all'esercizio finanziario 1959-60 sarà fronteggiato a carico del fondo speciale iscritto sul capitolo n. 561 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio per provvedere alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato 2d apportare, con proprio decreto, le variazioni di bilancio connesse con l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

### Art. 7.

Saranno registrati con il pagamento dell'imposta fissa di registro:

- a) l'atto di concessione di sola costruzione e quello per il completamento e l'esercizio della ferrovia, nonchè quelli successivi per aggiunte e varianti;
- b) gli atti per l'acquisto e l'espropriazione dei terreni ed altri beni stabili necessari per la costruzione della ferrovia e delle sue dipendenze, e ciò anche quando lo acquisto e l'espropriazione si rendano necessari in vista di successivi ampliamenti all'uopo autorizzati.

# (È approvato).

SACCHETTI. Vorrei, a questo punto chiedere una spiegazione riguardo ai sette esercizi che sono menzionati nel disegno di legge.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Questa spiegazione è già stata fornita. Nell'articolo 2 è valutata la possibilità di fare pagamenti dilazionati e questo consentirà di trovare delle aziende che effettuino la costruzione, ricevendo un pagamento dilazionato. Questo corrisponde al desiderio del Governo che è quello di fare in modo che si

inizi al più presto possibile la contemporanea costruzione di più tronchi. Si tratta, però, di trovare consorzi o enti che siano disposti a ricevere il pagamento dilazionato. Ma siccome la legge prevede che per i pagamenti dilazionati si può corrispondere un interesse del 5 per cento, e siccome sono già giunte al Ministero diverse domande di aziende molto importanti che sono disposte a ricevere pagamenti dilazionati, sono sicuro che si potranno mettere allo studio e contemporaneamente all'esecuzione i vari tronchi.

Spero, quindi, che nello spazio di quattro anni potremo mettere in esercizio i primi tronchi.

Questo è quanto dichiaro in relazione alla spiegazione richiesta dal senatore Sacchetti.

PRESIDENTE. Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Sacchetti ed altri il seguente emendamento tendente ad aggiungere al disegno di legge un articolo 8, del seguente tenore:

« Il Ministro dei trasporti, di concerto con il comune di Roma, dalla data di entrata in vigore della presente legge provvederà allo studio e alla progettazione di una rete organica di ferrovie metropolitane nella città di Roma ».

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Proporrei di includere il concetto espresso in questo emendamento nell'ordine del giorno che è stato presentato in sede di discussione dell'articolo 1.

SACCHETTI. Concordo con la proposta del Ministro.

PRESIDENTE. Ricordo alla Commissione che è stato presentato dai senatori Sacchetti, Gaiani, Cervellati, De Luca e Angelilli, il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione, in occasione dello esame del disegno di legge n. 786, impegna il Governo affinchè alla esatta definizione del tracciato della metropolitana si provveda di concerto con il comune di Roma, tenendo conto delle esigenze dello sviluppo ur-

banistico della città e allo scopo di realizzare una organica soluzione dei problemi della circolazione e del traffico nella città di Roma.

Il comune di Roma sarà associato fin dallo inizio a tutti gli studi e alle decisioni sulla progettazione e costruzione delle opere.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con il comune di Roma, dalla data di entrata in vigore della presente legge provvederà allo studio e alla progettazione di una rete organica di fierrovie metropolitane nella città di Roma».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Ricordo altresì alla Commissione che è stato presentato dai senatori Solari e Bardellini un altro ordine del giorno, del seguente tenore:

« La 7° Commissione, in occasione dello esame del disegno di legge n. 786, fa voti perchè, successivamente al primo esercizio, l'eventuale sovvenzione sia ragguagliata all'effettivo disavanzo, quale risulti da un rigoroso controllo anno per anno, dei proventi e delle spese, e perchè la concessione di esercizio della linea metropolitana sia data, a parità di condizioni, agli Enti pubblici, loro consorzi e società ».

Lo metto ai voti (È approvato).

RESTAGNO, relatore. Prima di chiudere la seduta desidero, sicuro interprete del pensiero della Commissione, ringraziare il ministro Angelini per il lavoro veramente costruttivo che è stato svolto, non solamente per quanto riguarda l'approvazione del presente disegno di legge, ma anche per i suggerimenti che sono scaturiti dalla discussione, e che potranno essere utilizzati, in futuro, nell'attuazione dei tronchi «B» e «C».

Anche la manovra del credito — a mio parere — è stata risolta in maniera soddisfacente, e se sarà possibile dilazionare i pagamenti anche per gli altri tronchi, tanto di guadagnato! Quello che importa è che questa

grande opera venga realizzata nel giro di pochi anni.

ANGELILLI. Sono veramente lieto che siano state superate divergenze e opposizioni su un problema così fondamentale per il miglioramento della circolazione stradale a Roma. Le difficoltà sempre crescenti del traffico cittadino e l'impossibilità di risolvere il problema con provvedimenti e accorgimenti relativi al traffico su strada impongono infatti, ogni giorno con più evidenza, la necessità di soluzioni più radicali come può essere la creazione di una metropolitana che si inserisca efficacemente nel complesso dei trasporti urbani. Il progetto che abbiamo esaminato imposta concretamente il problema prospettando un piano indubbiamente utile al conseguimento di uno snellimento del traffico stradale romano che, anche nella gradualità della sua realizzazione, apporterà sensibili miglioramenti alle difficoltà che attualmente si verificano. Ormai la metropolitana rappresenta un normale mezzo di comunicazione in tutte le grandi città ed a Roma la sua necessità appare ancora più evidente quando si consideri l'inadeguatezza del centro storico a sostenere il traffico moderno e l'impossibilità di modificarne la struttura. D'altra parte il dilatarsi della città e il sorgere di nuovi grandissimi quartieri impongono la necessità di collegamenti rapidi tra la periferia ed il centro. L'uno e l'altro problema hanno unica soluzione nella creazione di linee sotterranee che, nell'autonomia della loro sede, eliminano ritardi per intasamenti e congestioni di traffico.

Desidero pertanto compiacermi vivamente con il Governo per la sensibilità che ha dimostrato nel porre sotto il suo obiettivo la costruzione dei nuovi tronchi metropolitani romani, fattivamente operando per la soluzione di un problema che, pur essendo romano, interessa tutta la Nazione in quanto la vita e l'operosità di Roma sono strettamente legate alla vita di tutto il Paese anche là dove meno evidentemente e palesemente appare, o dove, addirittura, questo legame potrebbe essere negato, come nelle

questioni del traffico. In realtà il traffico rappresenta il ritmo pulsante di una città ed ogni suo ritardo o rallentamento o irrazionalità si ripercuote negativamente sulla vita della città, e quando la città è la Capitale si riflette quindi, più o meno direttamente e più o meno sensibilmente, sulla vita nazionale.

Il problema del traffico è del resto costantemente all'ordine del giorno del comune di Roma, che ha escogitato e tentato i più diversi sistemi per ottenere miglioramenti, ma si tratta di un problema che da parte del Comune non può avere che soluzioni parziali data la sua grande complessità e dato il forte impegno finanziario che richiedono soluzioni più vaste. Queste soluzioni non possono quindi essere adottate che attraverso il diretto intervento dello Stato e la consapevolezza di questo compito appare anche nel progetto di questa nuova linea metropolitana, nonchè attraverso un'auspicata intensa collaborazione tra comune di Roma e Amministrazione centrale.

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Io vi ringrazio infinitamente, perchè questo è l'epilogo di una fatica notevole, durata ben quattro anni. Questo ci consentirà di dare inizio immediatamente alla fase esecutiva. Vi sono molto grato, perchè ho avuto la soddisfazione di vedere che la nostra fatica non è stata inutile.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. (È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme modificative e integrative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (830) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme modificative e integrative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale, e, data l'ora tarda, prego l'onorevole Ministro di volerci egli stesso fornire elementi di giudizio al riguardo. A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, ha un'importanza notevole soprattutto per la Sardegna. È un disegno di legge molto semplice, che facilita i lavori di ammodernamento e di potenziamento, completando la legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Quando noi modifichiamo il tracciato di una linea, specialmente nelle grandi città, appare opportuno che la somma effettivamente necessaria per i lavori venga determinata con deduzione anche dei valori di ricupero dei terreni e dei fabbricati da abbandonare.

Sono stato domenica scorsa a Cagliari, per inaugurare un tronco della ferrovia, presenti anche il Presidente della Regione e vari parlamentari. Essi hanno fatto voti per una sollecita approvazione del provvedimento.

Sono dell'avviso, quindi, che il disegno di legge rivesta una grande importanza.

È un disegno di legge con fini più che altro interpretativi e di carattere tecnico. La Camera dei deputati l'ha già approvato, e la Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole. Non sono abituato ad abusare della vostra pazienza e bontà, ma vi pregherei di approvarlo.

PRESIDENTE, relatore. Pregherei l'onorevole Ministro di voler chiarire se è stato previsto un equo utile per gli esercenti.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Gli esercenti hanno già quest'utile; infatti lo Stato concorre alla spesa, a fondo perduto, con il 50 per cento per l'Italia settentrionale, e con il 75 per cento per l'Italia meridionale e insulare.

PRESIDENTE, relatore. Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

#### Art. 1.

Per le ferrovie ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, nu-

mero 1221, la somma effettivamente necessaria per i lavori relativi agli impianti fissi sarà determinata con deduzione non soltanto dei valori di ricupero dei materiali e degli impianti non utilizzabili per la trasformazione, il potenziamento e la modernizzazione, ma anche del valore di ricupero delle aree e dei fabbricati da abbandonare per la esecuzione di previste varianti di tracciato.

(È approvato).

## Art. 2.

Ai fini del finanziamento della parte di spese di ammodernamento non coperta dal contributo dello Stato, le quote di sovvenzione da mettere a disposizione del concessionario in applicazione dell'articolo 3 della legge 7 marzo 1958, n. 237, potranno essere liquidate e vincolate in corso di esecuzione dei lavori e delle provviste per importi proporzionali agli stati di avanzamento, dalla cui data avranno decorrenza, redatti dall'Ufficio di vigilanza agli effetti della liquidazione del contributo accordato.

Per i lavori e le provviste eseguiti alla data di pubblicazione della presente legge le quote di sovvenzione liquidabili avranno decorrenza dalla data di redazione di appositi stati di avanzamento riassuntivi della situazione di detti lavori e provviste eseguiti.

(È approvato).

#### Art. 3.

In casi particolari nei quali, o per la complessità dei programmi di ammodernamento approvati o per situazioni comunque non riferibili al comportamento del concessionario, non sia possibile rispettare il termine di tempo stabilito dall'articolo 1 della legge 7 marzo 1958, n. 237, proroghe potranno essere accordate dal Ministro dei trasporti per durate superiori al periodo di un anno previsto dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. Mario Caroni Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari