

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 13 OTTOBRE 1949

(40^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegno di legge:

(Seguito della discussione e approvazione)

« 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 » (N. 580):

PRESIDENTE	Pag. 343
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	344, 353 e <i>passim</i>
BORROMEO, <i>relatore</i>	344, 352, 355 e <i>passim</i>
TOMMASINI	346
BATTISTA	347
VACCARO	347
FERRARI	347
GENCO	349
MARIOTTI	350
FRANZA	351
TROIANO	351
FOCACCIA	351
LAVIA	351
CAPPELLINI	352
TOSELLI	352

La riunione ha inizio alle ore 10.30.

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

È presente il Ministro dei trasporti, senatore Corbellini.

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

Seguito della discussione e approvazione 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 » (N. 580).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 ». Su questo provvedimento abbiamo già a lungo discusso in altra seduta e la nostra Commissione, soprattutto in presenza di un emendamento proposto dal senatore Borromeo e tendente ad un ulteriore stanziamento di un miliardo, decise di invitare il Ministro dei trasporti per avere quei chiarimenti che consentissero di procedere più agevolmente nella discussione.

L'onorevole Corbellini è cortesemente intervenuto alla nostra odierna riunione: do quindi a lui la parola perchè ci dia le opportune delucidazioni.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono ben lieto di esporre agli onorevoli colleghi la situazione.

L'altro giorno in una riunione del C.I.R. si è parlato dei lavori per la ricostruzione e il potenziamento delle ferrovie concesse e delle ferrovie private — secondo anche quanto ho detto al Senato nel mio discorso sul bilancio dei trasporti — in modo da vedere se si potessero fare dei pagamenti differiti e quindi avere i capitali necessari per poter andare avanti nei nostri lavori, almeno in linea di massima, salvo la precisazione dei dettagli.

Abbiamo stabilito che possiamo seguire il concetto che i lavori per la ricostruzione veri e propri dovrebbero essere a carico dello Stato, a pagamento differito, mettendo nel bilancio annualità per un certo numero di anni: per 15 o 20 anni. Se, ad esempio, stabilissimo delle annualità di 12 miliardi potremmo raggiungere la somma capitale di 200 miliardi subito spendibile.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, nel bilancio prossimo, 1950-51, in virtù della legge 14 settembre 1947, saranno stanziati in bilancio 2 miliardi per la ricostruzione. Ecco dunque i « fondi occulti », di cui avete parlato, che ci possono permettere di fare un programma e ci danno una certa tranquillità nel proseguimento dei lavori.

In seguito mi permetterò di tornare qui da voi per esaminare insieme il programma di massima, relativo alla ricostruzione, seguendo i criteri che saranno elaborati dall'istituendo Consiglio superiore dei trasporti, il cui progetto istitutivo è già stato presentato alla Camera ed è già allo studio presso l'8ª Commissione permanente. Al Senato ne abbiamo parlato a lungo e autorevolmente, ma era bene che anche alla Camera questo progetto fosse preso in esame prima della discussione generale sul bilancio.

Anzi, ho detto all'onorevole Angelini, Presidente di quella Commissione, che sarebbe opportuno su di esso uno scambio di idee tra alcuni senatori e deputati per qualche eventuale modificazione da apportare, nel senso

cioè di concordarla prima che il progetto venga portato alla discussione.

Fatta questa premessa, dunque, ripeto, i « fondi occulti » ci sono, onorevoli colleghi, e non sono occulti perchè più palesi di così non potrebbero essere.

Venendo al problema particolare che ci interessa, debbo dire che, indubbiamente, per il completamento della Metropolitana si ha bisogno urgente di fondi. Voi sapete che questi fondi sono in gran parte quelli che il Senato non ha concesso in seduta plenaria al Ministero e che adesso richiediamo in forma più circostanziata come stanziamento per questo particolare disegno di legge. Prima erano stati genericamente domandati per la ricostruzione, oggi, invece, li chiediamo specificatamente per la Metropolitana di Roma.

Per tutte le osservazioni che gli onorevoli colleghi vorranno fare al riguardo sono qui a loro completa disposizione.

BORROMEO, *relatore*. Il relatore ha ben poco da aggiungere. Nella discussione precedente la Commissione si soffermò e sul disegno di legge, che concerne gli 800 milioni per conguaglio differenze di prezzi, chiedendo chiarimenti che furono dati, e sull'emendamento da me proposto per un ulteriore stanziamento di un miliardo, essendo stata sollevata da taluno la questione della disponibilità e prospettata la necessità di interpellare la Commissione finanze e tesoro per averne il parere.

Tutto questo è stato fatto. La Commissione finanze e tesoro ha espresso il suo parere favorevole limitatamente ad un ulteriore stanziamento di 850 milioni che ha ritenuto esser coperti dal quinto provvedimento di variazioni per l'esercizio 1948-49, di cui alla legge 8 luglio 1949, n. 421. Quindi possiamo disporre di questi 850 milioni, il che porta necessariamente alla modifica dell'emendamento da me proposto e alla diversa ripartizione della somma disponibile per i tre lavori che erano considerati in questo articolo e cioè, la ferrovia metropolitana, che assorbirebbe 700 milioni, il raddoppio della Roma-Nord, per cui si avrebbero 65 milioni, e il prolungamento della ferrovia Roma-Lido per il quale si dovrebbero stanziare 85 milioni per il completamento delle opere murarie.

Per quanto riguarda i lavori della Metro-

litana, oltre a far rilevare alla Commissione che questo stanziamento è previsto per la prosecuzione dei lavori anche a sollievo della disoccupazione — perchè tutto va in riferimento alla legge originaria che era quella che prevedeva l'impiego di determinate somme per ovviare alla disoccupazione in Roma — vi è da fare un'altra considerazione circa l'opportunità di proseguire questi lavori e cioè, riservandoci di esaminare in sede più opportuna il complesso del fabbisogno per l'ultimazione dell'opera, vedere se è possibile che la Metropolitana possa entrare in attività, sia pure in modo ridotto, prima della fine dell'Anno Santo e quindi rispondere parzialmente alle esigenze del traffico di Roma. Formulo l'augurio che questa entrata in attività della Metropolitana possa verificarsi al più presto possibile affinché essa, considerato l'afflusso notevole di turisti che avremo l'anno prossimo, possa portare un contributo notevole allo sveltimento del traffico.

Ad ogni modo, ritengo che di questo argomento sia inutile parlare in questo momento. Adesso noi esaminiamo soltanto la possibilità di proseguire i lavori. In sede opportuna parleremo di tutti i servizi che interessano Roma, principalmente di quello dei Castelli.

Per questo io chiedo alla Commissione l'approvazione dell'emendamento sostitutivo dell'articolo 2 come risulta con le modificazioni apportatevi in ragione della minore disponibilità di fondi. Esso è così formulato:

Art. 2.

Per la prosecuzione dei lavori della ferrovia Metropolitana di Roma e per il completamento delle opere murarie relative al prolungamento della ferrovia Roma-Lido fino alla Via Cristoforo Colombo e di quelle relative alla galleria di raddoppio della ferrovia Roma-Nord è autorizzata la maggiore spesa di lire 850 milioni ripartita come appresso:

1) Ferrovia Metropolitana	L. 700.000.000
2) Galleria di raddoppio della ferrovia Roma-Nord	» 65.000.000
3) Opere murarie per il prolungamento della ferrovia Roma-Lido	» 85.000.000
Totale	L. 850.000.000

Propongo poi l'aggiunta di un articolo 3 così formulato:

Art. 3.

Per gli effetti di cui all'articolo 81, comma 4°, della Costituzione della Repubblica, alla copertura dell'onere complessivo di lire 1.650 milioni derivante dalla presente legge viene destinata, per lire 850 milioni, una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 8 luglio 1949, n. 421, concernente variazioni dello Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-49 (quinto provvedimento) e per lire 800 milioni una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui all'altra legge 21 agosto 1949, n. 618, concernente pure variazioni dello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1948-49 (dodicesimo provvedimento).

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere alle occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-49 ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Perchè i colleghi siano completamente informati desidero chiarire che le spese di cui all'articolo 1 riguardano precisamente la revisione dei prezzi di lavori già eseguiti. Per quanto riguarda la Metropolitana di Roma allo stato attuale tutta quella che è la sede, cioè proprio la strada e il rustico nella parte interna delle gallerie, è finito. Abbiamo ultimato i lavori fin dal marzo-aprile di quest'anno per cui avremmo potuto, se avessimo avuto i fondi, procedere subito dopo con l'armamento e con l'elettrificazione.

Il problema che richiedeva un tempo maggiore era evidentemente quello di costruire il materiale rotabile perchè dovevano passarsi le ordinazioni alle ditte costruttrici che, come tutti sanno, richiedono notevole tempo per soddisfarle. Il complesso delle opere da eseguire e cioè l'armamento, l'elettrificazione, i sistemi di blocco e il materiale rotabile, ascende, per le perizie fatte, ad un valore di circa 3 miliardi e 600 milioni. Di questi 3.600 milioni, circa 1.000 sono da riferirsi ad una prima dotazione di materiale rotabile nella previsione di un servizio con la frequenza di corse intorno ai 5

minuti o poco meno. Riteniamo che, in base alla legge già pubblicata dei 20 miliardi relativi all'E.R.P., si possa contare di avere il miliardo in essa previsto per la Metropolitana. Restano quindi 2 miliardi e 600 milioni.

Grosso modo, l'attuale provvedimento, il cui stanziamento è stato ridotto a 700 milioni per nuovi lavori, fa ridurre l'ultimo fabbisogno a circa un miliardo e 900 milioni.

Quindi è bene intendersi: per finire la Metropolitana, oltre a quanto è stato stanziato, occorrono ancora circa 2.000 milioni in cifra tonda, tutto compreso: materiale rotabile, elettrificazione, armamento e sistemi di blocco.

Questa è la previsione degli stanziamenti necessari che abbiamo discusso al C.I.R., come vi dicevo pocanzi, per stabilire le modalità di compilare i necessari provvedimenti legislativi. Certo è un peccato che questi lavori non si siano potuti finire prima dell'Anno Santo, ma purtroppo la scarsità dei mezzi finanziari ci ha impedito di potervi dar subito mano e di terminarli.

Ricordo ai colleghi che noi abbiamo attuato sulla linea di contatto la tensione di 1.500 Volt, la più alta di tutto il mondo per servizi di metropolitana. Mentre in America ed anche in Russia stanno mantenendo ancora i 650 Volt, noi, in base agli studi di una apposita ed autorevole Commissione tecnica — di cui faceva parte anche il senatore Focaccia, qui presente, non nella sua qualità di senatore, ma nella sua qualità di tecnico esimio — abbiamo preso la coraggiosa decisione di adottare la tensione di 1.500 Volt sulla linea aerea di contatto. Ricordo anche che potremo fare il servizio della Metropolitana utilizzando in parte il materiale rotabile della Roma-Lido; risolveremo così anche il problema del personale, perchè durante il periodo precedente l'estate, potremmo valerci del fatto che esso è esuberante per i servizi di Ostia.

Non possiamo stabilire per l'inizio del servizio delle date precise, perchè in questo campo non si possono stabilire date fisse; ma posso con forte approssimazione dire che ciò sarà verso l'estate perchè effettivamente spero di poter risolvere tutti i problemi che ho rapidamente ricordato per quell'epoca.

TOMMASINI. Vorrei ripetere quello che ho già detto l'altro giorno in assenza del Mini-

stro, dichiarando subito che quello che dirò non inciderà menomamente sul mio voto, che sarà senz'altro favorevole al disegno di legge in esame, ma trae maggiore alimento da quello che ha detto l'onorevole Ministro.

È di ieri, in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, la voce generale che si è elevata contro il pericolo di queste quotidiane revisioni di prezzi che si proiettano nell'avvenire per lunghi anni.

Ho firmato un ordine del giorno presentato dal collega Genco, tendente a stabilire il punto ed a farla finita, se è possibile, una buona volta. Intendo qui, pertanto, preoccuparmi di questa famosa faccenda della revisione dei prezzi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Noi non facciamo già più revisioni di prezzi nei contratti.

TOMMASINI. Io ho qui dinanzi a me questa legge, la quale è accompagnata da una relazione che dice: « Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 26 novembre 1947, n. 1597, fu determinata la spesa occorrente per la esecuzione di opere pubbliche ferroviarie ecc. ecc., a sollievo della disoccupazione... ». Poi segue un'analisi precisa delle varie opere, fra cui: Ferrovia Metropolitana (opere murare esclusi i finimenti), 2.530 milioni.

Orbene, signor Ministro, francamente io non vedo, dal periodo del novembre 1947 al novembre 1949, una ragione che giustifichi questo ulteriore stanziamento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Lei nemmeno immagina, onorevole Tommasini, le spese imprevedute che si incontrano scavando sotto una città come Roma.

TOMMASINI. Si tratta allora di revisione di stanziamento, non di prezzi. Mi consenta, onorevole Ministro, di contraddirla, ma qui è bene che ci parliamo chiaro. In un caso si tratta di una revisione di prezzi di capitoli, ma quando invece si tratta di revisione di stanziamento dovuta a maggiori lavori, non è più una ravisione di prezzi, ma una revisione di preventivo di spesa, ossia il consuntivo della spesa, in rapporto a nuovi lavori che vengono determinati.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma quando si scava una galleria non si può prevedere con esattezza la spesa.

TOMMASINI. Onorevole Ministro, come revisione di prezzi io intendo, e Genco intende e Battista intende, e tutti intendono una revisione di quelli che sono stati i prezzi dei capitoli in base ad un aumento verificatosi sul mercato.

BATTISTA. Esatto: altrimenti si chiama perizia suppletiva.

TOMMASINI. Ora, questa è una questione amministrativa sulla quale desidero che sia fatto il punto. Per questa revisione di prezzi bisogna stabilire dove vogliamo arrivare. Prendo atto che l'onorevole Ministro dice che questa è l'ultima revisione di prezzi, ma certo è che, in questo caso, noi andiamo ad aumentare quelle che furono le previsioni analitiche del 1947 di circa il 25 per cento. Ho dichiarato dinanzi che approverò la legge, con questa raccomandazione però: che si faccia, ripeto una volta di più, il punto. E questo amo dire al mio Ministro anche in riferimento a quello che è stato l'esordio del suo intervento, quando astraendo dal fatto specifico di questa legge, ha parlato del programma di ricostruzione nel campo delle ferrovie dello Stato e nel campo delle ferrovie e tranvie in concessione.

Ora, qui, egregi colleghi, vi richiamo a quel senso di responsabilità e di coscienza che deve imporre lo stato della finanza italiana. Noi in questi giorni ci dibattiamo in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, chiedendo, chiedendo e chiedendo, mentre il Ministro non ha nulla. Ed allora io mi domando, e lo espongo in fraternità di spirito e cameratismo — scusate la parola che non è buttata là, ma ponderata — col Ministro, e dico se non sia forse giunto il momento di applicare un po' la politica della lesina in questa ricostruzione. Perché quando, per esempio, vado a Como, e vedo la nuova stazione, la quale è costata quello che il Ministro saprebbe dirmi — e non voglio saperlo — io dico che gli svizzeri che vengono in Italia e passano da Como, si sgomenteranno di certo di ciò che noi abbiamo fatto colà, certamente sproporzionato a quello che è il fabbisogno di quella stazione. È di ieri la voce di un ingegnere del servizio trazione, il quale mi diceva che gli introiti della stazione di Como non saranno sufficienti nemmeno a coprire le spese di riscaldamento della stazione stessa.

Perciò dico: andiamo piano! La Francia non ha ancora ricostruito la stazione di Modane e non si sa se la ricostruirà. Dunque noi dobbiamo fare in maniera — ed è un ferroviere che lo dice — che la nostra spesa per la ricostruzione sia più austeramente equilibrata.

Quando noi avremo costruito quei vastissimi saloni, di cui tutti parlano, a Roma Termini, non so se avremo fatto veramente un'opera che si proietterà nella storia. Forse diceva bene quell'altro ingegnere che, inaugurandosi il viadotto di Desenzano, magnifico viadotto, affermava che « proiettato nella storia avvenire noi vorremmo si dicesse che per il viadotto di Desenzano abbiamo compiuto un'opera che in rapporto a quelle che erano le condizioni della nostra potenzialità economica in quel momento era già qualcosa di monumentale ». Ma non esageriamo. Con questo monito che mi è stato suggerito dal Ministro all'esordio del suo intervento, richiamo la severità della nostra Commissione e del suo Presidente a quella ormai necessaria politica di parsimonia nell'amministrazione del bilancio dello Stato. (*Approvazioni*).

VAOCARO. Quanto ha detto il collega Tommasini con molta eleganza mi risparmia un più lungo intervento. Io sono nettamente contrario alla legge. Non posso infatti votare una legge quando con fondi occulti — e quando si tratta di spese per Roma si trovano sempre i fondi — s'impegnano tante centinaia di milioni per Roma, mentre penso che nella mia Calabria ed in tutta Italia vi sono paesi dove non si possono costruire scuole, strade e nemmeno cimiteri. Per questo motivo sono nettamente contrario all'approvazione di questo provvedimento e chiedo che queste spese siano accollate al comune di Roma, perchè la Metropolitana è cosa che interessa anche tutta l'Italia, ma specialmente i cittadini romani.

FERRARI. Anzitutto devo dichiarare che sono molto grato all'onorevole Ministro per le illustrazioni che ci ha dato e per averci messo a conoscenza della situazione e della consistenza attuale dell'opera, che è argomento del disegno di legge, e del programma, o meglio delle disponibilità che vi sono per fronteggiare quest'opera.

Precisiamo ora bene i punti sottoposti al nostro esame. Il disegno di legge prevede sol-

tanto, come è stato presentato dal Ministero, la spesa di 800 milioni per lavori già eseguiti. L'onorevole Ministro mi pare abbia detto qui adesso — cerco di chiarire a me stesso — che si tratta di opere completamente eseguite, per le quali si è verificato un aumento di prezzi, e quindi la necessità di una revisione. Ma successivamente mi pare anche che egli abbia modificato la precedente dichiarazione aggiungendo che non si tratta soltanto di revisione di prezzi, ma di maggiori opere, o meglio di maggiori oneri in quanto nell'esecuzione dei lavori si sono incontrate difficoltà non previste. Questo avviene di frequente e in modo particolare — me ne rendo perfettamente conto — per quel che riguarda la Metropolitana di Roma.

Anzi in proposito io prospetterei l'opportunità che i nostri colleghi della Commissione andassero a rendersi conto personalmente, accompagnati dall'onorevole Ministro, dello stato dei lavori della Metropolitana, perchè ritengo che essa meriti questa visita.

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

FERRARI. È certamente un'opera grandiosa che fa onore all'ingegneria italiana e che fa onore ai funzionari che noi abbiamo ancora oggi nel Ministero dei trasporti. Penso che si possa affermare con tranquillità che la Metropolitana sarà, non dirò la migliore che esista, ma certamente tra le migliori, e penso che essa raccolga i risultati di tutte le altre metropolitane, in modo di assicurare un servizio che non abbia nulla da invidiare a quelle già esistenti. D'altra parte così è avvenuto per la metropolitana di Mosca, la quale ha sfruttato evidentemente gli insegnamenti di quella di Parigi e delle altre; la nostra penso che potrà sfruttare senz'altro gli insegnamenti anche della metropolitana di Mosca, a parte la minore o maggiore capacità.

In sostanza, quindi, si tratta di revisione di prezzi e di variazione nell'onere per le opere che si sono compiute; e quindi nulla di nuovo si fa con questi 800 milioni.

Io non sono contrario alle revisioni dei prezzi, perchè prevedo il fatto degli appalti non sotto il profilo di una speculazione, come potrebbe essere per un commercio ed anche in

certi casi per un'industria, ma vedo invece l'esecuzione, o meglio l'impegno di una esecuzione, con gli oneri che essa porta e con le spese che si debbono affrontare per questi oneri. Quindi, in linea di principio — ripeto — non sono contrario alla revisione dei prezzi. Una sola cosa ho sempre chiesto e chiedo ancora qui: che quando vengono dei disegni di legge che riguardano questo argomento, sarebbe opportuno, anzi necessario, che un'illustrazione non di dettaglio delle voci, ma delle categorie nel complesso, li completasse.

Invece così noi cosa abbiamo? Abbiamo solo indicate le cifre che occorrono per la Metropolitana, per la Roma-Nord, per la Roma-Lido, per i Castelli: questa è tutta la specificazione che viene portata al nostro esame. Io avrei invece desiderato che fosse stato portato questo disegno di legge con una maggiore precisione di dati. Questo poteva fare la relazione ministeriale; meglio — mi perdoni il collega Borromeo — poteva fare il relatore illustrando questo argomento.

Comunque, con queste riserve precise, io non ho da fare eccezioni di altro genere o più estese su questo disegno di legge. Noi non voteremo contro il disegno di legge per questa ragione.

Il collega Tommasini ha sollevato una questione importantissima, sulla revisione dei prezzi. Il Ministro ha dichiarato che essa sarà l'ultima. Io non mi faccio illusioni: non credo di poter prendere come oro colato la dichiarazione che ha fatto il Ministro, perchè purtroppo so che in questa materia è difficile, anzi dirò impossibile, fare affermazioni assolute come questa.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma questa volta è sicuro: i lavori sono finiti già da marzo.

FERRARI. Vollevo dire che in via generale l'affermazione del Ministro non mi dà tranquillità. Invece, se questa affermazione è riferita al caso specifico, come deve essere, allora posso prenderne atto con piacere e posso battersi su di essa.

In conclusione, per la Metropolitana di Roma non avremo più revisione di prezzi, e su questo siamo d'accordo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per i lavori già eseguiti, sì, ma per il materiale rotabile non posso ancora assicurarlo.

FERRARI. È chiaro. Quindi rimane questa dichiarazione precisa. D'altra parte a noi premeva, come Commissione, essere messi al corrente dello stato di consistenza della metropolitana e dei lavori futuri e necessari per metterla in condizioni di piena efficienza. L'onorevole Ministro ci ha detto che occorrono ancora 3.600 milioni circa, di cui mille per materiale rotabile. Allora, come impegno immediato più urgente per la messa in esecuzione della metropolitana resterebbero 2.600 milioni: 700 milioni sarebbero quelli che vengono messi a disposizione del Ministero in base all'articolo 2 — emendamento del collega Borromeo — per cui resterebbero 1.900 milioni ancora occorrenti per i quali non è fatta nessuna previsione circa la fonte cui poter attingere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dovrebbero essere prelevati dalla legge dei 20 miliardi.

FERRARI. Bene, allora mille sarebbero ricavati da quei 20 miliardi messi a disposizione, e ne rimarrebbero dunque 1.600 meno 700. Ora io non ho ben capito l'origine di questi 700 milioni. Mi pare che l'onorevole Ministro abbia detto che provengono da quel miliardo che era contemplato dalla legge che è stata bocciata... per colpa della maggioranza che è mancata. (*ilarità*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per volere del Senato: non c'è colpa di nessuno.

FERRARI. Ora, vorrei chiarire bene questo punto: quel miliardo era già a disposizione del Ministero dei trasporti in quanto ad esso lasciato dal Tesoro nei suoi calcoli di previsione? Il Tesoro non lo ha assorbito, o meglio riassorbito? È ancora a disposizione del Ministero dei trasporti?

BORROMEO, *relatore*. Non tutti, perchè lungo la strada si sono perduti 150 milioni.

FERRARI. Comunque, se vi è un motivo perchè questi milioni non passino ad altri impieghi, siamo d'accordo di destinarli per quest'opera. Però non vorrei con ciò pregiudicare opere di altro genere in altri luoghi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono residui di un altro bilancio, non di questo bilancio.

FERRARI. Sono state poi sollevate delle eccezioni da parte del collega Vaccaro. Ora io mi rendo perfettamente conto delle argomentazioni portate dal collega Vaccaro e noi pensiamo che effettivamente ci sia bisogno di qualcosa d'altro in Italia e soprattutto in determinate regioni, prima fra queste la Calabria, che io ben conosco. Però noi pensiamo che non si possa lasciare, collega Vaccaro, un'opera, come quella già eseguita qui in Roma, nella situazione di non efficienza. C'è chi si preoccupa del prossimo Anno santo; noi questa preoccupazione non l'abbiamo. Noi abbiamo la preoccupazione della necessità, per il traffico di Roma, di un mezzo di trasporto che non sia quello di superficie, che ormai è saturato e mette in pericolo la circolazione nelle strade di Roma. D'altra parte sono stati impiegati in quest'opera già diversi miliardi, ed è chiaro che questi miliardi non possono essere lasciati inoperosi. Pensiamo che sia questo un problema che debba avere finalmente una soluzione. Sarà, del resto, un problema che prima o poi si presenterà per altre città, come Milano e Napoli. Io credo che l'onorevole Ministro abbia già preso in esame un problema analogo prospettato dal comune di Milano.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono già tre anni che è allo studio.

FERRARI. Io stesso mi sono occupato di questo problema: non bisogna lasciare queste nostre città, come Roma, Milano ed altre, nelle condizioni di traffico in cui oggi si trovano.

Pertanto, per le considerazioni esposte, dichiaro che noi voteremo a favore del presente disegno di legge.

GENCO. Devo rettificare una osservazione del collega Tommasini il quale ha ricordato che, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, io ho presentato un ordine del giorno riguardante la revisione dei prezzi. Sarebbe, dalle sue dichiarazioni, che io avessi detto nell'ordine del giorno che non si dovesse parlare più di revisioni. Ma altra cosa era detta nel mio ordine del giorno, ed era questa: poichè le revisioni dei prezzi vengono fatte con un sistema analitico ne deriva una lungaggine per cui in tutti gli uffici del Genio civile giacciono centinaia di pratiche di revisioni prezzi per lavori che rimontano fino al 1945.

Nessuna meraviglia, quindi, onorevoli colleghi, che questo disegno di legge venga a parlare di revisione prezzi di lavori appaltati e già eseguiti in base al decreto legislativo del 26 novembre 1947. Ma se voi pensate che i progetti relativi a quei lavori rimontano per lo meno ad un anno prima, è chiaro che attraverso tutte queste lungaggini burocratiche — passaggi da un ufficio all'altro ecc. — intervengono variazioni di prezzo che devono ad un certo momento essere pur corrisposte dallo Stato a coloro che eseguono un lavoro. (Approvazioni).

Ecco perchè chiedevo, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, che tutta la procedura venisse snellita mediante l'adozione di un sistema empirico.

Quindi nessuna meraviglia da parte mia per quel che riguarda la revisione dei prezzi di cui all'articolo 1 del disegno di legge che ci si presenta. Quanto all'emendamento ricordo di esserne anch'io presentatore insieme con il collega Borromeo. Comprendo e condivido perfettamente le preoccupazioni dell'amico Vaccaro, il quale sa che tutte le volte che posso spendere la mia modesta parola a favore delle nostre regioni del Mezzogiorno, lo faccio ben volentieri. Ma qui si tratta di un'altra cosa. Prima di tutto io penso che il Comune di Roma, come tutti i comuni, non sia assolutamente in condizioni di spendere neanche un milione per queste opere. Il Comune di Roma si trova nelle stesse condizioni di altri, con i grossi guai che derivano dalle sue proporzioni. Se un Comune ha un deficit di 30 milioni, con una popolazione di 40 mila abitanti, fatta una proporzione semplicissima, avrete la misura dei guai del Comune di Roma. Quindi non è nemmeno da parlare della possibilità del Comune di procedere della messa a punto della Metropolitana. Dobbiamo finire quest'opera.

Non sono d'accordo con il collega Ferrari il quale dice che non bisogna avere preoccupazioni per l'Anno santo. È chiaro però che la Metropolitana non risponde semplicemente alle finalità dell'Anno santo, perchè ha lo scopo di smaltire il traffico di superficie che è diventato veramente impossibile.

Ora, io vorrei fare una domanda all'onorevole Ministro e cioè se si possa pensare di

mettere la ferrovia in condizioni di funzionare verso la metà dell'Anno santo. Se così fosse, ebbene, noi faremo tutto quello che è possibile; ci faremmo promotori di un disegno di legge al Senato affinché si stanziassero gli ultimi milioni, i pochi, per ultimare la metropolitana in modo di farla funzionare il più rapidamente possibile. Perchè, se è vero che risponde ad una funzione avvenire, è anche vero che sarebbe una cosa molto opportuna se noi potessimo, ai cittadini di tutte le nazioni del mondo che verranno a visitare questa nostra Roma, offrire un'opera completa che, se non sarà proprio la più grande del mondo, sarà sicuramente qualcosa che onora l'Italia e gli ingegneri d'Italia.

Per queste considerazioni dichiaro che voterò a favore del disegno di legge con l'emendamento proposto.

MARIOTTI. Mentre parlava il collega Vaccaro io sentivo quanta ragione egli avesse, però questo non mi porta a concludere come egli ha concluso. Vi dico subito che voterò a favore. Se si dovesse procedere nei lavori che sono fatti nel Paese, partendo sempre dal necessario e dall'utile e dal bello, probabilmente non si farebbe mai nulla. Bisognerebbe però certamente cominciare col fare subito quei lavori che sono urgenti in molte parti d'Italia e, soprattutto, nel Mezzogiorno.

Io vi dirò poi che sono lieto di sentire che anche dalla parte della maggioranza ci sono spesso delle critiche e delle minacce di ribellione verso il Governo.

GENCO. È il sistema democratico!

MARIOTTI. Spero che questo si sviluppi sempre di più e che venga il momento in cui anche da quella parte si rimproveri il Ministero di non aver saputo prendere il denaro là dove esso è, per fare i lavori che sono necessari in Italia. Mentre subito dopo la guerra si è detto che le spese della guerra bisognava farle pagare ai ricchi, e questo si continua a ripetere tutti i giorni, non si fa proprio niente per mettere i ricchi in condizione di dover pagare. *Quod superest date pauperibus*, disse Cristo, ma quanto sia il superfluo i ricchi lo stabiliscono da loro stessi e così non danno mai niente. Bisognerà che venga il giorno in

cui si faranno tali decurtazioni ai patrimoni dei ricchi che ci sarà il modo di non vergognarsi più che ci siano uomini che non possono lavorare e che vedono morire di fame i loro figli.

FRANZA. Non posso essere contrario al disegno di legge in quanto contiene il principio della revisione dei prezzi che è un principio di ordine generale, costantemente accettato da questa Commissione. Oggi stesso viene in sede deliberante un altro disegno di legge riguardante « Norme integrative al decreto legislativo 6 dicembre 1947, n. 1501, recante nuove disposizioni per la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche ».

È chiaro quindi che questo principio deve essere mantenuto e non può essere respinto proprio in questa occasione. Rilevo soltanto che l'intestazione 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 » è in contrasto con l'articolazione del disegno di legge, là dove si parla di revisione dei prezzi, per cui proporrei una formulazione più adeguata.

È non posso essere contrario neppure all'emendamento proposto dall'onorevole Borromeo; nell'altra seduta chiesi la sospensiva appunto perchè era necessario avere elementi di giudizio in merito a due questioni, la prima quella della spesa, la seconda quella della possibilità che, con gli stanziamenti proposti nell'emendamento Borromeo, potesse conseguirsi una parziale efficienza della Metropolitana nel senso che potesse entrare in funzione durante l'Anno Santo. Per la prima questione la Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole ed abbiamo poco fa appreso dalla parola del Ministro che il più è stato fatto e che occorrerebbero 1 miliardo e 900 milioni. Ora, se il più è fatto e se questa è un'opera essenziale, monumentale, che fa onore a Roma e all'Italia, è necessario che la Commissione esprima il suo parere favorevole ed incoraggi l'esecuzione ed il completamento dell'opera stessa. Per quanto riguarda la seconda questione, quella cioè dell'entrata parziale in funzione della Metropolitana, debbo dire che molti lumi

non ci sono venuti. Comunque, non posso non riaffermare quanto dissi in altra occasione, che cioè, data l'utilità dell'opera, la Commissione deve esprimere parere favorevole, cioè, approvare questo disegno di legge.

TROIANO. Non intendevo prendere la parola su questo disegno di legge, tanto più dopo che ha parlato l'onorevole Ferrari, però, dopo le parole dei colleghi Genco e Franza, in materia di revisione dei prezzi, devo fare osservare che quanto ha detto l'onorevole Genco circa l'epoca dei progetti non ha nulla a che fare con la revisione dei prezzi, perchè è solo dall'appalto in poi che si deve vedere se spetta la revisione dei prezzi o no. Ad ogni modo, la revisione dei prezzi è una questione molto grave. Io ho fatto l'ingegnere, caro Genco, e ti dico questo: non è giusto che, dopo un contratto, se c'è guadagno l'appaltatore incassa e nessuno dice niente e se si viene a perdere si ricorre, invece, alla revisione dei prezzi. Tutto questo non è morale. Tuttavia, pur ammettendo che talvolta bisogna giungere alla revisione dei prezzi, è anche vero però che essa dà luogo ad inconvenienti e, diciamo pure, anche a manovre poco corrette. Quindi bisognerebbe passare ad altro sistema, ma di questo parleremo a suo tempo.

FOCACCIA. Prendo la parola per fare una sola domanda al Ministro. Desidererei sapere che cosa si intende fare con questi 700 milioni che andiamo ad approvare; cioè se con questi milioni si può dar mano al materiale di armamento e se con il materiale di armamento si può arrivare a mettere in esercizio in maniera provvisoria la Metropolitana nell'anno prossimo, mediante il materiale approntato dalla S.T.E.F.E.R. Il Ministro sa che la S.T.E.F.E.R. ha già acquistato, per conto del Comune, o il Comune per conto della S.T.E.F.E.R., due sottostazioni di trasformazione che dovrebbero servire appunto a consentire di mettere parzialmente in funzione la Metropolitana almeno per un certo tratto. Desidererei sapere dal Ministro se questi programmi ancora sussistono e se la Metropolitana potrà entrare in funzione per il primo tratto, sia pure a scartamento ridotto, tra breve tempo.

LAVIA. Debbo aderire completamente alle dichiarazioni esplicite, giuste ed oneste del

mio collega e conterraneo senatore Vaccaro. Noi siamo infatti in una condizione, onorevole Ministro, di non poter più assolvere il nostro mandato, perchè abbiamo esaurito tutti i possibili argomenti atti a difendere le nostre popolazioni. Ritengo però, non sia questo il momento di elevare proteste, arrivando a votare contro questo disegno di legge. Io penso, non soltanto per quelli che sono i miei sentimenti, ma per il momento grave e per un bisogno di tutta l'Italia, che sia bene che io voti proprio a favore di questa legge.

CAPPELLINI. Mi debbo anzitutto scusare se non ho seguito la prima parte di questa discussione. Forse il Ministro ha già risposto alle domande che intendo fare; in ogni modo, ove non l'avesse fatto, non sarà forse inutile che io glielo rivolga. Se ho ben capito, per completare questo tratto occorrono 3 miliardi e 600 milioni. Dal residuo di cui si è parlato, abbiamo 700 milioni, e pare che esista pure un miliardo in bilancio da destinare a queste opere; raggiungiamo quindi un miliardo e 700 milioni; ne mancano però ancora molti di milioni, vale a dire un miliardo e 900 milioni. Io desidererei sapere dal Ministro come il Governo intende trovare la parte di somma occorrente per completare i lavori. In me c'è questa preoccupazione. Nonostante questo stanziamento e le somme che noi votiamo, in realtà il nostro desiderio di vedere correre nella sotterranea i treni di cui Roma ha bisogno, per le considerazioni già fatte e per altre che si potrebbero fare, non lo vedremo soddisfatto; noi non raggiungeremo questo obiettivo in quanto mancano ancora un miliardo e 900 milioni.

TOSELLI. Desidero dire una semplice parola al collega Vaccaro, il quale, pur rilevando l'importanza dell'opera, ha concluso il suo intervento dicendo che questa opera non si deve fare. Ora, signori, teniamo presente che l'adozione di una procedura di questo genere porterebbe soltanto ed esclusivamente ad una perdita di tempo, perchè il comune di Roma, come i principali comuni d'Italia, è ancora soggetto ad integrazione di bilancio da parte dello Stato e quindi tutto si risolverebbe in una semplice partita di giro. Io pregherei perciò l'onorevole Vaccaro di desistere da questo suo atteggiamento per poter raggiungere così l'unanimità

nell'approvazione di questo provvedimento che è necessario alle comunicazioni di Roma.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, do la parola al relatore, senatore Borromeo.

BORROMEO, *relatore*. Risponderò, non tanto alle critiche generali sollevate dal collega Tommasini sui criteri della ricostruzione, che in parte posso anche condividere, ma che ritengo non dovrebbero essere sollevate in questa sede, nell'esame di questo disegno di legge, quanto per rispondere alle critiche del carissimo collega Vaccaro. Io mi debbo ricordare di essere rappresentante di Roma, non già come nato e come cittadino di Roma, ma debbo ricordarmi di essere rappresentante della capitale d'Italia e, quindi, come tale, rappresentante nazionale, e non di una città che abbia necessità di avere un suo eletto che sollevi questioni di carattere locale e campanilistico. Dovrò ricordarmi di questo e dovrò parlarne perchè troppe sono le critiche che si stanno muovendo da tutti i settori e rappresentanti d'Italia contro quello che si fa a Roma, sostenendosi da parte di tutti — e non c'è più distinzione di partiti in questo — che a Roma si fa troppo. Cercherò di dimostrare che Roma ha molte necessità e che di queste necessità dovranno rendersi conto i rappresentanti delle altre regioni d'Italia. Roma ha necessità particolari e quando sento il collega Vaccaro far riferimenti alle possibilità del comune di Roma per affrontare i problemi di Roma, allora dico: Roma bisogna conoscerla meglio. Da un anno e mezzo noi non abbiamo ancora affrontato il problema della legge speciale di Roma, e lo dovremmo fare perchè non si può andare avanti così. Nel corso della seduta precedente io volevo parlare di un'altra opera per la quale ho impiegato inutilmente un anno e mezzo di attività e che riguarda anche da vicino il Ministro Corbellini, volevo parlare della stazione delle autolinee di Roma, opera che non si riesce a condurre in porto, opera che è necessaria a Roma. Noi discutiamo tutti i bilanci, da quello del Ministero dei trasporti a quello del Ministero dei lavori pubblici, sentiamo in Assemblea l'intervento dei rappresentanti di tutte le regioni d'Italia che minacciano anche di votare contro i bilanci presentati, pur facendo

parte della maggioranza, ma non abbiamo mai avuto modo di sentire fin qui l'intervento del rappresentante di Roma come capitale d'Italia.

Ad ogni modo, per questo disegno di legge, riserandomi appunto in altra occasione di parlare di tutto quello che mi sta a cuore, ringrazio innanzi tutto il collega Ferrari che mi pare sia stato quello che sinteticamente ed in modo più persuasivo ha indicato alla Commissione le ragioni per cui si deve votare a favore dell'emendamento da me proposto. Si definisce grandiosa un'opera (e su questo siamo tutti d'accordo), eppure, nientemeno, da parte di qualcuno si pensa di sospenderne l'esecuzione. È tanto stridente la contraddizione che mi pare non possa essere neanche presa in considerazione. Ecco perchè io mi limito soltanto a ringraziare l'onorevole Ferrari per le spiegazioni che ci ha dato; per il resto, onorevoli colleghi, parliamone in sede più opportuna, con maggiore tempo a disposizione.

Oggi approviamo questo disegno di legge, facciamo in modo che quest'opera che definiamo grandiosa possa, per lo meno, essere proseguita con l'augurio, condiviso da tutti, che possa essere ultimata al più presto.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Brevisissimamente risponderò un po' a tutte le osservazioni fatte dai colleghi della Commissione. All'onorevole Vaccaro dico che le sue ragioni sono importantissime, però non è questo piccolo problema che può risolvere i grandi problemi dei trasporti nell'Italia meridionale.

Come avevo accennato poc'anzi, soltanto con un programma organico e con finanziamenti a lunga scadenza noi potremo far fronte alle esigenze prospettate dall'onorevole Vaccaro. Per questo io lo pregherei di desistere dal suo atteggiamento. Bisogna fare un programma organico a lunga scadenza e di grande respiro per risolvere l'immenso problema dei trasporti meridionali ed è appunto quello che cerchiamo di fare.

Per quanto riguarda le osservazioni fatte dall'onorevole Tommasini sulla questione degli sperperi, occorre considerare che in questioni tecniche, quando, per esempio, si costruisce una nuova stazione, bisogna prevenire un aumento di capacità del 20 per cento,

perchè noi tutti sappiamo, ed io l'ho potuto constatare anche per la stazione di Roma, che non è ancora finita, che tutte le volte che si è finito un lavoro, esso risulta sempre insufficiente ai bisogni per i quali era stato iniziato e fatto. Come ho detto, anche la nuova stazione di Roma già si palesa insufficiente alle sue necessità, specialmente come dotazione di fasci di binari.

TOMMASINI. Distinguo tra fasci di binari ed edifici.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma, onorevole Tommasini, per tornare alla stazione da lei ricordata, non è stato fatto nulla di superfluo, di opera d'arte. Per portare un esempio, a Bologna sono stati messi dei marmi dentro la stazione perchè il loro impiego è risultato più economico delle selciate.

Dunque, onorevole Tommasini, sperperi non ci sono stati per le nuove stazioni. S'è cercato soltanto di dare in confronto al passato un più ampio respiro, specialmente alle stazioni dove affluiscono masse di turisti.

Riguardo a quello che ha detto l'onorevole Ferrari, debbo ringraziarlo e terrò delle sue osservazioni il dovuto conto. Sono sicuro poi che tutti accetterete l'invito per la settimana prossima di visitare i lavori della stazione di Roma. Credo che anche l'onorevole Tommasini non troverà lussi, non troverà sperperi, poichè è una stazione sulla quale abbiamo risparmiato quasi un miliardo rispetto al primitivo progetto.

Non sono state fatte cose superflue, ma è stata fatta una stazione per una grande città. E giacchè, come sono sicuro, verrete a visitare la stazione, penso che sarà bene anche andare a vedere la nuova Metropolitana, magari alla Magliana, dove ci raccorderemo con la linea Roma-Lido; potremo anche andare a Castel Fusano per veder bene come si può fare perchè il quartiere di Ostia non sia altro che una *dependance* di Roma. In un secondo tempo potremo esaminare il problema urbanistico vero e proprio di quella zona.

Fatta questa parentesi, voglio dire al senatore Mariotti che anch'io condivido le sue affermazioni in linea generale. All'onorevole Lavia non posso che ripetere quello che ho già detto al suo collega e conterraneo Vaccaro;

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 40ª RIUNIONE (13 ottobre 1949)

non posso, cioè, che dirgli che sono problemi grossi quelli meridionali che noi dovremo risolvere al più presto, ma che non si risolverebbero certamente bocciando questa legge.

All'onorevole Focaccia rispondo che il programma tecnico è giusto. Questi sono 700 milioni; un altro miliardo lo abbiamo; cominciamo intanto a spendere quello che abbiamo e a fare un certo volume di lavori più urgenti. Gli voglio anche dire che le rotaie le abbiamo già e quindi cercheremo entro l'anno di fare qualche cosa. Vorrà dire che, invece del servizio di frequenza di 3 minuti, come ci eravamo prefissi, si dovrà fare un servizio di frequenza di 5 minuti. Ma certamente qualche cosa si farà. È un lavoro, questo della Metropolitana, che ci è costato tante fatiche. Anche voi vedrete che sono stati fatti dei lavori sotterranei, voglio dire proprio la parola, magnifici; ce ne sono alcuni che passano sotto l'arco di Costantino, altri passano sotto il Colosseo. È stata in molte parti di Roma una vera e propria opera archeologica.

Per quanto ha osservato l'onorevole Troiano, debbo dirgli che la revisione dei prezzi è una questione che rientra nel quadro generale dei lavori. A questo riguardo non c'è nulla da eccepire e per ciò pregherei tutti i colleghi della Commissione di approvare questo disegno di legge, perchè, avendo questi fondi a disposizione, noi possiamo continuare i lavori. Intanto, d'accordo col Ministro del tesoro e con il collega del C.I.R., spero di poter presto presentare il programma organico di cui tanto ho parlato e di cui c'è tanto bisogno, da inserire nel programma generale dei finanziamenti.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei singoli articoli, che rileggo come risultano dal testo della legge e dall'emendamento presentato dal relatore, senatore Borromeo:

Art. 1.

In dipendenza del maggiore costo di costruzione dovuto agli aumenti di prezzi verificatisi durante l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, è autorizzata la spesa di lire 800 milioni, in

aggiunta a quella già stanziata con l'anzidetto decreto legislativo, ripartita come appresso:

1° Ferrovia Metropolitana	L. 480.000.000
2° Raddoppio Roma Nord	98.000.000
3° Prolungamento ferrovia Roma Lido	57.000.000
4° Variante della ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri	115.000.000
5° Tronco Tavolato-Scuderie Capannelle della ferrovia dei Castelli	50.000.000
Totale	<u>L. 800.000.000</u>

(È approvato).

Art. 2

Per la prosecuzione dei lavori della ferrovia Metropolitana di Roma e per il completamento delle opere murarie relative al prolungamento della ferrovia Roma-Lido fino alla Via Cristoforo Colombo e di quelle relative alla galleria di raddoppio della ferrovia Roma Nord è autorizzata la maggiore spesa di lire 850 milioni ripartita come appresso:

1° Ferrovia Metropolitana	L. 700.000.000
2° Galleria di raddoppio della ferrovia Roma Nord	65.000.000
3° Opere murarie per il prolungamento della ferrovia Roma-Lido	85.000.000
Totale	<u>L. 850.000.000</u>

(È approvato).

Art. 3.

Per gli effetti di cui all'articolo 81, comma 4° della Costituzione della Repubblica, alla copertura dell'onere complessivo di lire 1.650 milioni derivante dalla presente legge viene destinata, per lire 850 milioni, una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 8 luglio 1949, n. 421, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-1949 (quinto provvedimento) e per lire 800 milioni una corri-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 40ª RIUNIONE (13 ottobre 1949)

spondente aliquota delle maggiori entrate di cui all'altra legge 21 agosto 1949 n. 618 concernente pure variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1948-1949 (dodicesimo provvedimento).

Il Ministro del Tesoro è autorizzato a provvedere alle occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-1949.

(È approvato).

VACCARO. Onorevole Presidente, dopo le ampie assicurazioni che mi ha dato l'onorevole Ministro, mi dichiaro soddisfatto per l'interesse da lui dimostrato per il Mezzogiorno e particolarmente per la mia Calabria. Egli infatti ha già dato prova di questo suo interessamento stanziando 650 milioni per il proseguimento dei lavori della ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore.

Dichiaro pertanto di votare a favore del presente disegno di legge.

BORROMEO, *relatore*. In relazione alla osservazione fatta dal senatore Franza, propongo che, per renderlo più adeguato al nuovo testo, il titolo del disegno di legge sia così modificato: « Autorizzazione della maggiore spesa di 800 milioni per la revisione prezzi di opere pubbliche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597 e stanziamento di 850 milioni per la prosecuzione dei lavori stessi ».

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso, con la modificazione del titolo proposta dal relatore.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12.