

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 27 MARZO 1952

(128ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge :

(Discussione e rinvio)

« Riduzione della autorizzazione di spesa per il completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta ed aumento della autorizzazione di spesa per il completamento della prima linea metropolitana di Roma » (N. 2206) :

PRESIDENTE	Pag. 1415
GENCO	1416, 1417, 1418
CAPPELLINI	1416, 1417
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1416, 1417, 1418
PANETTI	1417

La riunione ha inizio alle ore 12.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Franza, Genco, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Mastino, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Pucci, Ricci Federico, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Riduzione della autorizzazione di spesa per il completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta ed aumento della autorizzazione di spesa per il completamento della prima linea Metropolitana di Roma » (Numero 2206).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Riduzione della autorizzazione di spesa per il completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta ed aumento della autorizzazione di spesa per il completamento della prima linea Metropolitana di Roma ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Farò io stesso una breve relazione.

Il disegno di legge consiste essenzialmente in una partita di giro, in quanto, alla chiusura dei conti, si è trovato che gli stanziamenti fatti per il completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta sono stati superiori alle spese incontrate, mentre la somma stanziata finora per il completamento della Metropolitana di Roma si è rivelata insufficiente: ora si tratterebbe di destinare le eccedenze determinatesi per il completamento delle suddette ferrovie alla Metropolitana di Roma. La Commissione finanze e tesoro non ha fatto alcuna obiezione, trattandosi soltanto di spostamento di stanziamenti già stabiliti in precedenza.

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 128ª RIUNIONE (27 marzo 1952)

GENCO. Non ho motivo di esprimere parere contrario a questo disegno di legge: vorrei però soltanto avanzare una riserva. Nella relazione ministeriale è previsto che il costo totale della ferrovia Bari-Barletta è di 3.150.000.000 di lire: essendo state stanziati lire 3.600.000.000, si avrebbe un avanzo di lire 450.000.000. C'è però da osservare che, mentre il primitivo progetto prevedeva che la ferrovia da Bitonto a Bari avesse un percorso quasi rettilineo, viceversa in un secondo tempo è stata prevista una deviazione verso Santo Spirito per collegare alla ferrovia anche questo importante centro, che è una frazione di Bari, con 30-40 mila abitanti. Siccome questa variante non è stata ancora approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, io dichiaro che voterò a favore di questo storno di fondi soltanto se il rappresentante del Ministero dei trasporti assumerà l'impegno che, ove per la esecuzione ed il completamento della suddetta variante occorresse un nuovo stanziamento — che sarà in ogni caso modesto: si potrà trattare di 5-600 milioni, — il Ministero stesso provvederà ad assicurare i fondi che adesso vengono stornati. Non è infatti possibile che la ferrovia Barletta-Bari, che ora è in corso di esecuzione, ad un certo momento si arresti, non per mancanza dei fondi già assegnati, bensì perchè parte di tali fondi è stata stornata a favore di un'altra ferrovia.

Eguale riserva intendo fare per quanto riguarda la ferrovia Alcantara-Randazzo. Se l'onorevole Sottosegretario per i trasporti assume un impegno preciso nel senso da me indicato, io dichiaro che voterò a favore del disegno di legge in discussione.

CAPPELLINI. Non ho nulla in contrario all'approvazione del disegno di legge, ma vorrei far rilevare due cose. Anzitutto mi chiedo come mai, mentre in genere si chiedono sempre nuovi stanziamenti, essendosi rivelati quelli precedenti insufficienti allo scopo, nel caso presente ci si trovi di fronte a due tronchi di ferrovia, che chiudono il bilancio consuntivo della loro costruzione con una eccedenza degli stanziamenti sulle somme effettivamente impiegate. In secondo luogo voglio ancora ricordare che più volte la nostra Commissione ha avuto occasione di discutere sulla Metropolitana di Roma. Ricordo anzi che, quando fu deciso

l'ultimo stanziamento, ebbi a domandare se la somma relativa sarebbe stata sufficiente per il definitivo completamento della Metropolitana e la risposta mi fu data in senso affermativo: mi si disse addirittura che quanto veniva votato sarebbe stato sufficiente addirittura a far camminare i treni, i quali, per lo meno fino a San Paolo, avrebbero dovuto incominciare ad entrare in esercizio per l'Anno Santo. I treni ancora non si sono mossi: anzi, ora ci troviamo di fronte ad un nuovo stanziamento.

Fatte queste osservazioni, aggiungo che condivido in pieno le preoccupazioni del senatore Genco. Voglio anzi porre un preciso quesito: se gli stanziamenti che, dopo il richiesto storno, rimangono a disposizione per completare le ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta dovessero risultare insufficienti, il Governo può garantirci che sarà in grado di disporre delle eventuali ulteriori somme necessarie? E a questa legittima richiesta, ne aggiungo una altra: dopo questo ulteriore stanziamento, ne saranno richiesti ancora altri per la Metropolitana di Roma? È mai possibile che il Ministero dei trasporti non sia in grado di predeterminare quale somma sia necessaria per completare la Metropolitana? Come si spiega tutto questo col fatto che gli uffici sono retti, a quel che si dice, da uomini competenti, capaci di studi seri e precisi? A quanto pare, in questo campo si naviga invece nel buio più completo: e dover constatare un tale cattivo funzionamento da parte del Ministero è per me, non come comunista, non come parlamentare, ma come italiano, una cosa mortificante.

FOCACCLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo di poter comunicare che le previsioni di spesa fatte per la Metropolitana di Roma erano effettivamente quelle che sono esposte col presente disegno di legge e che lo storno di lire 900.000.000 dagli altri stanziamenti, che da esso risulta, era previsto e assolutamente necessario.

Vennero fatte delle difficoltà, in precedenza, a proposito della destinazione di un simile stanziamento, non ravvisandosi una urgente necessità nella costruzione della Metropolitana di Roma, e venne perciò imposto che lo stanziamento fosse destinato ad altre ferrovie. Allora, ci si è dovuti adattare a questa neces-

sità, assegnando ad altre ferrovie fondi anche in esuberanza, onde poter poi operare, in un secondo tempo, uno storno a favore della Metropolitana di Roma. Questa è la verità: quindi non è che le previsioni fossero sbagliate, non è che le Commissioni ministeriali siano incapaci di fare con precisione dei preventivi, ma la causa precisa è quella che ho testè esposto. Certo, si possono sempre verificare degli aumenti di spesa impreveduti, malgrado la meticolosità degli studi e delle previsioni fatte dalle Commissioni, ma uno scarto di 900.000.000 di lire tecnicamente non sarebbe assolutamente tollerabile.

Per quanto riguarda le osservazioni fatte dal senatore Genco, risponderò che, evidentemente, non posso essere io ad impegnare il Ministero del tesoro, da cui la questione, in ultima analisi, dipende. Allo stato attuale delle cose, le cifre previste appaiono sufficienti al completamento delle due ferrovie in oggetto, per quanto attiene agli impianti fissi. Se si verificassero degli aumenti nel corso dei lavori, sarà necessario un nuovo stanziamento, che non ritengo però possa raggiungere cifre notevoli.

GENCO. Ripeto che mi preoccupo della possibilità che la ferrovia Barletta-Bari si debba arrestare alle porte di Bari per mancanza di fondi, nel quale caso si dovrebbe aspettare che il Ministero del tesoro fosse in grado di reperire la somma ulteriormente necessaria. E a far ciò occorrerebbe non poco tempo. Poichè la ferrovia Bari-Barletta ha un carattere di urgenza pari per lo meno a quello della Metropolitana di Roma, nell'impossibilità di precise assicurazioni, ritengo che sia opportuno soprassedere al proposto storno di fondi, almeno fino a che non si avrà la certezza che la somma residua è, senza possibilità di dubbio, integralmente sufficiente.

Se l'onorevole Sottosegretario non crede di poter assumere oggi l'impegno che io domando e al quale subordino il mio voto favorevole a questo disegno di legge, propongo che la discussione ne venga rinviata ad una prossima riunione, in modo che egli sia in grado di compiere quelle ulteriori indagini che gli consentano di assumere un atteggiamento preciso. Nel bilancio dei Trasporti è stanziata una somma, che credo sia di 3 miliardi, per la

costruzione di nuove linee: egli ci prometta che, se con i fondi stanziati non si riuscirà a costruire le ferrovie di cui parliamo, il primo stanziamento sul capitolo di bilancio, riferentesi alla costruzione di ferrovie, sarà ad esse dedicato, e la Commissione non avrà più nulla da obiettare.

CAPPELLINI. Dopo quanto hanno detto l'onorevole Sottosegretario ed il collega Genco io credo che si debba senz'altro respingere la richiesta di stornare queste somme destinate alla costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta, in quanto che i relativi lavori non sono stati ancora portati a termine, e non si è quindi in grado di prendere con sicurezza la decisione di stornare dei fondi dalla loro destinazione, in quanto che il costo dei lavori potrebbe essere soggetto ad aumenti che potrebbero anche totalmente assorbire quella somma che ora appare in eccedenza e che si vorrebbe perciò stornare.

Per quanto riguarda la Metropolitana di Roma, sono del parere che essa debba essere completata: ma ciò va fatto, non ricorrendo a non definitivi ripieghi, bensì stanziando l'importo occorrente indipendentemente da somme destinate ad altri scopi. Ciò va dichiarato in modo esplicito, chiedendo al Governo che presenti un apposito disegno di legge per la Metropolitana di Roma, senza richiamarsi a stanziamenti destinati ad altri lavori.

PANETTI. Da quanto ha detto l'onorevole Sottosegretario, risulterebbe che gli stanziamenti sono stati fatti a bella posta più larghi, per cui, se ora si afferma che i mezzi a disposizione per il completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Bari-Barletta sono in eccedenza, ciò avviene in quanto è presumibile esistano già i contratti perfezionati, in base ai quali i fornitori si sono già impegnati a dare i materiali secondo una cifra già fissata o non suscettibile di variazioni.

FOCACCIÀ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda la Metropolitana di Roma, posso dire che sono stati già posti i binari, che l'elettrificazione è in corso e che il materiale rotabile è già ordinato, per cui con gli stanziamenti in atto, e con lo storno proposto essa è completabile; come, se non si verificheranno eventuali nuovi aumenti impreveduti, sono completabili le altre due fer-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 128^a RIUNIONE (27 marzo 1952)

rovie. Per quanto riguarda il materiale mobile della Alcantara-Randazzo, non c'è affatto da preoccuparsene, in quanto la ferrovia passerà in gestione alle Ferrovie dello Stato. Per la Bari-Barletta è noto che il tratto Barletta-Bitonto è stato appaltato e i lavori sono in corso, e quindi non ci dovrebbero essere più incognite circa la spesa; il tratto Bitonto-Bari, non è stato invece ancora appaltato: comunque, anche il preventivo di spesa per questo tronco trova capienza nella somma stanziata. Ritengo pertanto, a quanto i servizi mi riferiscono, che la somma stanziata di lire 3.150.000.000, sia sufficiente per costruire tutti gli impianti fissi, compresa la variante di Santo Spirito. Per quanto riguarda il materiale mobile, il concessionario ha l'obbligo di acquistarlo; e se a questo obbligo egli non ottemperasse, sarebbe necessaria una nuova legge, con l'apposito stanziamento.

GENCO. Un tratto della variante di Santo Spirito è già costruito, ma occorre anche costruire del tutto l'ultimo raccordo con Bari: ciò mi fa pensare che non sia possibile si verifi-

chi una riduzione delle spese previste, anche perchè bisognerà tener conto del costo degli espropri dei terreni suburbani — e quindi di alto valore — della città di Bari.

Per tutti i motivi che ho esposto, desidero avere da parte del rappresentante del Governo quel preciso impegno di cui ho già parlato: e se questo non è possibile ottenere oggi, insisto nel proporre il rinvio della discussione ad una prossima riunione.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se la Commissione ritiene di dover essere più ampiamente informata, io potrò essere più preciso in una prossima riunione, quanto potrò aver espletato le necessarie indagini presso i miei uffici. Aderisco pertanto alla proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, la discussione di questo disegno di legge si intende pertanto rinviata ad una prossima riunione.

(Così rimane stabilito).

La riunione termina alle ore 12,30.