

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DELL'11 OTTOBRE 1950

(73<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Approvazione)

« Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore particolareggiato edilizio del rione San Pietro degli Schiavoni in Brindisi e per il godimento delle agevolazioni fiscali » (N. 1264) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 756

(Discussione e approvazione)

« Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio "La Celsa" con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano » (N. 1223):

PRESIDENTE . . . . . 751  
CESCHI, *relatore* . . . . . 749, 753, 754  
CORBELLINI . . . . . 749, 751, 752  
FERRARI . . . . . 750, 753  
GENCO . . . . . 750, 752

BUIZZA . . . . . Pag. 752  
BORROMEO . . . . . 752  
TROIANO . . . . . 753

« Completamento della prima linea metropolitana di Roma » (N. 1226):

CESCHI, *relatore* . . . . . 754, 755  
CORBELLINI . . . . . 754, 755, 756  
BORROMEO . . . . . 754, 755, 756  
BUIZZA . . . . . 755  
TOMMASINI . . . . . 755  
CAPPELLINI . . . . . 755  
FOCACCIA . . . . . 756

(Seguito della discussione e approvazione)

« Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto Nazionale per le case degli imuegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato » (N. 1229) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . 744, 745, 748  
TOSELLI, *relatore* . . . . . 744, 745  
CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 745, 747, 748  
BORROMEO . . . . . 745, 747  
CORBELLINI . . . . . 745  
GENCO . . . . . 745, 747  
PANETTI . . . . . 747  
FERRARI . . . . . 747, 748  
TOMMASINI . . . . . 748  
SANMARTINO . . . . . 749  
BUIZZA . . . . . 749

La riunione ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Martini, Meacci, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano e Voccoli.

È altresì presente il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Camangi.

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

**Seguito della discussione ed approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato » (N. 1229) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato ».

TOSELLI, *relatore*. Il presente disegno di legge è stato già discusso nella seduta precedente con l'intervento del Presidente della Commissione finanze e tesoro, senatore Paratore. Egli, stigmatizzando il fatto che si procedesse con stanziamenti parziali a favore dei singoli Ministeri (oggi per i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro, precedentemente per Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, delle finanze e della difesa) alla costruzione da parte dell'I.N.C.I.S. di case per gli impiegati dello Stato, chiedeva, a nome della Commissione finanze e tesoro, di soprassedere alla approvazione del presente progetto allo scopo di provvedere con uno stanziamento globale alle esigenze edilizie dei vari Ministeri. Affermava inoltre che la procedura finora seguita degli stanziamenti particolari non sarebbe stata, a suo avviso, di prassi normale.

In risposta, faccio innanzitutto osservare che lo stanziamento di 85 milioni, previsto dal disegno di legge al nostro esame, è già contemplato nell'attuale bilancio. Inoltre la necessità di costruire alloggi per impiegati sia del Genio civile che del Ministero del tesoro è asso-

lutamente al di fuori di qualsiasi discussione, essendo a conoscenza di tutti le difficoltà che si incontrano nello spostare il personale impiegatizio di tali amministrazioni appunto per la mancanza degli alloggi. Il problema della casa, nonostante tutte le provvidenze finora attuate, è ancora assillante. Mi sembra quindi che non sia nè conveniente nè sufficientemente motivata l'obiezione sollevata dall'illustre Presidente della nostra Commissione finanze e tesoro. È assolutamente opportuno assecondare le richieste del personale dei due Ministeri in parola ed approvare quindi questo disegno di legge, mediante il quale verranno ad essere realizzati lavori per circa 2 miliardi di lire.

Cito come esempio, per dimostrare la preoccupante crisi degli alloggi, un fatto occorso nella mia città, dove, dovendosi assegnare 24 alloggi di case popolari, sono pervenute all'Istituto case popolari ben 600 domande. In queste condizioni, fare delle riserve di carattere burocratico sull'approvazione del presente provvedimento non mi sembra opportuno, anche in considerazione del fatto che noi abbiamo a disposizione i pareri sia della Ragioneria generale che del Ministero dei lavori pubblici, entrambi tendenti a dimostrare nel modo più ineccepibile la necessità di varare il progetto di legge. È mia convinzione pertanto che la Commissione possa in piena coscienza e serenità dare voto favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. A conferma di quanto dichiarato dall'onorevole Paratore cito la conclusione della relazione del ministro Aldisio: « Si può obiettare che tutte le Amministrazioni più o meno si trovino in difficoltà per non poter liberamente disporre dei trasferimenti dei propri impiegati, ma si confida che le ragioni suesposte siano sufficienti a giustificare la gradualità della risoluzione del problema e la precedenza da darsi, dopo quella già accordata ai Ministeri dei trasporti, delle telecomunicazioni, delle finanze e della difesa, anche ai Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici. Si confida pertanto che la Commissione voglia definitivamente approvare il disegno di legge ».

Faccio poi osservare che il provvedimento è già stato approvato dalla Camera dei deputati.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella seduta scorsa la discussione del disegno di legge fu rinviata con l'intesa che il senatore Paratore avrebbe avuto un colloquio con i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici per i necessari chiarimenti. Tale riunione — non certo per colpa del Ministero — non ha ancora avuto luogo. Naturalmente, io non ho nulla da obiettare sull'approvazione del disegno di legge; debbo però fare questa riserva circa l'impegno assunto nei confronti del senatore Paratore.

PRESIDENTE. Rilevo che le obiezioni del senatore Paratore non sono d'ordine finanziario, poichè è dimostrato che la copertura esiste.

La Commissione finanze e tesoro deve soltanto pronunciarsi sulla copertura e non dovrebbe entrare nel merito dei disegni di legge sottoposti al suo parere, o per lo meno la Commissione competente non è tenuta a seguire tale parere quando esso tocca il merito della questione.

Ritengo quindi che le eccezioni sollevate dal Presidente della Commissione finanze e tesoro non siano per noi preclusive.

BORROMEO. Sono anche io del parere che il senatore Paratore, esprimendo il suo punto di vista sui criteri da seguirsi circa la costruzione delle case per i dipendenti statali, sia entrato nel merito del provvedimento. Egli sarebbe dell'avviso di elaborare un piano unico per tutti i Ministeri e di provvedervi con uno stanziamento generale. Senonchè, come abbiamo appreso, questo criterio non si è potuto seguire. D'altra parte, possiamo noi ammettere che un estraneo alla nostra Commissione, sia pure così autorevole come il Presidente della Commissione finanze e tesoro, entri nel merito e quindi, in un certo senso, nella linea politica da seguirsi da parte della nostra Commissione nella sua funzione legislativa? Io ritengo che ciò non possa essere ammesso.

Quindi, non essendo emerse obiezioni dal punto di vista finanziario, la nostra Commissione può approvare con tutta tranquillità il disegno di legge.

CORBELLINI. Si potrebbe, per tener conto dell'autorevole parere del senatore Paratore, approvare, insieme al disegno di legge, un voto tendente ad ottenere che in avvenire la questione del finanziamento della costruzione

di case agli impiegati statali venga affrontata mediante provvedimenti di carattere generale.

TOSELLI, *relatore*. Il suggerimento del senatore Corbellini mi sembra quanto mai opportuno. Facendo nostro il voto del senatore Paratore, nel senso di esprimere il desiderio che il Governo si orienti per i futuri stanziamenti verso l'indirizzo da lui suggerito, penso che si verrebbe a tener conto, nel senso più opportuno e favorevole, dei dubbi espressi in questa sede dal Presidente della Commissione finanze e tesoro.

Faccio inoltre presente che, se si sospendesse l'esame del presente disegno di legge in attesa di un provvedimento di carattere generale, si verrebbe a pregiudicare la già grave situazione esistente in questo settore.

GENCO. Vorrei fare un'osservazione, anche se essa non è del tutto attinente alla materia di cui ci occupiamo. Mi pare che l'attuale disegno di legge, ed altri del genere, tendano ad accontentare i soli funzionari centrali dei Ministeri. Esiste una legge, la quale prescrive che i fabbricati I.N.C.I.S. debbano essere costruiti soltanto nei capoluoghi di provincia, sicchè non si è pensato finora ad altre città che non siano capoluoghi, città dove pure esistono impiegati dello Stato che non godono di nessuna delle facilitazioni concesse ai loro più fortunati colleghi.

Approfitto della presenza dell'onorevole Sottosegretario per chiedere, attraverso un ordine del giorno che domanderò sia messo ai voti, che i fabbricati I.N.C.I.S. vengano costruiti, nelle debite proporzioni, anche nelle città che, pur non essendo capoluogo di provincia, siano sede di uffici statali.

Tanto per fare un esempio, ad Ariano Irpino, che è sede di Tribunale, di Liceo, di scuole medie pubbliche, di ufficio del Registro, di agenzia distrettuale delle imposte, risiedono almeno 200 impiegati dello Stato, i quali non hanno nessuna speranza di ottenere un alloggio dall'I.N.C.I.S. Ecco la ragione per cui gli impiegati statali tendono tutti a venire a Roma. Non soltanto a Roma si lavora il meno possibile, ma vi è per sopramerito la possibilità di usufruire di magnifici alloggi e di godere di altre innumerevoli facilitazioni.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tengo a chiarire che la riserva

precedentemente fatta è stata da me sollevata esclusivamente per dovere di cortesia nei confronti del senatore Paratore. La Commissione, naturalmente, è sovrana nelle sue decisioni, e potrà quindi regolarsi come meglio crederà.

Sento, tuttavia, il dovere di chiarire ulteriormente ed esattamente la questione perchè non restino dubbi e non si pensi che si sia giocato un po' sull'equivoco. È vero che la situazione degli alloggi degli impiegati dello Stato è divenuta negli ultimi tempi quasi caotica, in conseguenza delle varie iniziative prese dai singoli Ministeri. Debbo però precisare che esistono due tipi di iniziativa in materia. Nel caso configurato dall'attuale disegno di legge si tratta di attribuire all'I.N.C.I.S. un contributo trentacinquennale secondo le norme della legge 2 luglio 1949, n. 408, affinché costruisca case. E fin qui niente di straordinario, perchè questo è il sistema previsto. La legge n. 408 è infatti già largamente applicata nei confronti dell'I.N.C.I.S., che ha ottenuto altri contributi del genere per la realizzazione dei suoi programmi costruttivi. Tali contributi sono stati però concessi all'I.N.C.I.S. nei limiti e nelle forme previste da detta legge, senza cioè nessun vincolo circa l'assegnazione degli alloggi, all'infuori di quelli derivanti dalle norme istitutive dell'I.N.C.I.S. medesimo. Invece l'attuale disegno di legge, concernente uno stanziamento di 85 milioni di contributo, corrispondente a circa due miliardi di costruzioni, presenta una novità, consistente nell'introduzione di un vincolo nell'assegnazione degli alloggi, essendo questi riservati esclusivamente al personale delle Amministrazioni del Tesoro e dei Lavori pubblici. Ciò dico affinché l'impostazione del disegno di legge resti ben chiara e non sorga il dubbio che si voglia in un certo senso far leva sulla buona fede di qualcuno. Il procedimento è nuovo anche nei confronti dei precedenti, di cui alla lettera inviata dal nostro dicastero al Presidente della Commissione, riguardante la costruzione di case ad iniziativa di altri Ministeri. Questi, infatti, se hanno costruito case per i propri dipendenti, non lo hanno fatto nella presente forma. Il Ministero dei trasporti e quello della difesa hanno fatto fronte alle costruzioni con fondi del proprio bilancio, incaricando lo I.N.C.I.S. della costruzione. La cosa è quindi

un po' diversa. Il Ministero delle finanze, poi, non si è nemmeno servito dell'I.N.C.I.S., ma sta costruendo per conto suo, ed in alcuni casi ha addirittura acquistato alloggi già fabbricati.

Di qui consegue, a conforto della tesi del senatore Paratore e che io personalmente condivido, la necessità di mettere ordine in tutta la materia. È però evidente che il fatto che si aggiunga alle precedenti iniziative un altro strappo alla regola, non può pregiudicare un futuro riordinamento generale, di cui sono in grado di dichiarare che il Ministero dei lavori pubblici ha intenzione di prendere l'iniziativa. Da questo punto di vista, pertanto, la Commissione può approvare il disegno di legge senza preoccupazioni.

Circa lo stanziamento degli 85 milioni, affinché sia chiaro anche questo aspetto della questione, posso aggiungere che essi non vengono attinti dai fondi già a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, ai sensi della legge n. 408, ma si tratta di una somma che il tesoro aveva disponibile e che ha offerto allo scopo di utilizzarla per la costruzione di alloggi. È quindi un nuovo stanziamento, che, se si fosse trattato di un prelievo dai nostri fondi ordinari di bilancio, evidentemente non ci sarebbe stato bisogno di presentare un disegno di legge allo scopo.

Un ultimo argomento, che è un po' *a latere* della sostanza del disegno di legge, ma che è bene chiarire, è quello avanzato dal senatore Genco. Debbo informare il senatore Genco che il problema dell'estensione della facoltà di costruire, da parte dell'I.N.C.I.S., in città non capoluoghi di provincia, costituisce l'oggetto di un disegno di legge di iniziativa parlamentare presentato alla Camera dei deputati dall'onorevole De Vita, disegno di legge che giace dinanzi a quella Assemblea già da molto tempo e nei confronti del quale il Ministero dei lavori pubblici è di parere assolutamente contrario. Ed è contrario non in linea di principio, ma per ragioni di ordine pratico. Essendo già particolarmente difficile per l'I.N.C.I.S. costruire case per gli impiegati statali nei capoluoghi di provincia, data la situazione quanto mai deficitaria, l'invocata estensione si risolverebbe in una provvidenza di carattere puramente formale, senza nes-

suna possibilità di concreta attuazione, poichè è evidente che non si può costringere lo I.N.C.I.S. a costruire al di là dei capoluoghi di provincia, quando questi ultimi sono ancora in situazione di estremo bisogno. Vi potrei portare, a dimostrazione, i risultati di un'indagine che io ho fatto compiere recentemente, dalla quale risulta in modo inequivocabile la tragedia dei nostri uffici provinciali, che versano in una situazione gravissima per quanto riguarda il problema degli alloggi dei loro dipendenti.

GENCO. Sarebbe interessante fare anche un'altra indagine, per porre in luce il modo con cui sono stati distribuiti gli alloggi I.N.C.I.S. tra gli impiegati dei vari Ministeri. Si verrebbe a constatare che è mancata assolutamente una giustizia distributiva, essendosi concessi ai dipendenti di un dato Ministero il 50 per cento degli appartamenti disponibili e l'altro 50 per cento ai dipendenti di tutti gli altri Ministeri.

BORROMEO. Confesso che le dichiarazioni testè fatte dall'onorevole Sottosegretario mi hanno vivamente sorpreso. Non ero al corrente del fatto che la procedura proposta dal presente disegno di legge costituisse una novità. Con ciò sono ampiamente giustificate le obiezioni sollevate dall'onorevole Paratore. L'I.N.C.I.S. deve costruire case per tutti gli impiegati dello Stato: non c'è ragione perchè, per la prima volta, esso abbia fondi per costruire alloggi a favore del personale di una sola o di alcune Amministrazioni. Si tratta di somme, che, per giustizia distributiva, dovrebbero essere utilizzate indistintamente per tutte le Amministrazioni, senza particolari preferenze di sorta.

PANETTI. Mi dichiaro favorevole al disegno di legge, anche in vista di un giusto riconoscimento a favore degli impiegati dell'Amministrazione dei lavori pubblici, dal momento che molte altre Amministrazioni hanno già fruito delle medesime facilitazioni senza che si sollevassero obiezioni in proposito.

Esprimerei però il desiderio che le norme istitutive dell'I.N.C.I.S., le quali prevedono l'assegnazione di alloggi non trasferibili in proprietà, ma che rimangono a disposizione per i futuri impiegati quando i precedenti occupanti abbandonassero l'Amministrazione, fossero mantenute anche per il presente stan-

ziamento, nel senso cioè che gli alloggi non siano riscattabili, ma rimangano disponibili.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La preoccupazione del senatore Panetti non ha fondamento, poichè gli alloggi non possono essere riscattati.

FERRARI. In linea di principio anche io ritengo che sarebbe opportuno per l'avvenire procedere con piani e stanziamenti di carattere generale: e su ciò mi sembra che siamo tutti d'accordo. Però, di fronte a questo disegno di legge, sentite le spiegazioni fornite dall'onorevole Sottosegretario, mi pare che si possa con tranquillità dare voto favorevole. Altre Amministrazioni hanno già affrontato con propri fondi la costruzione di alloggi per il proprio personale e in concreto noi non possiamo negare al Ministero dei lavori pubblici la medesima possibilità.

Per tali ragioni il gruppo cui appartengo voterà il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Essendovi contrasto di opinioni, pongo in votazione il passaggio agli articoli. Dichiaro che mi asterrò dal voto.

Chi approva il passaggio agli articoli è pregato di alzarsi.

*(Dopo prova e controprova, è approvato).*

Passiamo pertanto all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

È autorizzato il limite d'impegno di lire 85 milioni per la concessione, in favore dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato, del contributo di cui all'articolo 1 della legge 2 luglio 1949, n. 408, per mutui che l'Istituto medesimo contrarrà con la Cassa depositi e prestiti, o direttamente con altri enti, per la costruzione di alloggi da assegnarsi a funzionari dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici.

Le somme occorrenti per il pagamento del contributo di cui sopra saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, a decorrere dall'esercizio finanziario 1949-50 e fino all'esercizio 1983-1984, in ragione di annue lire 85.000.000.

*(È approvato).*

## Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui al quinto provvedimento di variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1949-50.

(È approvato).

## Art. 3.

Con apposita convenzione, da stipularsi fra l'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato ed i Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, saranno stabilite le norme per l'assegnazione e la gestione degli alloggi da costruirsi in applicazione della presente legge.

FERRARI. Desidererei un chiarimento. In questo articolo si parla di « assegnazione » di alloggi. Vorrei sapere se per assegnazione si intende assegnazione in abitazione, senza altro significato.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senza dubbio.

TOMMASINI. Riallacciandomi alla precedente osservazione del senatore Panetti, vorrei ribadire a questo proposito una mia vecchia idea. Si dice: questi alloggi sono destinati ad abitazione e non sono riscattabili, rimanendo a disposizione dei funzionari. Ricordo però alla Commissione che nell'I.N.C.I.S. si va facendo sempre più frequente il caso del collocato a riposo, che non è possibile mandare via dalla casa. Praticamente, costruendo 100 alloggi, si hanno quindi 100 alloggi non disponibili, in quanto non si può togliere la casa ad un pensionato, che non saprebbe dove andare. Io sono felicissimo, come ho già avuto occasione di affermare durante il dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti, che si addivenga all'assegnazione di una casa a ciascuna famiglia. Va però detto che della cosiddetta disponibilità noi serbiamo un'illusione che non ha rispondenza nella realtà. In case I.N.C.I.S. attualmente alloggiano ancora agenti e funzionari, che hanno avuto la casa 25 anni fa; molti di essi sono già collocati a riposo ma non è possibile mandarli via. Costruiamo pure alloggi, perchè questo è di enorme vantaggio, ma non conserviamo però l'illusione di poter

acquistare, attraverso le nuove costruzioni, un'elasticità nei trasferimenti che nella pratica non sarà possibile.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 3, di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

## Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

I senatori Genco e Franza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La VII Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), nell'approvare il disegno di legge: " Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato », chiede che le disposizioni concernenti la fabbricazione di case per gli impiegati dello Stato a cura dell'I.N.C.I.S. vengano estese anche alle città che, pur non essendo capoluogo di provincia, siano sede di uffici statali ».

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho già espresso in sede di discussione generale il mio parere sfavorevole su tale ordine del giorno; non ho quindi che da confermarlo. Mentre in linea di principio, come aspirazione di una realtà di là da venire, non potrei che essere favorevole ad un voto di questo genere, debbo però richiamare la Commissione al senso pratico che la situazione di fatto impone. I voti infatti si debbono formulare pensando alla loro realizzazione e non per abbandonarsi a sogni inattuabili. Pensare di estendere le costruzioni nei centri non capoluogo di provincia, quando, come ho già detto, nei capoluoghi la situazione è gravemente deficitaria, mi sembra voler inseguire delle chimere.

SANMARTINO. Chiederei che la facoltà di costruire case da parte dell'I.N.C.I.S. anche nei centri non capoluogo di provincia venga concessa soprattutto per le città disastrose.

BUIZZA. Seguendo questo criterio, bisognerebbe andare a costruire case I.N.C.I.S. in tutti i comuni toccati dalla guerra, perchè i segretari comunali sono impiegati dello Stato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Genco e Franza, di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Pongo ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

**« Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio "La Celsa" con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano » (N. 1223).**

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano ».

CESCHI, *relatore*. Quando mi fu affidato l'incarico di riferire su questo disegno di legge, mi fu posto un quesito. Mi si chiese cioè di vedere se gli stanziamenti che con esso si deliberano riguardassero opere di pubblica utilità o comunque opere indifferibili per la loro urgenza. Non sono in grado di rispondere a questa domanda, nè so quando potrò esserlo perchè si tratta di questioni veramente difficili. Per poter sapere se questo stanziamento di più

che cinque miliardi risponda ad urgenti necessità bisognerebbe, credo, compiere una inchiesta sul posto, cosa che non posso fare, ed interrogare gli abitanti delle zone considerate dal disegno di legge. Mi sembra però che di un fatto la Commissione possa tener conto, e cioè che si tratta di opere già iniziate e che pertanto noi deliberiamo soltanto perchè si possa provvedere al loro completamento. Mi sembra che sia un principio generale di buona amministrazione il non lasciare a metà opere incompiute. Debbo inoltre aggiungere che nel bilancio generale del Ministero dei lavori pubblici sono già stanziati le somme relative alla prima annualità della spesa in esame e che quindi la portata della legge non è così vasta quale potrebbe apparire a prima vista.

Desidero però esprimere il voto che la Commissione non sia chiamata per il futuro a dovere esaminare singoli provvedimenti senza conoscere il piano generale dei lavori pubblici in un determinato settore. Nella relazione presentata dal Ministro si parla di una Commissione per il piano regolatore delle ferrovie, presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Ciò vuol dire che esiste una Commissione che compie degli studi in materia e ritengo pertanto che noi dobbiamo avere conoscenza di questo piano regolatore per poter deliberare con cognizione di causa. Con questo provvedimento di legge noi approviamo lo stanziamento di somme per la costruzione di determinate linee ferroviarie senza sapere se vi siano altre opere da compiere in questo campo, forse più necessarie. Quando siamo chiamati a deliberare, ci troviamo sempre nell'impossibilità di compiere un esame comparativo, ed io rilevo che l'esame comparativo è quello che permette la maggiore esattezza. Peraltro, data la situazione attuale, ritengo che non possiamo fare altro che approvare il provvedimento in esame.

CORBELLINI. Desidero chiarire che la Commissione di cui parla il collega Ceschi, ha non soltanto il compito di formulare il programma per le nuove costruzioni e per il completamento di quelle già iniziate, ma anche il compito di formulare programmi di ammodernamento per quelle ferrovie che ne siano suscettibili. Tale Commissione avrà la necessaria valorizzazione nella legge, che discute-

remo in seguito, sull'ammodernamento delle ferrovie concesse. In una recente riunione, alla quale hanno partecipato con me anche il senatore Battista, il senatore Paratore e rappresentanti del Governo, si è deciso di modificare l'articolo 1 di quella legge. Si stabilì precisamente di dare a questa Commissione la facoltà di deliberare, e sottoporre poi al Governo e al Parlamento, l'elenco delle ferrovie riconosciute urgenti e suscettibili di ammodernamento, e l'elenco delle ferrovie di cui è consigliabile la chiusura. E poichè la chiusura dell'esercizio di una ferrovia investe interessi generali, e presuppone la sostituzione con altri mezzi rotabili, essa deve essere approvata per legge, mentre per l'ammodernamento delle linee ferroviarie si provvederebbe con i mezzi di finanziamento che saranno indicati nella legge cui ho precedentemente accennato e che verrà presto al nostro esame. Per quanto riguarda il disegno di legge in discussione fu a suo tempo riconosciuto che queste ferrovie debbono essere proseguite perchè ciò è politicamente, anche se non economicamente, conveniente. Esse rispondono ad esigenze di natura sociale, tanto che nel bilancio del Ministero dei trasporti, che abbiamo di recente approvato, sono previste le spese necessarie per il completamento della costruzione di queste ferrovie. È pertanto doveroso che noi diamo rapidamente la nostra approvazione a questi disegni di legge, approvazione che avrebbe dovuto precedere quella del bilancio dei Lavori pubblici. Se oggi noi respingessimo questo disegno di legge, troveremmo inefficienti le somme stanziare nel capitolo 57 di quel bilancio. La legge relativa al Consiglio superiore dei trasporti è stata presentata un anno fa e giace ancora presso la Camera dei deputati. Non ho la presunzione di affermare che quello schema di legge sia perfetto, ma mi sembra che sia opportuno che il Consiglio superiore dei trasporti sia istituito rapidamente, ed è bene che sia ancora una volta ribadita qui questa necessità in modo che i dati che il senatore Ceschi ritiene giustamente necessari, possano esserci per l'avvenire forniti da un organo competente.

FERRARI. Concordo pienamente con il pensiero dei senatori Ceschi e Corbellini. È evidente la necessità di avere un piano organico e completo delle costruzioni ferroviarie e so-

prattutto di avere un organo che dia un parere competente in materia. Questo organo è appunto il Consiglio superiore dei trasporti, al quale il collega Corbellini ha fatto cenno.

PRESIDENTE. E il Consiglio superiore dei lavori pubblici?

CORBELLINI. Anticamente l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dipendeva dal Ministero dei lavori pubblici. Fu poi passato alle dipendenze del Ministero dei trasporti, pur rimanendogli la competenza in materia di lavori pubblici. Quindi le nuove costruzioni di ferrovie private sono autorizzate dall'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, le nuove costruzioni delle Ferrovie dello Stato dal Ministero dei lavori pubblici. Questa è un'anomalia che ho già avuto più volte occasione di segnalare.

FERRARI. Ritengo opportuno che il Presidente della nostra Commissione solleciti la approvazione del disegno di legge per la istituzione del Consiglio superiore dei trasporti che giace da tempo alla Camera, in modo che possa essere poi rapidamente approvato dal Senato. Per quanto riguarda il disegno di legge particolare che stiamo esaminando, il mio gruppo si dichiara favorevole. Per mio conto ritengo che si tratti di costruzioni necessarie, non so se economicamente buone, ma comunque necessarie. Vi è poi a favore dell'approvazione del disegno di legge l'argomento già portato dal senatore Ceschi, che cioè queste ferrovie sono già state iniziate, e in taluni casi i lavori relativi sono a buon punto. Vorrei inoltre raccomandare al Governo di fare il possibile perchè in questi lavori trovi assorbimento il personale non di ruolo eliminato dalle ferrovie e quello licenziato dalle ditte appaltatrici specializzate.

GENCO. Avevamo già approvato l'esecuzione di questi lavori non solo nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ma anche nel noto progetto di impiego di una somma di 20 miliardi, che poi si ridussero a 10. In quella legge era prevista una spesa di tre miliardi e 200 milioni proprio per il completamento di queste opere in corso. Ci preoccupammo anche della metropolitana di Roma e, quando disponemmo quello stanziamento, avemmo la speranza di vedere ultimati quei lavori senza sospettare



che il disegno di legge, andando alla Camera, si sarebbe arenato per sei o sette mesi. Il disegno di legge in esame deve essere approvato subito, perchè i lavori sono già in corso. Proprio l'altro ieri mi sono recato nella Sila ed ho visto lo stato dei lavori della linea ferroviaria Camigliatello-San Giovanni in Fiore. Questa ferrovia, anche se non sarà economicamente redditizia, ha una grandissima importanza, dato che nella zona è in costruzione un lago artificiale con una diga di 50 metri di altezza, che fra un anno sarà completato. Quelle popolazioni non hanno il conforto della vita moderna, vivono ancora lontano dal mondo civile e questa ferrovia servirà a mettere in valore paesi fino a questo momento abbandonati. Vi è quindi l'esigenza di agire, e di agire rapidamente. Nessuna obiezione può neanche essere fatta per quanto riguarda il prolungamento della ferrovia Roma-Lido: Roma è la capitale d'Italia. Avremmo desiderato di veder completata la metropolitana per l'Anno Santo: la si completi almeno per i primi mesi del 1951, affinché possa essere finalmente messa in esercizio.

PRESIDENTE. Desidero comunicare alla Commissione alcuni dati in mio possesso affinché essa sia al corrente di quello che vota. Io personalmente disporrei soltanto costruzioni economicamente produttive: sono decisamente contrario a continuare l'esecuzione di lavori negativi dal punto di vista economico. Penso tra l'altro che oggi, invece di fare delle ferrovie che costano enormemente e che a volte sono anche passive, sarebbe più opportuno studiare la possibilità di servirsi della strada. Credo che anche per la Sila sia più facile trasportare il legname sui camions che possono caricare il materiale sul luogo di produzione, dove viene tagliato, e portarlo fino alla casa di colui che lo consuma, che non servirsi delle ferrovie che richiedono il trasporto del legname dal luogo di produzione alla linea ferroviaria e dalla linea ferroviaria al luogo di consumo.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha stabilito di dare la precedenza alla esecuzione dei lavori della ferrovia Alcantara-Randazzo. Tale linea avrà una lunghezza di 37 chilometri ed è stata progettata a scartamento ordinario e sarà collegata alla linea statale Messina-Catania e alla linea statale Palermo-

Catania. I lavori per l'attivazione di questa linea Randazzo-Alcantara furono iniziati diversi anni prima dell'ultima guerra, poi sospesi per le sopraggiunte difficoltà economico-militari che danneggiarono anche le opere già completate. Per l'ultimazione dei lavori è stato affidato l'incarico all'Ufficio speciale per le ferrovie secondarie della Sicilia, dipendente dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che ha predisposto i progetti. L'onere complessivo preventivato per il completamento è di due miliardi e 500 milioni, di cui 500 stanziati e i rimanenti da ripartire negli esercizi fino al 1952-53. Ci sarà poi l'onere di esercizio che sarà passivo.

Vediamo ora i dati riguardanti la linea Camigliatello-San Giovanni in Fiore. Occorre migliorare la rete a scartamento ridotto di tale linea, che dovrà estendersi da Cosenza a Crotona e della quale sono già in esercizio, mediante gestione della Società delle ferrovie calabro-lucane, i due tratti terminali Cosenza-Camigliatello e Crotona-Petilia Policastro. Per quanto riguarda il tratto intermedio sono già in avanzato corso i lavori del tratto Camigliatello-San Giovanni in Fiore, mentre nessun progetto è stato disposto per l'ultimo tratto San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro. In attesa che il progetto completo possa in futuro attuarsi, si può fin d'ora ritenere che la messa in esercizio del tratto Camigliatello-San Giovanni in Fiore, di 26 chilometri, permetterà di valorizzare una vasta zona dell'Altopiano Silano. Il complesso dei lavori sinora eseguiti ha impegnato somme prossime a un miliardo e 500 milioni, contribuendo notevolmente ad alleviare la disoccupazione locale. Per proseguire e completare questi lavori è prevista una spesa di 1.400 milioni da ripartire in tre esercizi.

Sul tratto Roma Flaminio-Prima Porta (linea verso Viterbo) si svolge un traffico a carattere suburbano, tipo *banlieu*, dove le fermate si succedono frequenti. Per migliorare le condizioni di esercizio è stato ritenuto indispensabile provvedere al raddoppio della linea per circa 13 chilometri. I lavori per la sistemazione a doppio binario sono costati 1.500 milioni, mentre un ulteriore stanziamento di 1.300 milioni è previsto per il

completamento dell'opera. Anche questa somma sarà ripartita in tre esercizi. Abbiamo infine la Roma-Lido: per far fronte alle continue esigenze del traffico è stato ritenuto opportuno predisporre il suo prolungamento dal centro di Ostia-Lido fino alla pineta di Castel Fusano. L'opera ha impegnato una somma di circa 700 milioni e in 400 milioni viene stimata la ulteriore spesa necessaria al suo completamento, spesa che sarà ripartita pure in tre esercizi. Desidererei sapere dall'onorevole relatore se tutti questi lavori sono opportuni e convenienti da un punto di vista economico. Siamo di fronte ad uno stanziamento di cinque miliardi e 100 milioni. Io colgo questa occasione per domandare: è opportuno continuare in questo indirizzo?

BUIZZA. Desidero ricordare che nel novembre o dicembre 1948 abbiamo discusso ed approvato una legge che autorizzava la spesa di 900 milioni per la ricostruzione delle ferrovie calabro-lucane. In quella occasione rilevai che quelle ferrovie hanno un difetto di origine, che però non può essere loro imputato, ma che deve essere imputato alla natura del terreno. Si tratta cioè di ferrovie a scartamento ridotto: di conseguenza, quando si giunge al raccordo con la rete ferroviaria dello Stato bisogna ricorrere ad un trasbordo. Ma il difetto più grave di queste ferrovie è che esse, previste per una rete di 1.280 chilometri, si sono sviluppate solamente per 737 chilometri. Inoltre sono state costruite senza seguire un piano organico, a tratti isolati. Se riconosciamo che questa rete è indispensabile, che è di preminente interesse pubblico, bisogna allora sollecitarne il completamento il più rapidamente possibile. Se invece veniamo alla conclusione che questa rete ferroviaria non è di preminente interesse pubblico dobbiamo decidere la sostituzione della rotaia con la strada. Ora, siccome queste ferrovie sono indispensabili alle esigenze locali, penso che dobbiamo approvare senza indugio questo disegno di legge ed augurarci che tutta la rete delle ferrovie calabro-lucane venga rapidamente completata.

GENCO. Vorrei fare osservare al senatore Buizza che la ferrovia Cosenza-Crotone è attualmente costruita in due tratti, e che manca appunto il tratto intermedio. È chiaro che una rete ferroviaria come questa, formata da tron-

chi separati, non può mai essere economicamente attiva. Del resto anche la rete nazionale, che pure è formata di tronchi che coprono l'intera nazione, non credo sia economicamente attiva dal momento che sappiamo che vi è un disavanzo di circa 70 miliardi.

BORROMEO. Faccio presente alla Commissione che tra i lavori disposti dal presente disegno di legge ci sono quelli relativi alla ferrovia Roma-Lido, che anche economicamente è una ferrovia apprezzabile e che ha una funzione importantissima, dato lo sviluppo che ha avuto il Lido di Roma, che conta ormai 30.000 abitanti fissi, il che vuol significare un notevolissimo traffico costante lungo tutta la linea. Questa ferrovia è stata concepita con criteri moderni tanto che ad essa non fa concorrenza nessuna linea automobilistica, ciò che è dovuto al fatto che essa è in grado di assolvere assai soddisfacentemente alle sue funzioni, che sono molto importanti se si pone mente al fatto che è in grado di trasportare diecine di migliaia di viaggiatori al giorno. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame prevede la spesa per lavori già eseguiti dato che la ferrovia Roma-Lido è già stata prolungata fino a Castel Fusano. Anche dal punto di vista economico questi lavori eseguiti per Roma sono molto utili. Questa parte del disegno di legge si riconnette con il disegno di legge che esamineremo successivamente, relativo al completamento della linea metropolitana di Roma, che potrà congiungersi alla ferrovia Roma-Lido.

CORBELLINI. Effettivamente i due disegni di legge sono strettamente connessi. La prima parte del disegno di legge che stiamo ora esaminando si riferisce alla rete ferroviaria calabro-lucana. Penso che, anche se economicamente queste linee non sono redditizie, sia necessario proseguire i lavori necessari per il loro completamento anche perchè, migliorando la sistemazione della rete, essa potrà avere quell'incremento che attualmente non ha. Inoltre queste opere sono state studiate in relazione al traffico che sorgerà in seguito alla bonifica dell'altipiano silano. Queste linee risolvono quindi un problema di carattere sociale e preparano il futuro sviluppo dell'economia della zona. Siamo invece in un campo diverso per quanto riguarda le ferrovie della

Roma-Nord e della Roma-Lido. Si tratta di due reti ferroviarie che risolvono i problemi urbanistici delle grandi masse di cittadini che abitano nei dintorni di Roma, e sono reti ferroviarie che hanno un bilancio attivo. Migliorando queste linee si miglioreranno le comunicazioni di Roma con la sua periferia. Particolarmente redditizia sarà la linea Roma-Lido-Castel Fusano che non sarà altro che il completamento della metropolitana. Ed è qui che questo disegno di legge si ricollega al successivo.

Fino da un anno e mezzo fa una Commissione, cui hanno partecipato elettrotecnici di valore tra i quali il collega Focaccia, decise di ridurre la tensione della linea Roma-Lido da 2400 volts a 1400, rendendo così possibile ai treni della Roma-Lido di entrare alla Magliana in collegamento con la metropolitana. Questa linea metropolitana, in parte allo scoperto ed in parte in galleria, giungerà così fino al cuore di Roma, cioè fino alla stazione Termini, a tensione unica. Questa linea diverrà una grande linea di traffico extra-urbano che, partendo da Roma-Termini, giungerà fino a Castel Fusano. Si potrà raggiungere la frequenza di un treno ogni tre minuti e ciascun convoglio porterà 1500 persone.

CESCHI, *relatore*. Rifacendomi ai quesiti che l'onorevole Presidente mi pose dandomi l'incarico di riferire su questo disegno di legge, di conoscere cioè l'economicità o meno dei lavori in esso predisposti, preoccupazione che anch'io condivido pienamente, mi permetto di fare una proposta. Vorrei cioè pregare l'onorevole Presidente della Commissione di sollecitare gli organi competenti affinché la Commissione VII del Senato possa avere una visione generale del problema ferroviario in Italia.

FERRARI. Aderisco alla proposta del senatore Ceschi, rimanendo però inteso che i disegni di legge in discussione saranno votati immediatamente.

TROIANO. Volevo aggiungere qualche osservazione prima della chiusura della discussione generale. Si è parlato del rendimento delle ferrovie calabro-lucane. Bisogna riconoscere che questa rete ferroviaria è amministrata in modo assai disordinato, riguardo naturalmente al trattamento che si fa al pub-

blico e non certo riguardo a quelli che sono i guadagni della Società. Si sono votati 900 milioni per il miglioramento di queste ferrovie e non se ne è visto alcun effetto pratico. Bisogna inoltre lamentare il mancato collegamento di queste ferrovie con la rete nazionale. Va poi rilevato che la Società delle ferrovie calabro-lucane gestisce anche dei servizi automobilistici, cosicché si arriva all'assurdo che esiste una Società la quale gestisce contemporaneamente servizi in concorrenza con i propri. Bisogna richiamare l'attenzione dei circoli ferroviari su questa situazione. Si specula sul pubblico, questa è la verità, e queste ferrovie, che sono più costose delle ferrovie nazionali, offrono al tempo stesso ai viaggiatori condizioni di trasporto indegne di un paese civile. I treni hanno una pessima stabilità e nelle curve sbandano: bisogna pensare che in essi non viaggiano soltanto uomini robusti e adatti alla fatica, ma anche bambini, donne e malati. Penso che sarebbe necessario nazionalizzare questa rete, anche perchè ritengo ci siano rapporti illeciti tra coloro che esercitano le linee e coloro che le sorvegliano.

CORBELLINI. Occorrono fatti concreti e non accuse generiche.

TROIANO. Non si può, perchè quando le azioni non sono nominative non è facile stabilire dei fatti concreti. Il fatto è che dove si dovrebbero portare 30 o 40 viaggiatori se ne caricano più di 100, e la sorveglianza è nulla perchè chi sorveglia ha gli stessi interessi della società. Ci sono vagoni in uno stato tale che da un momento all'altro potrebbero provocare dei disastri; vicino ad Altamura si sono verificati almeno sei o sette casi di investimenti per mancanza di un passaggio al livello. Se nessuno se ne cura vuol dire che i sorveglianti e i sorvegliati hanno i medesimi interessi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per provvedere, mediante concessione di sola costruzione, al completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, nonchè al completamento del raddoppio della ferrovia Roma-Nord

dall'origine al Bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma ed al completamento del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano è autorizzata la spesa di lire 5.100 milioni (cinque miliardi e cento milioni), ripartita come appresso:

	Milioni di lire
Ferrovia Alcantara-Randazzo. . . . .	2.000
Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore . . . . .	1.400
Ferrovia Roma-Nord. . . . .	1.300
Ferrovia Roma-Lido . . . . .	400
Totale . . . . .	<u>5.100</u>

(È approvato).

#### Art. 2.

La spesa di cui all'articolo precedente sarà ripartita in ragione di:

- lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51;
- lire 1.800 milioni nell'esercizio 1951-52;
- lire un miliardo e 300 milioni nell'esercizio

1952-53;

ed assegnata come appresso:

Ferrovia Alcantara-Randazzo: lire 800 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 600 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore: lire 600 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 200 milioni nel 1952-1953;

Ferrovia Roma-Nord: lire 450 milioni nel 1950-51, lire 450 milioni nel 1951-52 e lire 400 milioni nel 1952-53.

Ferrovia Roma-Lido: lire 150 milioni nel 1950-51, lire 150 milioni nel 1951-52 e lire 100 milioni nel 1952-53.

(È approvato).

#### Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, alla spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 57 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.

CESCHI, *relatore*. Propongo di sopprimere la frase: « Agli effetti dell'articolo 81 della Costi-

tuzione », facendo iniziare l'articolo con le parole: « Alla spesa di lire 2 miliardi ».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta dopo l'emendamento soppressivo proposto dall'onorevole relatore. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Completamento della prima linea metropolitana di Roma » (N. 1226).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento della prima linea metropolitana di Roma ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ceschi.

CESCHI, *relatore*. Come per il disegno di legge precedente si tratta anche in questo caso di una linea in inoltrata fase di costruzione di cui si chiede il completamento. Nulla pertanto da obiettare sulle finalità del provvedimento. Non si può però non tacere, come anche è rilevato nella relazione ministeriale, che il tronco sotterraneo della metropolitana di Roma, che si vuole portare a termine, non è il più necessario per decongestionare il traffico della capitale, poichè a tale scopo occorrerebbero altri tronchi più centrali. Ad ogni modo, poichè tale linea è già stata costruita per due terzi, non si ritiene opportuno di lasciarla inultimata e pertanto penso che la Commissione possa dare voto favorevole al disegno di legge.

CORBELLINI. Le considerazioni dell'onorevole relatore sono giuste. Dobbiamo però considerare la metropolitana di Roma come il prolungamento della linea Roma-Lido, cioè come un congiungimento della Stazione Termini con quella di Ostia. Sotto questo aspetto la linea metropolitana acquista particolare importanza.

BORROMEO. Rilevo che la relazione che accompagna il disegno di legge non è molto chiara. Essa infatti, dopo aver descritto i la-

vori che si intendono affrontare con i due miliardi e mezzo di cui è richiesto lo stanziamento, afferma: « L'ulteriore fabbisogno finanziario ammonta a lire tre miliardi di cui poco più di lire un miliardo per il materiale rotabile e di officina ». Ed, in contrasto con quanto detto sopra, conclude: « Rimane perciò il fabbisogno di lire 2.500 milioni che si propone con il presente disegno di legge di autorizzare ecc. ». Confesso di non capirci niente. Quanto occorre per il completamento definitivo della linea? Con il presente stanziamento la metropolitana verrà completata in ogni sua parte?

Il disegno di legge naturalmente non parla del completamento assoluto dei lavori, parla soltanto di un ulteriore stanziamento di 2 miliardi e mezzo. D'altra parte però la Commissione deve essere informata su questo punto.

Vorrei inoltre far osservare che le spese per la metropolitana potranno essere maggiori o minori a seconda degli accordi che si raggiungeranno per la sua gestione. Se la gestione venisse affidata alla Stefer si potrebbero realizzare delle economie. Occorrerebbe cioè un esercizio unificato con quello della Roma-Lido. Ritengo pertanto che la Commissione nell'approvare il disegno di legge potrebbe esprimere il voto che l'esercizio della metropolitana sia unificato a quello della Roma-Lido.

CORBELLINI. Mi associo a questo voto.

BUIZZA. Vorrei chiarire i dubbi del senatore Borromeo. Si tratta in effetti di spendere ancora tre miliardi per il completamento della linea. Ma il mezzo miliardo eccedente viene prelevato dalle somme derivanti dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano, salva però l'approvazione da parte dell'E.C.A.. Restano quindi da coprire due miliardi e mezzo, che vengono prelevati con il presente provvedimento dal capitolo 53 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1950-51.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per il completamento e la provvista del materiale rotabile e di esercizio della linea metropolitana di Roma: Termini-Colosseo-San Paolo-

Zona dell'Esposizione (Tre Fontane-Cecchi-gnola) è autorizzata la spesa di lire 2.500.000.000 (due miliardi e cinquecento milioni) ripartita come appresso:

lire due miliardi nell'esercizio 1950-51  
lire 500 milioni nell'esercizio 1951-52.

(È approvato).

#### Art. 2.

L'esecuzione delle opere e delle provviste di cui all'articolo precedente, nonché i provvedimenti che comunque interessino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, sono dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

(È approvato).

#### Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione alla spesa di lire due miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.

CESCHI, *relatore*. Propongo la soppressione della frase: « Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione ».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 3 nel testo risultante dopo l'emendamento soppressivo proposto dal relatore. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

BORROMEO. Propongo, insieme al collega Corbellini, come già annunciato, il seguente ordine del giorno: « La settima Commissione permanente del Senato, nell'approvare il completamento della prima linea metropolitana di Roma, esprime il voto che la futura gestione della metropolitana sia unificata con quella della Roma Lido ».

TOMMASINI. L'ordine del giorno mi piace e lo approverei. Vorrei però che in esso fosse fatto presente, come aveva già rilevato il senatore Borromeo, che quanto chiediamo ha lo scopo di ottenere un'economia di esercizio.

CAPPELLINI. Nessuna difficoltà, allo stato attuale, ad accettare l'ordine del giorno. Occorre però tener presente che ad un certo mo-

mento la metropolitana dovrà sganciarsi dalla ferrovia Roma-Lido, poichè essa non è che il primo braccio di quella che dovrà essere la metropolitana di Roma, essendo già previsto un secondo tratto che raggiungerà Monte Sacro, a cui faranno certamente seguito altri tratti. Per cui necessariamente la metropolitana non potrà più considerarsi unificata alla Roma-Lido. Mi sembra quindi inopportuno un ordine del giorno di questo tipo che impegna per un futuro indeterminato.

CORBELLINI. I servizi di massa urbani della città di Roma non possono prescindere dal fatto che Roma è vicina ad Ostia e si sviluppa verso il mare. I servizi metropolitani di Roma potranno essere sia sotterranei che allo scoperto, come già si verifica a Parigi ed a Londra.

Un sistema organico di servizi rapidi metropolitani non può essere gestito che da un'unica azienda, che in questo caso è un'azienda municipalizzata. Se la metropolitana in un domani si svilupperà, è appunto l'ente gestore che si trasformerà a sua volta per gestire una metropolitana sempre più vasta. Guai ad avere due società a gestire servizi analoghi. Io considero la Roma-Lido come una metropolitana, anche se allo scoperto. E se in futuro si raggiungerà Monte Sacro, anche se qualche parte della linea sarà in superficie, si tratterà sempre di una metropolitana, cioè di servizi di massa in sede propria, adatti a servire una città che raggiunge ormai i due milioni di abitanti.

FOCACCIA. Condivido pienamente le osservazioni del senatore Corbellini. Non è detto che la metropolitana debba essere necessariamente sotterranea. La metropolitana è un servizio a rotaie, l'unico servizio che possa assolvere ad un traffico imponente. Ciò dimostra anche l'esperienza che si fa tutti i giorni all'estero, così a Mosca, così a Leningrado, così in America. Non è possibile smaltire 30 mila viaggiatori-ora con altri mezzi che non siano ferroviari. Penso quindi che si possa votare con tutta coscienza l'ordine del giorno proposto dai senatori Borromeo e Corbellini, poichè esso risponde ad una esigenza incontrovertibile.

BORROMEO. Dopo le osservazioni del senatore Tommasini propongo il seguente nuovo testo dell'ordine del giorno: « La VII Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici,

trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), nell'approvare il disegno di legge: « Completamento della prima linea metropolitana di Roma » (n. 1226) esprime il voto che la futura gestione della metropolitana sia unificata con quella della ferrovia Roma-Lido, allo scopo di realizzare una migliore organicità ed una maggiore economicità dell'esercizio ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'ordine del giorno presentato dai senatori Borromeo e Corbellini di cui è già stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Approvazione del disegno di legge: « Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore particolareggiato edilizio del rione San Pietro degli Schiavoni in Brindisi e per il godimento delle agevolazioni fiscali » (N. 1264) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un nuovo termine per l'esecuzione del piano regolatore particolareggiato edilizio del rione San Pietro degli Schiavoni in Brindisi e per il godimento delle agevolazioni fiscali ».

Relatore su questo disegno di legge era il senatore Genco. Non essendo momentaneamente presente, data l'urgenza e la linearità del disegno di legge, lo sostituirò brevemente io, se la Commissione non solleva obiezioni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo pertanto all'esame degli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per l'ultimazione dei lavori relativi alla attuazione del piano particolareggiato di esecuzione del piano regolatore di Brindisi per

la sistemazione del rione di San Pietro degli Schiavoni è concesso un nuovo termine fino al 31 ottobre 1952.

(È approvato).

Art. 2.

Tutte le costruzioni eseguite, sia da privati, sia dal Comune o dai suoi concessionari per l'attuazione del piano, entro il predetto termine del 31 ottobre 1952, godranno della esenzione venticinquennale dall'imposta sui fabbricati e dalle relative sovrainposte, comu-

nale e provinciale, ferma restando la decorrenza della esenzione stessa dal 25 giugno 1945.

(È approvato).

Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,20.