

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 6 OTTOBRE 1949

(38ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Autorizzazione al Tesoro dello Stato a corrispondere alle Ferrovie dello Stato la somma di lire 555.000.000 per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati della gestione delle case economiche per i ferrovieri, danneggiati o distrutti per cause di guerra » (N. 579):

FRANZA, <i>relatore</i> . . . . .	Pag.	328
FERRARI . . . . .		328

(Discussione)

« Autorizzazione di spesa per la concessione di una sovvenzione governativa alla Società idroelettrica Medio Adige (S.I.M.A.) (N. 627):

PRESIDENTE . . . . .	329, 330
FOCACCIA, <i>relatore</i> . . . . .	328
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	329, 330
MARIOTTI . . . . .	329
VACCARO . . . . .	329
TOMMASINI . . . . .	329, 330
FERRARI . . . . .	330

« Autorizzazione della maggiore spesa di 800.000.000 per l'esecuzione di opere pubbliche ferroviarie in concessione a pagamento non differito a sollievo della disoccupazione operaia della Capitale » (N. 580):

PRESIDENTE . . . . .	Pag.	334, 336
BORROMEO, <i>relatore</i> . . . . .		330, 336
TOMMASINI . . . . .		332
GENCO . . . . .		332, 335
FERRARI . . . . .		333, 335
BATTISTA . . . . .		333, 334, 335
CAPPELLINI . . . . .		334, 336
FRANZA . . . . .		334
FOCACCIA . . . . .		336

La riunione ha inizio alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo Cappa, Cappellini, Ceschi, Fazio, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Lavia, Lopardi, Mariotti, Priolo, Raja, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro, Voccoli.

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

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

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

« Autorizzazione al Tesoro dello Stato a corrispondere alle Ferrovie dello Stato la somma di lire 555.000.000 per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati della gestione delle case economiche per i ferrovieri, danneggiati o distrutti per cause di guerra » (N. 579).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Tesoro dello Stato a corrispondere

alle Ferrovie dello Stato la somma di lire 555.000.000 per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati della gestione delle case economiche per i ferrovieri, danneggiati o distrutti per cause di guerra». Su tale disegno di legge la Commissione finanza e tesoro non ha formulato alcuna osservazione.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Franza.

FRANZA, *relatore*. La gestione delle case economiche per i ferrovieri ha subito danni di guerra accertati di 1 miliardo e 500 milioni, in cifra tonda. Con stanziamento effettuato con decreto legislativo luogotenenziale 8 maggio 1946, n. 372, venne erogata una somma di 445.000.000; con successivo decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 giugno 1947, n. 532, venne erogata una somma di 500.000.000.

Ora, con questo disegno di legge si dispone un terzo stanziamento di 555.000.000, per arrivare alla somma totale e riuscire così a completare la ricostruzione e la riparazione di tutti questi edifici della gestione delle case economiche per ferrovieri.

Con l'articolo primo si provvede appunto a questo stanziamento; con l'articolo secondo, in relazione all'articolo 81 della Costituzione, si autorizza il Ministro del tesoro ad apportare, con proprio decreto, le modifiche necessarie agli stati di previsione della spesa e dell'entrata.

La Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole su questo disegno di legge ed anche io ne propongo l'approvazione.

FERRARI. Dichiaro che noi siamo favorevoli alla approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, passiamo all'esame e all'approvazione degli articoli. Ne do lettura:

#### Art. 1.

Per provvedere alle spese di riparazione e di ricostruzione dei fabbricati della gestione delle case economiche per i ferrovieri, danneggiati o distrutti per cause dipendenti dalla guerra, il Tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato una ulteriore sovvenzione straordinaria di

lire 555.000.000, in aggiunta a quelle già autorizzate con i decreti legislativi 8 maggio 1946, n. 378 e 30 giugno 1947, n. 532.

(È approvato).

#### Art. 2.

Agli effetti dell'articolo 81 - quarto comma - della Costituzione, alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate previste nella legge 8 luglio 1949, n. 421 contenente variazioni allo stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario 1948-49 (quinto provvedimento).

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le variazioni occorrenti allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e, correlativamente, agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

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

(È approvato).

#### Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di una sovvenzione governativa alla Società idroelettrica Medio Adige (S.I.M.A.) » (N. 627).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di una sovvenzione governativa alla società idroelettrica Medio Adige (S.I.M.A.) ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Focaccia.

FOCACCIA, *relatore*. Onorevoli senatori, con decreto-legge 1° giugno 1933, n. 670, la Società idroelettrica Medio Adige (S.I.M.A.), ebbe la concessione di derivare dal fiume Adige un massimo di 1.350 moduli di acqua per produrre, mediante due salti distinti, la complessiva potenza di 95.684 HP, pari a Kw. 70.355,88.

Nel regolare le concessioni di derivazione di acqua a scopo irriguo e industriale dall'Adige in provincia di Verona, il decreto interministeriale 28 aprile 1938, n. 2100, de-

terminava all'articolo 22, a norma dell'articolo 228 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, una sovvenzione a favore della S.I.M.A., da parte dello Stato di lire 40 annue per HP. prodotto e per la durata di 15 anni a decorrere dalla data di entrata in funzione e dell'avvenuto collaudo degli impianti.

In data 20 dicembre 1944 il Genio civile di Verona emise il certificato di collaudo, determinando la potenza nominale sovvenzionabile in HP 95.051; ciò che dava diritto alla concessionaria di ottenere la sovvenzione, in quanto il termine utile per l'ultimazione dell'opera venne prorogato successivamente, mediante la legge 7 dicembre 1942, n. 1715 e il decreto legislativo 27 gennaio 1947, n. 107, in via di sanatoria, al 31 ottobre 1944, e gli impianti furono effettivamente ultimati entro questo termine.

Conseguentemente la sovvenzione annua dovuta dallo Stato alla S.I.M.A., a decorrere dal 20 dicembre 1944, è di lire 3.802.040 (40 × 95.051); ma da tale importo deve dedursi la quota annua spettante all'Associazione nazionale dei consorsi di bonifica e di irrigazione in base all'articolo 22 del citato decreto interministeriale 24 aprile 1938, n. 2100, quota che venne fissata in lire 472.353,02.

La sovvenzione annua governativa che, per la durata di 15 anni, spetta alla S.I.M.A., è pertanto di lire 3.329.686,98 e deve essere corrisposta dal 20 dicembre 1944, data del verbale di collaudo.

Per evitare accumuli di interessi passivi a carico dello Stato occorre versare alla S.I.M.A. le quattro annualità già maturate, e provvedere affinché alle singole successive scadenze siano possibili i tempestivi versamenti. A queste necessità provvedono i due primi articoli del presente disegno di legge: il primo articolo contempla l'iscrizione in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1948-49, della spesa necessaria a liquidare le quattro annualità già scadute, per l'importo complessivo di lire 13.318.748; il secondo autorizza un ulteriore limite di impegno di lire 3.329.687 per far fronte al pagamento delle altre undici annualità della sovvenzione di cui al precedente articolo, a decorrere dall'esercizio finanziario 1948-49 e fino al 1958-59. Nell'articolo

terzo si stabilisce in qual modo verrà fatto fronte alla spesa occorrente per le prime cinque annualità; mentre negli articoli 4° e 5° viene, rispettivamente, data autorizzazione al Ministero del tesoro di provvedere con appositi decreti alle variazioni di bilancio per l'attuazione della legge, e fissata l'entrata in vigore della legge stessa.

Il disegno di legge è stato approvato dalla Camera dei deputati senza emendamenti; ritengo che anche in questa sede il disegno di legge possa essere approvato senza alcun emendamento.

**PRESIDENTE.** Faccio presente alla Commissione che mi è stato segnalato che il comune di Pilcante, di cui si parla all'articolo 1, non esiste più come tale poichè è stato assorbito da quello di Ala, divenendo una frazione della cittadina tridentina, e pertanto la presa di acqua avviene nel comune di Avio in provincia di Trento. Quindi la dizione dell'articolo primo del disegno di legge non risulta oggi esatta. Ora io domando all'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici se ritiene che noi si possa approvare questo disegno di legge così com'è formulato senza che ciò dia luogo ad inconvenienti nell'applicazione del provvedimento.

**CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Il decreto di concessione faceva esatto riferimento al comune di Pilcante, perchè evidentemente in quel momento Pilcante era comune; è da pensare quindi che se anche nel disegno di legge attualmente al nostro esame si verifica questa inesattezza nel nominativo delle località essa non possa far nascere dubbi, facendosi riferimento chiaramente all'epoca della concessione.

**MARIOTTI.** Si potrebbe aggiungere un inciso; ad esempio: « attualmente assorbito dal comune di Ala ».

**VACCARO.** Basterebbe forse che tale chiarimento risultasse a verbale.

**TOMMASINI.** Oppure, eventualmente, si potrebbe apportare la modifica in sede di coordinamento.

**CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Tanto più che questo non incide nella sostanza della legge, ma è un semplice chiarimento.

PRESIDENTE. Occorre fare attenzione però che non solo Pilcante non è più comune, ma si afferma che la presa non è fatta in comune di Pilcante, diventato oggi frazione, ma in comune di Avio.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'articolo primo della legge di concessione diceva: « La quantità di acqua che potrà derivare dal fiume Adige in sponda destra, in comune di Pilcante (Ala) per utilizzarla a scopo industriale, ecc. ».

PRESIDENTE. Si potrebbe far risultare dal verbale che, per la verità, la Commissione osserva che oggi Pilcante è stato assorbito dal comune di Ala e che la presa in parola si aprirebbe, non nella frazione di Pilcante, ma nel comune di Avio, e che tuttavia, dato l'esplicito riferimento dell'articolo primo del presente disegno di legge al regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, la Commissione, per non ritardare più oltre l'approvazione del disegno di legge inviatole dalla Camera, ha deciso di approvare il testo come le è stato presentato.

Una seconda soluzione sarebbe quella di rinviare l'approvazione del disegno di legge, per permettere all'onorevole Sottosegretario di accertarsi bene sull'ubicazione della presa, per formulare con maggior precisione il testo. Se ciò potesse essere fatto con sollecitudine costituirebbe forse la soluzione migliore.

TOMMASINI. Sarà bene chiarire la questione della riva su cui si trova la presa. Avio è sulla riva destra dell'Adige e di fatto la presa si dovrebbe trovare sulla riva destra come in genere tutte le prese d'acqua sull'Adige. Il comune di Ala invece è sulla riva sinistra del fiume, come anche vi si trova la frazione di Pilcante. Se in effetti la presa si trova sulla riva destra dell'Adige essa non sarebbe nemmeno più nella zona della frazione di Pilcante.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io proporrei alla Commissione di sospendere la discussione del disegno di legge per consentire, come anche ha suggerito il Presidente, di fare degli accertamenti. Se poi, dopo aver precisato meglio la questione, possiamo ancora trovare la maniera di un chiarimento a verbale, tanto meglio.

FERRARI. Avrei voluto fare una dichiarazione in merito al disegno di legge, ma dato

che c'è questa posizione pregiudiziale, mi trovo d'accordo nell'appoggiare la proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge in esame viene rinviata ad altra seduta.

(Così resta stabilito).

**Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della maggiore spesa di 800.000.000 per l'esecuzione di opere pubbliche ferroviarie in concessione a pagamento non differito a sollievo della disoccupazione operaia della Capitale » (N. 580).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della maggiore spesa di 800 milioni per l'esecuzione di opere pubbliche ferroviarie in concessione a pagamento non differito a sollievo della disoccupazione operaia della Capitale ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Borromeo.

BORROMEO, *relatore*. È questo un disegno di legge sul quale spero di trovare la comprensione di tutta la Commissione. Esso concerne l'autorizzazione al pagamento di 800 milioni per far fronte al maggior costo dei lavori già eseguiti in un complesso di opere riguardanti la ferrovia metropolitana, il raddoppio della ferrovia Roma-Nord, il prolungamento della ferrovia Roma-Iido, alcune variazioni nella ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri ed un tronco della ferrovia per i Castelli romani. Questi lavori furono stabiliti con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 26 novembre 1947, n. 1597, come lavori in concessione a pagamento non differito a sollievo della disoccupazione. Per comprendere la portata del disegno di legge, basta rilevare l'importanza che può avere per Roma l'entrata in funzione della ferrovia metropolitana e basta ricordare i rilievi che già sono stati fatti a proposito di questa ferrovia, la quale, abbandonata per le note vicende belliche, è stata ripresa non molto tempo addietro ed avrebbe dovuto entrare in funzione per la fine del corrente anno in modo da dare a Roma, per l'Anno Santo, anche questo mezzo di comunicazione, che per quanto incompleto, per quanto

studiato in previsione della Roma del domani mussoliniano, indiscutibilmente potrà assolvere una funzione di una certa importanza per le grandi comunicazioni fra la stazione Termini e l'intero quartiere Ostiense. Così pure il disegno di legge riguarda i lavori della tramvia del Lido che ha assunto in questi ultimi anni uno sviluppo notevolissimo, talchè si è reso necessario prolungarla per creare due nuove stazioni, l'una col nome di Stella Polare e l'altra con il nome di Via Imperiale.

La ferrovia del Lido è l'unica attiva tra quelle gestite dalla S.T.E.F.E.R., che per importanza è la seconda società di trasporti di Roma e che, pur essendo costituita sotto forma di società azionaria, è di fatto di proprietà del Comune che ne possiede l'intero pacchetto azionario. Delle tre linee gestite dalla S.T.E.F.E.R., quella di Fiuggi, quella dei Castelli e quella del Lido, quest'ultima — ripeto — è la più redditizia ed ha durante la stagione estiva un movimento enorme dovendo trasportare decine di migliaia di persone al giorno.

Gli altri lavori contemplati nel disegno di legge, riguardano la rete ferroviaria dei Castelli, che deve essere riveduta rapidamente, e la ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri, costruita con criteri oggi molto arretrati e che assolveva molto male il servizio, impiegandovi un tempo enorme. Ci volevano infatti quattro ore per andare da Roma a Fiuggi. Sono stati in parte eseguiti su questa ferrovia dei nuovi lavori e sono stati conseguiti dei notevoli miglioramenti, tanto che si è avuto un risparmio di un'ora e tre quarti sul vecchio orario.

Ritornando alla ferrovia metropolitana, è noto che la mancanza di fondi ha imposto la sospensione dei lavori. La stampa ha già annunciato che difficilmente questa ferrovia entrerà in funzione per l'Anno Santo, e questa è una dolorosa, amara constatazione che noi qui dobbiamo fare. Io ritengo però che se noi avessimo i mezzi, potremmo riguadagnare molto del tempo che la stampa ritiene senza altro perduto e potremmo far sì che la ferrovia metropolitana entri in attività per lo meno durante il corso dell'Anno Santo. Io spero che se vi saranno i fondi verso la metà del 1950 la ferrovia metropolitana potrà funzionare. Ritengo che sia questo un impegno che tutti noi dobbiamo assumere, perchè Roma, che nel-

l'Anno Santo avrà un movimento turistico notevole (sono già prenotati circa un milione di pellegrini e questa cifra fa quindi pensare che il numero degli stessi oltrepasserà di molto i due milioni), si presenti in questa occasione in veste diversa da quella in cui la troviamo ancora.

Il disegno di legge che ci viene presentato riguarda, però, soltanto il pagamento di 800 milioni per far fronte alla differenza di costi di opere già eseguite, il che significa certamente un passo innanzi nella realizzazione di queste opere che debbono stare a cuore indiscutibilmente a tutti noi e non debbono essere considerate soltanto con occhio campanilistico. Però, essendo questo disegno di legge, nei riguardi delle opere che ho cercato di illustrare alla Commissione, ben poco efficiente, io proporrò, come emendamento, un articolo secondo che prevede una ulteriore spesa di un miliardo per la prosecuzione e l'eventuale ultimazione dei lavori. Gli 800 milioni che qui si concedono sono già dovuti per lavori eseguiti e non fanno che colmare una differenza di costi; occorre che i lavori siano proseguiti e mi richiamo, nell'affermare ciò, a quanto ha detto il nostro collega Ceschi in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, sulla necessità di non lasciare incompiuti lavori iniziati. La ferrovia metropolitana purtroppo già una volta è rimasta sospesa, e questa sospensione è costata diverse centinaia di milioni, perchè naturalmente molte opere già eseguite sono andate a male. Ora noi non possiamo, alla vigilia dell'Anno Santo e nel momento in cui possiamo constatare di aver fatto progressi con la metropolitana, lasciare questi lavori in sospeso. I fondi a disposizione ci sono. Abbiamo infatti questo miliardo rimasto accantonato per attività che sono strettamente connesse a questa, poichè era stato stanziato per sovvenzioni alle aziende municipalizzate in concessione di Roma. Ora, quando noi parliamo della ferrovia metropolitana — che mi auguro sarà data in concessione alla S.T.E.F.E.R. che già gestisce la Roma-Lido, ed è già in programma che le due ferrovie si riuniranno rendendo possibile un servizio diretto dal centro al Lido — quando parliamo della linea dei Castelli, quando parliamo della ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri, parliamo sempre

di linee in concessione gestite da aziende già di fatto municipalizzate. Sull'impiego quindi del miliardo che abbiamo a disposizione e che è previsto dalla maggiore entrata della legge dell'8 luglio 1949, tutti noi possiamo essere d'accordo. L'emendamento che porta lo stanziamento da 800 milioni a 1 miliardo e 800 milioni, è stato da me formulato d'accordo con l'amico Genco con il quale ho esaminato accuratamente la situazione. In esso emendamento il miliardo è ripartito fra i seguenti lavori: ferrovia metropolitana (opere murarie esclusi i finimenti); raddoppio ferrovia Roma-Nord (dal piazzale Flaminio al bivio La Celsa) e diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma (sede stradale e fabbricati); prolungamento della ferrovia Roma-Lido fino alla Via Imperiale (sede stradale e fabbricati). Rimangono escluse la linea dei Castelli romani e la ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri, perchè si tratta di opere di un'imponenza ben diversa che comportano spese di miliardi.

Faccio appello quindi alla comprensione della Commissione e spero che tutti ci si trovi d'accordo affinchè questi lavori possano inderogabilmente trovare il loro completamento e non rimangano abbandonati come rischiano di esserlo attualmente.

TOMMASINI. Spiace a me di non essere d'accordo con l'amico Borromeo o per lo meno di esserlo soltanto parzialmente. Infatti, io concordo nella spesa di 800 milioni prevista dal disegno di legge quale ci è stato presentato dal Ministro, ma non concordo affatto sull'emendamento proposto dal nostro relatore. E ciò per ragioni evidenti di regolarità amministrative. Noi sappiamo che da parte dei competenti di economia e finanza viene rimproverato sovente ai Ministri che, per rendere più facile l'approvazione di determinate spese, essi sono eccessivamente prudenti nel compilare i preventivi di spesa. Questi preventivi viceversa non sono così fatti per ragioni di prudenza, ma piuttosto per una sorta di furberia. Nel caso specifico, infatti, noi praticamente ci troviamo di fronte ad un preventivo analitico, compilato in base ad una legge del 1947. In quella legge, da noi approvata in un periodo in cui certamente i prezzi non erano inferiori a quelli di oggi, ci si dimostrava, in un'analisi per capitoli, che per la ferrovia metropolitana

occorrevano 2 miliardi e 535 milioni, per il raddoppio della ferrovia Roma-Nord e diramazioni 1 miliardo e 330 milioni, per il prolungamento della ferrovia Roma-Lido 530 milioni, per la ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri 1 miliardo e 240 milioni di lire e per la ferrovia dei Castelli romani 330.000 milioni di lire, con un totale di 6 miliardi in cifra tonda. Adesso, a due anni di distanza, si è reso necessario un ulteriore stanziamento di 800 milioni e sappiamo dal collega Borromeo, che nel suo zelo di romano è andato di persona a rendersi conto dei lavori, che questi 800 milioni sono già stati spesi e che occorre un altro miliardo. Un aumento di un miliardo e 800 milioni significa aver sbagliato il preventivo di spesa di circa il 30 per cento.

Eppoi, che cosa può significare questo miliardo in più che l'amico Borromeo ci chiede? Permetterà di portare a termini i lavori? Io vorrei vederci chiaro. Insomma, che cosa deve ancora spendere l'Italia (perchè non è soltanto Roma che spende) per vedere compiute queste opere? Le quali opere, del resto, viste nel quadro di Roma, come il collega Borromeo ce lo rappresenta, hanno un certo significato ed una certa importanza, ma viste nel quadro delle miserie attuali di tutta l'Italia questa importanza perdono in gran parte. Non è soltanto Roma ad esigere lavori urgenti, è tutta l'Italia.

In conclusione, io approvo la spesa di 800 milioni, ma in quanto all'ulteriore aumento di un miliardo mi dichiaro completamente contrario, anche perchè desidererei che non fosse un membro della Commissione, sia pure autorevole e romano autentico, a proporre un simile aumento, ma che il Ministro stesso venisse qui ad assumere la sua responsabilità con una nuova proposta di legge e non soltanto per stanziare un altro miliardo, ma per dirci tutto quello che occorre per andare in fondo alla questione affinchè ogni sei mesi non si debba ripetere il giuoco di nuovi stanziamenti. (*Approvazioni*).

GENCO. Io mi meraviglio della meraviglia del collega Tommasini. Se il decreto legislativo che approvava la spesa occorrente per l'esecuzione delle opere in questione era del novembre 1947, i progetti per dette opere erano certamente anteriori, perchè non è

possibile formulare dei progetti in pochi giorni. L'aumento di 800 milioni, come è stato spiegato, serve per far fronte all'aumento dei prezzi verificatosi nel frattempo, ma noi avremmo eseguito uno stanziamento inutile se, dopo aver concesso gli 800 milioni, non dessimo la possibilità di ultimare questi lavori. Io non mi preoccupo, come si preoccupa invece l'amico Borromeo, dell'Anno Santo, per la semplice ragione che dubito fortemente che la ferrovia possa essere attrezzata per quell'epoca. Qui non si tratta nè di Roma in generale nè dell'Anno Santo in particolare, ma si tratta di venire incontro ai bisogni di una zona vastissima quale quella di San Paolo che chiede di essere allacciata con mezzi di comunicazione adatti al centro di Roma. È necessario che questa ferrovia, che è già costruita quasi per intero, sia messa in condizione di poter funzionare.

Avrete letto sui giornali quali sono i progetti per la galleria sotto l'allargata Piazza dei Cinquecento: le scale, la sala d'aspetto, gli accessi, i corridoi e via dicendo. Si tratta di opere che vanno terminate per poter permettere finalmente uno sfogo alle necessità di una numerosa parte della popolazione della Capitale. Oggi per andare dalla stazione Termini a San Paolo occorrono non meno di 50 minuti, per andare da San Paolo ad Ostia ci si impiega mezz'ora; ci vuole perciò un'ora e mezza per recarsi dal centro di Roma al Lido. Terminando la metropolitana noi risolveremo, in certo qual modo, anche il problema degli alloggi, perchè molti fabbricati sono stati costruiti nei quartieri della zona e, per invogliare i cittadini a recarvisi, occorre collegarli con mezzi rapidi al centro. Nella maggior parte delle grandi città d'Europa e d'America vi sono ferrovie metropolitane che smaltiscono rapidamente un traffico enorme: diamo anche a Roma questa possibilità. Se noi non concediamo queste somme rischiamo di abbandonare completamente una ferrovia che è già costata diversi miliardi.

FERRARI. Noi siamo contrari all'emendamento presentato dal collega Borromeo e riteniamo che non sia da inserirsi in questa legge. Se la cosa effettivamente sta a cuore, come deve stare a cuore, al collega Borromeo, egli potrà benissimo farsi iniziatore di un

nuovo disegno di legge. Ma qui mi pare un fuori luogo parlare di aumentare la concessione di 1 miliardo.

Venga il Ministro a dirci in quali condizioni è la metropolitana, che consistenza di opere noi abbiamo, quali necessità abbiamo per portarla ad un determinato stato di efficienza, di rendimento, di utilità. Solo allora potremo effettivamente discutere il problema.

In verità le argomentazioni portate dai colleghi Borromeo e Genco hanno una certa consistenza, riferendosi in modo particolare all'anno prossimo. Infatti noi ci troviamo con un'opera compiuta fino ad un certo punto, che rimane inoperosa, inattiva, e che non porta nessun utile alla città di Roma.

Premesso questo, ossia opposizione all'emendamento del senatore Borromeo, voglio chiedere alcune spiegazioni che ci permetteranno di approvare con tranquillità il disegno di legge. Qui, se ben ho capito, si tratta di aggiornamento di opere già compiute; è così?

BORROMEO, *relatore*. Sì.

FERRARI. Io però ho bisogno di chiedere anche questo: si tratta di aggiornamento di prezzi od anche di aggiornamento di quantità e di qualità di lavoro? Questo non risulta dal disegno di legge, mentre da una parte della relazione sarei portato ad arguire che si tratta solo di aggiornamento di prezzi, quindi sul lavoro già eseguito.

BORROMEO, *relatore*. Perfettamente.

FERRARI. Orbene, è previsto questo nelle clausole dei contratti?

BATTISTA. Non c'è bisogno della clausola di revisione prezzi. La legge è operante anche se non c'è la clausola.

FERRARI. Ci deve essere qualche clausola. I lavori sono stati così affidati: quelli della metropolitana alla società «Mediterranea»; quelli della Roma-Nord li esegue direttamente la stessa società; quelli della Roma-Lido invece sono stati affidati alla S.T.E.F.E.R. Comunque questi lavori sono stati affidati con determinate clausole contrattuali che prevederanno le modalità della revisione dei prezzi. Questo desideravo conoscere, perchè ogni qualvolta ci si presenta un disegno di legge di questo genere, sarebbe opportuno che noi fossimo messi in condizione di poter effettivamente giudicare la cosa con piena e com-

pleta serenità. Pertanto avrei desiderato che il collega Borromeo ci avesse detto questa mattina che per la metropolitana si sono eseguiti lavori per lire « tot », con un contratto così stipulato, che prevede la revisione dei prezzi alle condizioni a), b), c), ecc.

Ora, chiariti questi punti, trattandosi di una convenzione di lavori eseguiti, noi non abbiamo nessuna eccezione da fare.

BATTISTA. Vorrei ulteriormente chiarire il pensiero del collega Ferrari riguardo alla clausola di revisione prezzi. Io ho letto solo adesso la relazione del disegno di legge sul quale ha riferito il collega Borromeo, e mi sembra che essa sia sufficientemente chiara in quanto parla di revisione di prezzi contrattuali in dipendenza degli aumenti verificatisi dopo il 1° giugno 1947, in modo da adeguarli a quelli del mercato attuale, dedotta l'area del 10 per cento, ecc., come previsto dalla legge di revisione. Quindi non si tratta di nuovi lavori, bensì di lavori che potrebbero essere già eseguiti o che comunque sono in corso di esecuzione, per i quali spetta la revisione prezzi. Dice il collega Ferrari: vorrei essere sicuro, però, che a questi appaltatori spetti per contratto la revisione dei prezzi. Mi permetto di far presente al collega Ferrari che la legge n. 1501, che appunto fissa le modalità della revisione prezzi, tra l'altro dice che non è necessaria la clausola contrattuale della revisione prezzi per avere diritto ad essa. Ovvero, quando si verificano delle variazioni nei prezzi di mercato, anche se non vi è la clausola contrattuale che dica che si deve avere la revisione prezzi, questa diviene lo stesso un diritto da parte dell'amministrazione di concederla a chi esegue il lavoro.

PRESIDENTE. Un diritto o un dovere?

BATTISTA. Un diritto, perchè infatti l'articolo della succitata legge dice che è in facoltà dell'amministrazione appaltante di concedere la revisione prezzi per la variazione di questi verificatisi sul mercato. Quindi è una facoltà dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Quale è la prassi?

BATTISTA. Pur essendo una facoltà dell'amministrazione, la quale potrebbe, a rigor di legge, anche non concederla, vi è tutta una serie di pareri del Consiglio di Stato che inducono a farlo. E siccome questa disposizione di

legge è d'indole essenzialmente morale, ovvero che lo Stato ed anche i privati non hanno nessun diritto di avvalersi di speciali contingenze del mercato per fare i propri interessi a scapito di un altro, è chiaro che questa facoltà si trasforma in un dovere. Infatti non è mai avvenuto il caso che l'amministrazione si sia rifiutata alla concessione. Perciò la lettura dei contratti non serve, perchè certamente anche se non c'è la clausola particolare le ditte hanno diritto lo stesso alla revisione prezzi.

CAPPELLINI. Vorrei fare una domanda: con questo ulteriore stanziamento di 800 milioni la ferrovia metropolitana potrà o no essere posta in esercizio?

PRESIDENTE. Ha già detto il relatore che potrà funzionare per un solo tratto.

CAPPELLINI. Vorrei anche conoscere, se fosse possibile, lo stato dei lavori e per quale tratto potrà, con questo ulteriore stanziamento, funzionare la metropolitana. Se con esso non potrà essere posta in esercizio, allora s'impone per il Ministro la necessità di presentare un nuovo disegno di legge nel quale, oltre alla richiesta di un nuovo finanziamento, si dica anche e lo stato dei lavori e la data approssimativa dell'ultimazione dei lavori stessi con il nuovo stanziamento che verrà eventualmente richiesto, perchè su questo argomento noi siamo pressochè al buio.

FRANZA. L'esame di questo disegno di legge ha posto la Commissione in condizione di esaminare il problema della metropolitana di Roma. È, questo, un grosso problema, che la Commissione non può non affrontare e non tentare di risolvere.

È stato presentato un emendamento da parte del collega Borromeo, ed i senatori Tommasini e Ferrari si sono dichiarati contrari a questo emendamento; però l'uno e l'altro hanno ravvisato l'opportunità di interpellare il Ministro per avere delle delucidazioni in merito. Il senatore Tommasini ha escluso in modo assoluto che si possa in questa occasione discutere dell'emendamento, e ciò ha detto anche il senatore Ferrari, ma solo perchè egli non ravvisava una connessione tra il disegno di legge sottoposto al nostro esame e l'emendamento presentato dal collega Borromeo. Non posso condividere l'opinione del collega Ferrari, perchè il disegno di legge contempla precisa-



mente i lavori per la metropolitana e quindi, opportunamente, stando alla stretta interdipendenza e connessione, si può esaminare l'emendamento. Ma qui ci sarebbe — questo sembra il diffuso parere della Commissione — la ragione di opportunità di ascoltare il Ministro dei trasporti perchè ci dica se con questo stanziamento proposto dal senatore Borromeo è possibile ed in quale periodo di tempo mettere in funzione la metropolitana. Perchè se veramente, stando alla disponibilità dei fondi di 1 miliardo, fosse consentito durante l'Anno Santo di mettere in funzione la metropolitana almeno fino a San Paolo, si realizzerebbe cosa di grande interesse non solo per Roma, ma per l'Italia tutta, essendo Roma il centro non soltanto d'Italia, ma un centro universale per cui bisogna guardare con molta larghezza a questa città. Noi dobbiamo fare in modo che la metropolitana funzioni per l'Anno Santo, e pertanto io ravviserei l'opportunità d'invitare il Ministro affinché ci dia spiegazioni, sospendendo l'esame del disegno di legge. Questa è la precisa proposta che io faccio alla Commissione.

GENCO. Voglio far rilevare anche un'altra cosa. È chiaro per tutti quelli che viaggiano — e siamo tutti viaggiatori — che i lavori del fabbricato centrale della stazione Termini, si avviano rapidamente alla fine; è chiaro pure che, ultimato il fabbricato centrale, bisognerà sistemare la piazza. . . Ora, io non riesco a capire come si possano eseguire i lavori di sistemazione della piazza senza aver prima condotto a termine quelli sotterranei della galleria della metropolitana. Donde la necessità di non rimandare oltre misura la risoluzione di questo problema. Pertanto mi dichiaro d'accordo con il collega Franza di rinviare la seduta a domani perchè il Ministro ci fornisca le delucidazioni necessarie.

FERRARI. Mi pare che la proposta del senatore Franza rimpicciolisca il problema. Mi rendo perfettamente conto dell'importanza della metropolitana di Roma. Aggiungerò che sono stato proprio io, nella mia qualità di Ministro, a riprendere i lavori nel 1946, perchè il problema della metropolitana, oltre ad altre ragioni, era stato reso assillante da motivi di contingenza. Io sono d'accordo sulla necessità che si inviti il Ministro a meglio precisare la

questione della metropolitana stessa. Ma occorre farlo indipendentemente da questo disegno di legge, che deve camminare per suo conto. Non è con questo che io abbia un gran desiderio di sollecitare l'approvazione del disegno di legge stesso, benchè naturalmente non mi opponga alla sua approvazione. Ma, prendendo lo spunto da questo provvedimento, occorre che si analizzi a fondo l'intero problema per vedere: primo, quale è la consistenza e la situazione attuale dei lavori; secondo, quali sono le possibilità di messa in efficienza dei lavori medesimi, quale spesa importino ed il tempo che occorre per portarli a termine. Non parliamo però di terminare per ora la metropolitana. Il progetto della metropolitana che nel suo complesso è solo di massima, è attualmente esecutivo soltanto per una parte, vale a dire per il tronco stazione Termini-zona oltre San Paolo: oggi sarebbe una fantasia fuori luogo pensare ad altre soluzioni.

BATTISTA. Mi richiamo alle osservazioni del collega Ferrari per dire che sono contrario alla proposta Franza. Come giustamente ha detto il senatore Ferrari, il provvedimento che noi oggi esaminiamo riguarda un caso del tutto particolare, ovvero sia la revisione dei prezzi contrattuali. Volere o non volere, questi 800 milioni per la revisione dei prezzi contrattuali — ammettendo, come ammettiamo, che i calcoli fatti dagli uffici tecnici del Ministero siano giusti — noi dobbiamo concederli alle imprese. Quindi il provvedimento è a sè stante; si tratta di lavori già eseguiti e per cui occorre una revisione di prezzi, stabilita in 800 milioni che dobbiamo dare. Finora noi abbiamo divagato, abbiamo parlato dell'importanza della metropolitana, della necessità che sia finita presto e della probabilità che, oltre alle somme già stanziare, ne occorreranno delle altre per il completamento dei lavori. Questo sarà certamente vero, ma dovrà formare oggetto di un altro disegno di legge. Comunque, anche se inviteremo qui da noi il Ministro domani, egli probabilmente non potrà dirci quanti milioni occorrono ancora per terminare l'opera. Per stabilirlo si dovranno fare degli studi, si dovrà compiere una perizia e soltanto allora lo si potrà sapere esattamente. Io perciò proporrei di rigettare la proposta del collega Franza. Approviamo il disegno di legge nella

forma con cui ci è stato presentato dal Ministero e che riguarda un problema limitato e a sè stante; chiediamo poi al Ministro, con un ordine del giorno o con un'interpellanza in Assemblea, che ci chiarisca il problema generale della metropolitana e ci dica quali sono le somme che ancora occorrono per il suo completamento.

FOCACCIA. Ritengo di conoscere la questione abbastanza bene. Il problema principale è quello di terminare la metropolitana. Naturalmente non è subito possibile ottenere tutte le somme che occorrono per il completamento. Il miliardo, il cui stanziamento è stato proposto dal senatore Borromeo, potrà servire a eseguire soltanto una parte dei lavori, e cioè il tronco a cui accennava il collega Franza o poco più, per collegare la metropolitana con la ferrovia Roma-Lido. Se noi vogliamo approvare questo disegno di legge così come è, approviamolo pure. È urgente però che il Ministro venga qui a dirci quale è la situazione, quali sono i mezzi per fronteggiarla. Queste informazioni potrebbero fornirci fin da domani, perchè il Ministro ed i suoi burocrati conoscono a fondo la questione.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere all'onorevole Borromeo se insiste sempre nel suo emendamento aggiuntivo.

BORROMEO, *relatore*. Insisto, e faccio presente alla Commissione che, se ho ritenuto di doverlo presentare, non lo ho fatto con leggerezza, ma perchè insieme con il collega Genco ho appurato che la situazione lo consigliava. Se noi abbiamo chiesto di poter usufruire di un altro miliardo per impiegarlo nei lavori della metropolitana, almeno per completarla sino a San Paolo, una ragione evidentemente c'è. Quindi se ci si oppone a questo nuovo stanziamento, come in effetti mi pare che ci si opponga, io, richiamando ciascuno di noi al proprio senso di responsabilità, invito a rendersi conto del tempo che si perde nel chiedere che si presenti una nuova proposta di legge, che dovrà essere elaborata ed esaminata e che diventerà esecutiva tra molti mesi, e quindi inutile, per lo meno dello scopo che attualmente ci dobbiamo prefiggere.

Se io ho fatto la proposta di emendamento, l'ho fatta avendo consultato il Ministero ed

essendomi reso conto della possibilità di impiego di questo miliardo, che se non otterremo subito andrà perduto. La Commissione assumerà la responsabilità — ed io voglio che essa sia qui ben precisata — di non aver voluto affrontare il problema, di non aver voluto impiegare un miliardo che probabilmente non potremo più impiegare, di avere impedito di fatto la prosecuzione dei lavori della metropolitana.

Detto ciò, dichiaro di associarmi alla proposta di rinvio a domattina per sentire i chiarimenti del Ministro competente.

PRESIDENTE. Faccio osservare al senatore Borromeo che con la proposta di un emendamento comportante la spesa di un nuovo miliardo, si rende necessario il parere della Commissione finanze e tesoro. Questo emendamento quindi, dovrebbe essere votato dalla Commissione se mai dopo che fosse stato richiesto ed ottenuto il parere favorevole dalla Commissione finanza e tesoro. Ciò indipendentemente dal fatto, che mi sembra notevole che la nostra Commissione porti lo stanziamento proposto da un disegno di legge governativo da 800 milioni ad un miliardo e 800 milioni, senza che vi sia alcun progetto di impiego di questa somma.

Io pregherei la Commissione di decidere se intende senz'altro passare all'approvazione del disegno di legge quale è o se vuole prima sentire il Ministro per esaminare tutta la questione nel suo complesso.

CAPPELLINI. Noi tutti siamo preoccupati del problema della metropolitana, ma in questo momento non siamo in grado di giudicare se, anche con l'ulteriore concessione di un miliardo, la ferrovia sotterranea potrà funzionare. Preghiamo quindi il Ministro di farci un'esposizione dettagliata e precisa e può anche darsi che, dopo le dichiarazioni del Ministro, ci si accorga che un miliardo non basta, ma che ne occorrono due o tre.

PRESIDENTE. Allora, se non si fanno osservazioni, la discussione di questo disegno di legge viene rinviata a domani allo scopo di ascoltare il Ministro sulla questione.

*(Così rimane stabilito).*

La riunione termina alle ore 11,50.