

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 29 NOVEMBRE 1951

(117^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Autorizzazione di una maggiore spesa di 200 milioni per il completamento della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto » (N. 1970):

PRESIDENTE	Pag. 1289, 1290, 1291, 1293
MEACCI	1290, 1292, 1293
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1290, 1292
TOMMASINI	1290, 1293
BORROMEIO	1291
CANEVARI	1291
BUIZZA	1291
GENCO	1292, 1293

« Lavori di trasformazione della tranvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana » (N. 1971):

PRESIDENTE	1293, 1296, 1299
TOMMASINI	1294, 1295
CESCHI	1294
BUIZZA	1296, 1297, 1299
TISSI	1296
MEACCI	1297, 1298
GENCO	1297, 1298

TROIANO	Pag. 1298
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1298

« Inclusione di alcune zone nel perimetro del piano regolatore della città di Roma » (N. 1994):

BORROMEIO, <i>relatore</i>	1299, 1300
BUIZZA	1300

La riunione ha inizio alle ore 10.

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

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione di una maggiore spesa di 200 milioni per il completamento della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto » (Numero 1970).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di una maggiore spesa di 200 milioni per il completamento della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Trattandosi di un argomento di cui conosco personalmente i precedenti, ho assunto io stesso l'incarico di fare la relazione.

Quando si trattò di ricostruire, sistemare ed elettrificare le ferrovie siciliane fu formulato un piano regolatore, regolarmente approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che prevedeva, tra l'altro, il prolungamento del tronco di ferrovia che attualmente tocca soltanto la stazione di Motta verso una zona ricca ed attualmente soggetta a lavori di valorizzazione, e cioè, passando per Regalbuto e Nicosia, fino a Fiumetorto. Quindi il problema della ferrovia fu già allora impostato e il tronco di Regalbuto fu iniziato. La guerra poi distrusse in certi punti la ferrovia che non era ancora entrata in esercizio.

Ormai il lavoro è stato completato. Mancano soltanto le opere fondamentali di rifinitura, scambi, segnali, e una parte dell'armamento, perchè gli stanziamenti successivi del piano regolatore delle ferrovie della Sicilia sono intesi a portare la ferrovia fino a Nicosia e di là fino a Fiumetorto, creando così la congiungente diretta con Catania.

In definitiva il problema consiste in questa ulteriore spesa di 200 milioni che occorrono per completare i lavori; la necessità di questa maggiore spesa è stata determinata dagli aumenti dei prezzi per il materiale occorrente. Con questa spesa si può ritenere che sarà possibile utilizzare il nuovo tronco servendosi delle automotrici disponibili nel deposito di Messina.

Rilevo che i lavori sono eseguiti per conto dell'Ispettorato della motorizzazione civile che cederà poi la sede ferroviaria per la gestione alle Ferrovie dello Stato. Sorge qui un problema di competenza che si ricollega al fatto che, mentre le reti ferroviarie che saranno gestite dalle Ferrovie dello Stato sono costruite dal Ministero dei lavori pubblici, le linee ferroviarie da assegnare per la gestione all'industria privata, come era inizialmente la ferrovia di cui trattiamo, sono costruite a cura dell'Ispettorato della motorizzazione civile. Un giorno si dovrà porre il problema della modifica di questo ordinamento di competenza: non è però il caso, almeno a mio parere, di discuterne in questa sede particolare.

Trattandosi di una spesa relativamente modesta che serve ad utilizzare un tronco ferroviario di notevole lunghezza — 70 chilometri circa — io credo che la Commissione debba concedere il suo voto favorevole.

MEACCI. Si tratta di prosecuzione o di completamento della ferrovia?

PRESIDENTE. Si tratta di una ferrovia costruita a spese dello Stato che prima della guerra si pensava di dare in concessione ad una società privata e che poi si è deliberato di assegnare alle Ferrovie dello Stato.

MEACCI. In base a quale deliberazione?

PRESIDENTE. Quando il Ministero dei trasporti dà in concessione una ferrovia, non c'è bisogno di leggi, basta una convenzione. Senonchè quando la concessione si fa alle stesse Ferrovie dello Stato, non vi è bisogno neanche della convenzione.

MEACCI. Ma attualmente la ferrovia è già gestita dalle Ferrovie dello Stato?

PRESIDENTE. Sì.

MEACCI. Però, attualmente, è una società privata che attende alla costruzione della ferrovia. Ed allora per maggiore chiarezza si dovrebbe dire che la ferrovia passerà alle Ferrovie dello Stato, e non che è già in gestione a questa.

PRESIDENTE. È chiaro che sarà affidata alle Ferrovie dello Stato quando sarà stata costruita.

MEACCI. Mi sembra che sarebbe bene specificarlo fin d'ora, nel disegno di legge, senza attendere ulteriormente.

PRESIDENTE. Posso assicurare che fino a Schettino il servizio è già attualmente espletato dalle Ferrovie dello Stato e che anche il prolungamento sarà senz'altro affidato alle stesse Ferrovie dello Stato.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come dice il senatore Meacci, la linea non è ancora in gestione alle Ferrovie dello Stato, ma lo sarà prossimamente. Infatti la stessa relazione ministeriale dice, in un inciso: «... tenuto anche conto che il tronco di linea Schettino-Regalbuto dovrà, appena ultimato, essere incorporato nella rete ferroviaria statale, come già il tronco Motta Santa Anastasia-Schettino attualmente esercitato dalle Ferrovie dello Stato...».

MEACCI. Ma nel testo del disegno di legge non è detto che la ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto passerà alle Ferrovie dello Stato; sarebbe bene invece specificarlo.

TOMMASINI. Io vorrei fare una osservazione su un argomento già accennato dall'onorevole Presidente. Poichè la competenza per

la costruzione delle ferrovie è del Ministero dei lavori pubblici, io non vedo la ragione per cui questo tronco di linea deve essere costruito da una società privata, attraverso un appalto dell'Ispettorato della motorizzazione civile, che poi la passerà per la gestione alle Ferrovie dello Stato.

Perchè questi lavori non vengono fatti direttamente dal Ministero dei lavori pubblici? Quali sono le ragioni per cui noi ci troviamo di fronte a questa procedura assolutamente irregolare?

PRESIDENTE. Prima di progettare la ferrovia Motta-Nicosia-Fiumetorto, si era pensato solo ad una diramazione che da Motta giungesse fino a Regalbuto e si era pensato di affidare l'esercizio a privati. Poco prima che scoppiasse la guerra fu ultimata la Motta-Schettino da parte della società che poi proseguì i lavori, nei limiti dei fondi disponibili, da Schettino a Regalbuto.

Quando si trattò di passare all'esercizio della linea costruita - eravamo nella imminenza della guerra - fu deliberato di passare il primo tronco della ferrovia in esercizio alle Ferrovie dello Stato. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici poi dichiarò che tutta la linea Motta-Schettino-Nicosia-Fiumetorto, costituendo una linea di comunicazione abbreviata fra le due grandi città di Catania e di Palermo, avrebbe dovuto essere esercitata dalle Ferrovie dello Stato. Senonchè la società che aveva già costruito il primo tronco e che avrebbe dovuto essere la concessionaria, continuò la costruzione di tutta la linea, anche dopo la decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindi direi che esiste una ragione storica, anche se apparentemente non giustificata. Sarebbe stato necessario che in quello stesso tempo fosse stato tolto anche l'appalto alla ditta costruttrice e si fosse assegnato il proseguimento dei lavori al Ministero.

BORROMEO. A me sembra che sia sufficiente il titolo del disegno di legge a spiegare la lamentata anomalia, in quanto esso parla di una « maggiore spesa », il che suppone evidentemente una spesa già sostenuta da una società, che già effettua dei lavori, per il completamento dei quali si rende necessaria una ulteriore spesa. Stando così le cose, mi sembra che quanto è stato osservato anche dal col-

lega Tommasini possa servire di ammonimento per altri casi che si verifichino eventualmente nel futuro; ma in questa particolare occasione ritengo che non si possa far altro che approvare il disegno di legge.

CANEVARI. Il tronco di cui trattiamo apparteneva alle cosiddette ferrovie secondarie della Sicilia ed il complesso dei lavori si divideva in due categorie: il lavoro di costruzione per le ferrovie secondarie della Sicilia orientale era concesso ad una Compagnia generale per la costruzione delle ferrovie secondarie ed il lavoro di costruzione delle ferrovie secondarie della Sicilia occidentale era concesso ad un'altra analoga Compagnia.

Nel 1936 sono stati sciolti i rapporti fra lo Stato e queste due Compagnie perchè, per una opposizione prevalentemente esercitata in Senato, si è riconosciuta l'inopportunità che lo Stato spendesse somme ingentissime nelle opere di costruzione delle ferrovie della Sicilia. E' stato proprio l'attacco del senatore Ciccotti, che apparteneva al Senato regio, che ha determinato la sospensione di tutti i lavori e lo scioglimento dei contratti fra lo Stato e queste Compagnie che avevano soltanto l'appalto per la costruzione e non per l'esercizio. Infatti io posso assicurare che, man mano che le linee erano costruite, venivano passate alle Ferrovie dello Stato per l'esercizio; e l'ultimo tronco costruito dalla Compagnia generale delle ferrovie secondarie della Sicilia orientale è stato proprio quello che va da Carcaci a Regalbuto, il quale fu completato con la costruzione dell'ultimo ponte sul Salvo: si stavano ultimando i lavori d'armamento quando è scoppiata la guerra. Questo per la storia. Quindi nessuna preoccupazione dal punto di vista dell'esercizio della linea perchè esso è stato sempre affidato, anche per i tronchi costruiti in precedenza in diverse altre zone della Sicilia, alle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Penso che si potrebbe venire incontro alle esigenze di precisazione prospettate da alcuni senatori, inserendo nell'articolo primo l'inciso: « che verrà esercitata dalle Ferrovie dello Stato », prima delle parole « è autorizzata ».

BUIZZA. Desidero richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sul fatto che quest'anno in Senato, nella relazione presen-

tata dalla nostra Commissione al bilancio del Ministero dei trasporti, è stato ampiamente illustrato il *deficit* del bilancio stesso, che è determinato per una parte notevole dalle ferrovie secondarie della Sicilia. Ora io mi domando, se, dopo tutto ciò che è stato constatato, si debba proprio continuare a costruire delle ferrovie in Sicilia. Riconosco che qualunque zona che sia abitata ha diritto di essere allacciata alla rete di comunicazioni dell'Isola, ma io allora mi domando se non sia il caso di costruire addirittura delle strade invece che delle ferrovie. Dico questo per insistere ancora una volta presso il rappresentante del Governo, affinché si giunga una buona volta al coordinamento delle costruzioni delle ferrovie con le costruzioni delle strade, per aver modo di sostituire, ove opportuno, l'autostrada alla ferrovia. Noi continuiamo a spendere milioni e miliardi che non ci daranno il reddito dovuto, che anzi ci costeranno degli altri miliardi, ogni anno, senza che il problema delle comunicazioni sia risolto in modo soddisfacente.

GENCO. In linea generale posso concordare con il collega Buizza, ma voglio fare rilevare che nelle condizioni in cui si trova la Sicilia si trovano altre regioni d'Italia, come la Sardegna, la Calabria, ecc. Non vedo il motivo per cui in queste regioni, che hanno un'economia povera, non si debbano terminare le costruzioni di ferrovie già iniziate, anche tenendo conto che, attraverso l'azione della Cassa del Mezzogiorno, queste regioni avranno una economia tonificata e quindi le ferrovie stesse, che in Sicilia hanno, attualmente, un coefficiente di esercizio altissimo (dal 2 fino al 6 per cento), se ne avvantaggeranno. Se si dovessero conservare soltanto le ferrovie attive, credo che si salverebbero soltanto le ferrovie della Valle Padana e i pochi tronchi di grande comunicazione. Invece, poichè tutti hanno un uguale diritto a ricevere gli stessi servizi dallo Stato, ritengo che, anche per la valorizzazione dei prodotti della Sicilia, sarebbe per lo meno inopportuno privare i produttori di agrumi della zona di cui si tratta della possibilità di caricare i loro prodotti direttamente sui vagoni ferroviari, invece che inviarli in autotreno fino a Catania.

Quindi, ripeto, in linea generale potremmo essere d'accordo con quanto ha detto il sena-

tore Buizza, però sarebbe illogico non completare una ferrovia, come questa, già in parte costruita, quando sappiamo che i tronchi ferroviari non terminati rendono il loro esercizio antieconomico. Ne abbiamo un esempio nelle ferrovie calabro-lucane che avrebbero dovuto congiungere il Tirreno allo Jonio: poichè il tronco intermedio non è stato mai costruito, le due parti della linea costruite sono passive, venendo a mancare del traffico che avrebbero se congiungessero le due coste. Quindi io dichiaro di essere favorevole alla approvazione del disegno di legge.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non ha altro da aggiungere a quello che hanno detto i senatori Genco, Canevari e Borromeo. In linea generale siamo d'accordo su quello che ha detto il senatore Tommasini, ma c'è da tenere presente che qui si tratta di una società che costruisce la linea per passarla allo Stato, e questo per una convenzione fatta non molti anni fa. Ora non si può tornare indietro: si tratta di spendere 200 milioni per completare tutta la linea ed io perciò prego la Commissione di voler approvare questo disegno di legge.

MEACCI. Voglio anzitutto notare che la Commissione in linea generale è sempre unanime sul principio dell'opportunità di non concedere sovvenzioni del genere di questa che ci viene proposta oggi: però, nella realtà, ogni volta che viene presentato un disegno di legge, la maggioranza finisce sempre per approvarlo. Comunque, sarà almeno bene, prima di passare ai voti, rileggere e considerare le modalità della convenzione stipulata con la ditta appaltatrice, quali sono delineate nella relazione ministeriale: «I lavori e le forniture non compresi nelle due convenzioni di cottimo con la Società C.E.F. ma che sono affidati alle Ferrovie dello Stato, risultano i seguenti: fornitura dei materiali occorrenti per il rifacimento di circa 4.300 metri di armamento tra le stazioni di Schettino ed il viadotto sul fiume Simeto; fornitura e posa in opera dell'impianto telegrafico e degli altri apparecchi di segnalazione e di sicurezza; fornitura e posa in opera della linea elettrica di alimentazione degli impianti di illuminazione delle stazioni; fornitura e posa in opera delle pese a bilico nelle stazioni; fornitura e posa in opera delle colonne idrauliche e relative tuba-

zioni per l'alimentazione delle locomotive; altre opere di minore importanza necessarie per il totale completamento della ferrovia ».

Tutto ciò dimostra chiaramente che l'effettivo intervento della società appaltatrice nella costruzione della ferrovia è assai limitato.

PRESIDENTE. Ma è stato sempre così. Gli scambi, i semafori, le opere di rifinitura all'armamento sono state sempre messe direttamente dalle Ferrovie dello Stato. Non può essere diversamente: infatti deve essere la società privata o statale che gestisce la linea a pensare all'installazione di tutti i dispositivi che richiedono la massima sicurezza per la gestione della linea.

MEACCI. Ma sarebbe ancor meglio che le Ferrovie dello Stato costruissero tutto esse direttamente.

GENCO. Ma le Ferrovie dello Stato non fanno lavori in economia; esse debbono sempre concedere i lavori in appalto.

MEACCI. Voglio soltanto far osservare, come ho già detto, che la Commissione, in tutti i casi in cui ha discusso disegni di legge simili, ha fatto le medesime osservazioni contrarie di massima ed alla fine li ha sempre ugualmente approvati. In ogni caso, propongo di aggiungere un emendamento al disegno di legge, da cui risulti che la ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto sarà gestita dalle Ferrovie dello Stato.

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

Art. 1.

Per il completamento della ricostruzione della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto, è autorizzata la spesa di lire 200 milioni.

MEACCI. Propongo di aggiungere, dopo le parole: « per il completamento della ricostruzione della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto », le altre « che verrà esercitata dalle Ferrovie dello Stato ».

TOMMASINI. Mi dichiaro contrario a questo emendamento, che mi costringerebbe ad avanzare delle riserve di carattere morale, che non mi sono invece ispirate dal testo governativo, al cui mantenimento sono favorevole.

PRESIDENTE. In considerazione del fatto che una linea della natura e della portata della Motta Sant'Anastasia-Regalbuto non potrebbe essere esercitata da una società privata e del fatto che, nel periodo della raccolta degli agrumi, la linea è già parzialmente gestita dalle Ferrovie dello Stato, vorrei pregare il senatore Meacci di ritirare il proprio emendamento.

MEACCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 nel testo di cui ho già dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

La somma di lire 200 milioni, di cui al precedente articolo, sarà stanziata sul capitolo 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52.

Alla copertura della suddetta spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 51 del sopraindicato stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto 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:

« Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana » (Numero 1971).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana ».

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

Il disegno di legge riguarda una tramvia che sta trasformando il suo impianto e che ha già raggiunto dei cospicui miglioramenti, tanto da chiudere l'esercizio in attivo, e che

quindi non ha bisogno dei sussidi dello Stato. Il suo rammodernamento, avvenuto attraverso la sostituzione delle vecchie locomotive con delle automotrici concesse dalle Ferrovie dello Stato, ha determinato infatti un raddoppiamento del traffico.

Questa tramvia ha la caratteristica di avere una parte notevole della sua sede sulla strada ordinaria, ed ora i tecnici dell'Ispettorato sono venuti nell'ordine d'idee di migliorare sia la sede ferroviaria che quella stradale.

Come può constatarsi nelle planimetrie del Ministero, nel tratto della tramvia fra Noventa e Vicenza c'è da migliorare la sede stradale, aumentando nello stesso tempo la velocità della tramvia. Il piano relativo fu approvato con il disegno di legge del 21 agosto 1949, con cui venivano anche concessi 600 milioni, prelevati dal fondo E.R.P. Quei denari furono stanziati per speciale designazione fatta in sede di E.R.P., accettata dal Governo italiano; senonchè quel primo stanziamento si è rivelato insufficiente, per cui si è reso necessario uno stanziamento ulteriore.

Per una prima fase di lavori, comprendenti la costruzione di tre nuovi tronchi (Vicenza-Portomante; Vicenza-Campomarzio; Noventa-Est-Sant'Elena), nonché l'ammodernamento dell'esistente tronco Noventa-Montagnana, la legge 21 agosto 1949, n. 628, ha già autorizzato il Ministero dei trasporti a concedere all'Amministrazione provinciale di Vicenza un concorso fino all'importo massimo di 265 milioni. Per una seconda fase di lavori, concernenti lo spostamento in sede propria del tratto di tramvia da Vicenza a Noventa (per i quali lavori il progetto di massima, all'uopo redatto, è stato già ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 21 ottobre 1949, n. 3021, in sede di riparto della somma di lire 3.200 milioni da prelevarsi, a norma della legge 3 agosto 1949, n. 508, dal Fondo-lire 1948-1949), sono stati destinati alla spesa occorrente oltre lire 600 milioni. La citata legge n. 508 del 3 agosto 1949, che autorizza l'utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti di una quota del fondo speciale previsto dall'Accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108, dà facoltà, è vero, al Ministero stesso di prelevare da detto fondo una determinata quota

e di assegnarla a lavori e forniture interessanti ferrovie e tramvie in concessione all'industria privata; ma tale autorizzazione non può essere esercitata se non nell'ambito, sia di detta legge 3 agosto 1949, sia delle leggi generali nella sfera delle quali il Ministero dei trasporti ha facoltà di operare ed alle quali si deve uniformare.

Ora, poichè la legge 3 agosto 1949 prevede che i fondi possano essere utilizzati per la ricostruzione di ferrovie e di tramvie in regime di concessione, e quindi di ferrovie o tramvie non più in esercizio, condizione, questa, che non sussiste per la tramvia di che trattasi, e le leggi generali, a loro volta, non prevedono l'assegnazione da parte dello Stato di contributi una volta tanto per l'ammodernamento, la trasformazione e lo spostamento di impianti esistenti, ne consegue che, per poter accordare un contributo anche per la seconda fase dei lavori, è necessario, come già per la prima fase, un apposito provvedimento di legge che autorizzi un siffatto concorso. La legge in esame infatti precisa che anche questa non è una vera e propria ricostruzione per danni di guerra, ma un rammodernamento, i cui benefici si ripercuotono sia sulla strada ordinaria che sulla ferrovia rammodernata.

Per questa ragione i lavori cui si riferisce il disegno di legge sono vivamente sollecitati.

C'è poi da considerare che l'esecuzione di questi lavori sarebbe sia nell'interesse della economia dei trasporti della zona, sia nell'interesse dei disoccupati che, almeno in parte, troverebbero lavoro.

TOMMASINI. Desidererei sapere se l'assegnazione di 600 milioni in conto E.R.P., fatta all'Amministrazione provinciale di Vicenza, sia avvenuta in base a quei criteri di priorità e di urgenza che debbono regolare i concorsi finanziari dello Stato.

CESCHI. Ho l'obbligo di dire qualcosa su questo disegno di legge, sia verso la mia Provincia, sia verso la Commissione, poichè ho la possibilità di essere più aggiornato sulla questione.

Dichiaro subito che voto a favore del disegno di legge a condizione che la sua impostazione comporti quei risultati che in seguito esporrò.

Su questa tramvia Vicenza-Noventa ci sono state molte discussioni sui giornali e in varie

riunioni, ancora quando venne discussa qui in Commissione una legge che autorizzava il trapasso dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei trasporti di 265 milioni. La discussione ebbe soprattutto origine dal fatto che in quella legge, quando fu discussa al Senato, era detto che il tratto della tramvia a vapore che va da Noventa a Montagnana, sarebbe stato sostituito con un servizio automobilistico. È una bella idea, che molte ferrovie antieconomiche che sono ormai ridotte quasi ad un simbolo, dovrebbero essere sostituite da servizi autostradali, però, per poter sostituire le ferrovie antieconomiche con strade, bisogna farlo con strade che abbiano possibilità di traffico maggiore di quelle che si costruiscono ore in Italia. Finchè noi cercheremo di sostituire alle ferrovie delle strade con carreggiate di 7 o 9 metri di larghezza fin da ora insufficienti a smaltire il traffico che può essere smaltito dalle ferrovie, noi non alletteremo nessuna zona ad accettare tali sostituzioni. Poichè infatti le resistenze alla abolizione delle ferrovie non s'incontrano solo nel sud d'Italia ma anche in Italia settentrionale. Se non troveremo una soluzione soddisfacente non riusciremo a vincere le resistenze degli interessati: perciò la resistenza dei Montagnanesi era giustificata anche se poteva essere dimostrato che la sostituzione, con un ragionamento pacato e non influenzato da passioni o da sentimenti, era veramente rispondente alle necessità. Cosicchè, quando la legge venne passata dal Senato alla Camera, venne modificata e dovette tornare qui per l'approvazione della modificazione che importava l'inclusione nella legge del tratto Noventa-Montagnana, e che praticamente escludeva la sostituzione prevista in un primo tempo per quel tratto della ferrovia con una linea di autotrasporti.

Io in un primo tempo mi opposi al trasferimento dei 265 milioni del Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti perchè mi sembrava che le ferrovie vicentine volessero impiegare i 265 milioni nella sistemazione delle loro linee, per una funzione di carattere troppo locale.

Le tramvie vicentine hanno la possibilità di passare da una importanza locale ad una importanza direi superlocale ed io sin da allora sostenni la necessità che esse venissero valo-

rizzate col loro inserimento nelle ferrovie statali e precisamente nella linea Venezia-Bologna-Roma. Molti vicentini comprendono questa necessità; qualcuno preoccupato degli interessi locali la comprende di meno. In ogni modo l'idea si è fatta strada.

Cosicchè il mio voto favorevole al disegno di legge in esame è condizionato dall'impegno formale da parte della società delle ferrovie vicentine, di attuare nel più breve tempo possibile l'allacciamento alla Venezia-Bologna-Roma. L'importanza di questo inserimento si dimostra dal semplicissimo fatto che i Vicentini abitano una città e una provincia di non lieve importanza, forse una delle provincie più industriali d'Italia, e con l'allacciamento alla linea Venezia-Bologna-Roma, possono arrivare a Roma con un'ora e mezzo di vantaggio sul tempo necessario attualmente, che è di circa otto ore. Quindi nell'approvare questo disegno di legge teniamo fermi gli impegni passati; non abbiamo alcun motivo per dire ancora una volta che è più utile per Montagnana che il tratto Noventa-Montagnana sia sostituito; e per di più teniamo fede al deliberato delle due Commissioni della Camera e del Senato. Per questo riguardo sarebbe anche da aggiungere che, se il collegamento sarà rinnovato fra Noventa e Montagnana, sarebbe più efficiente che il tronco fosse prolungato in prosieguo di tempo fino alla linea Legnano-Rovigo all'altezza di Badia.

Il disegno di legge attuale comporta soprattutto un lavoro di importanza fondamentale, la trasformazione della tramvia in ferrovia, trasportando la linea dalla strada in sede propria. E mi sembra che questo sia un grosso passo, se desideriamo, come desideriamo, che la rete delle ferrovie vicentine venga collegata in un prossimo avvenire con la linea Venezia-Bologna-Roma. Questo lavoro, che viene eseguito nel primo tratto, tra Vicenza e Noventa, è certamente uno dei primi passi decisivi per raggiungere il collegamento.

Per questi motivi ed esprimendo questo desiderio e col proposito di non alterare minimamente quanto è stato già deliberato in sede di discussione dell'altra legge, io do il mio voto favorevole al disegno di legge in esame.

TOMMASINI. Mi associo *toto corde* a quanto ha detto il collega Ceschi; indubbiamente le

tramvie vicentine è da presumersi che dalla miglioria progettata riceveranno un maggior traffico e cioè un beneficio. Siccome il disegno di legge parla di un concorso sino all'importo massimo di 600 milioni da erogare a favore dell'Amministrazione provinciale di Vicenza, io mi domando se le ferrovie vicentine hanno a loro volta un contributo a loro carico. Ma questo non è detto nel disegno di legge. Oggi le ferrovie vicentine si trovano in una buona situazione di bilancio appunto per il vantaggio ad esse derivante dal loro ammodernamento e quindi vorrei che fosse chiaro che anche esse concorreranno in proprio per le spese previste dal disegno di legge.

BUIZZA. Volevo rilevare che la linea è stata portata in sede propria fuori della città di Vicenza; nell'interno di essa l'attraversamento del Campo Marzio, prima della stazione delle ferrovie vicentine, determina per chi esce dalla stazione ferroviaria statale un continuo pericolo di essere investito dai veicoli ferroviari della Vicenza-Noventa. Dato che si era proceduto alla sistemazione parziale in sede propria della Vicenza-Noventa, io penso che sarebbe stato opportuno, anche in quel punto, trasferire i binari nell'interno della stazione.

PRESIDENTE. Posso assicurare che ciò è già previsto.

BUIZZA. Per quanto si riferisce al resto della linea, debbo rilevare che, sistemando la tramvia in sede propria, automaticamente si sono dati alla strada tre metri di sezione in più per il traffico ordinario. E poichè per le disposizioni vigenti la strada per poter ricevere la sede tramviaria doveva essere di otto metri di sezione, mi sembra che quella larghezza per la strada tra Vicenza, Noventa e Montagnana sia più che sufficiente per supplire a qualunque intensità di traffico possibile in quel luogo. Comunque, mi sembra che la liberazione di tutto lo spazio stradale sia un risultato più che soddisfacente ai fini della comodità del traffico. In questo modo veniamo a creare due servizi di trasporto, la ferrovia e la strada ordinaria, proprio in parallelo e in concorrenza. Questo io lo rilevo per raccomandare ancora una volta acchè si venga finalmente allo studio di un disegno di legge che possa soddisfare su scala generale alle esigenze del coordinamento del traffico stradale e ferroviario.

TISSI. Ci troviamo dinanzi al solito dilemma, se convenga cioè costruire delle piccole ferrovie oppure delle strade sufficienti al traffico. Anche in questo caso in cui si tratta di spendere ora 600 milioni ed in seguito altri, io domando se si è provveduto a fare uno studio ed un raffronto fra le spese che occorrono per la sistemazione di questa tramvia e fra quelle che occorrerebbero per la costruzione di strade sufficientemente larghe, capaci di smaltire il traffico della zona. Poichè si constata che le piccole ferrovie vanno scomparendo, non credo sia conveniente all'interesse nazionale continuare ad insistere nel mantenimento di piccole ferrovie e nella costruzione di altre.

PRESIDENTE. Lo studio è stato fatto ed è esauriente. C'è infatti la relazione favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Qui ci troviamo dinanzi ad una tramvia che ha proprio la caratteristica di vicinale. Tra Noventa e Vicenza si svolgono dei traffici che vanno dall'ordine di tre a quello di quattro o cinque mila operai, specialmente nelle ore del mattino. Tali operai hanno l'abitazione nel forese e svolgono la loro attività nelle industrie dell'interno della città di Vicenza. La Vicenza-Noventa ha tutte le caratteristiche della tramvia extra-urbana che deve sopportare ingenti traffici nelle ore di punta, per cui si rendono necessari dei treni che portino centinaia di operai al lavoro, in breve tempo. Invece un servizio automobilistico sarebbe meno adattabile a questo lavoro poichè ben difficilmente potrebbe smaltire in breve tempo una quantità così notevole di viaggiatori, dato che naturalmente tutti voglio arrivare alla stessa ora in stabilimento. Comunque il merito dell'attivo della ferrovia non è soltanto dell'Amministrazione ma è dovuto anche appunto all'intenso traffico ed alla elettrificazione che è stata adottata nel tratto nord, da Recoaro a Vicenza, mentre il tratto sud è stato dotato di automotrici concesse dalle Ferrovie dello Stato.

C'è poi il problema del coordinamento delle strade locali: non è un problema difficile da risolvere, dove c'è abbondanza di traffico sia sulla strada che sulla ferrovia. Il problema si pone laddove c'è una economia povera, laddove sono costosi sia i mezzi di trasporto su strada che quelli su rotaia.

Nel caso specifico della Noventa-Vicenza il problema non esiste: alle ragioni che ho

già esposto si deve aggiungere il fatto che si tratta di una strada che ha delle notevoli pendenze per cui, d'inverno, col gelo e la nebbia, è difficile o addirittura impossibile il traffico automobilistico, mentre gli operai vogliono essere sicuri di essere sul posto di lavoro in orario.

Per queste ragioni il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha riconosciuto l'importanza della Noventa-Vicenza e l'ha posta in quell'ordine di priorità cui si riferiva il senatore Tommasini.

Il collegamento della linea Vicenza-Noventa con la Venezia-Bologna-Roma sarà un lavoro da farsi in secondo tempo, ma la cui prospettiva fin da ora rende più importante questa linea locale, poichè non sono solo i vicentini che desidererebbero abbreviare il tempo occorrente per giungere a Bologna e Roma, ma sono interessati a questo tutti gli abitanti dell'altopiano da Recoaro a Valdagno, in cui sono dei centri industriali che hanno bisogno del trasporto su rotaia, il quale, quindi, va sviluppato.

Una osservazione devo fare al senatore Buizza: è vero che il binario della Vicenza-Noventa passa dinanzi alla stazione nuova di Vicenza, ma è stato già fatto un raccordo nella zona di Porta Monte per fare entrare la tranvia nella stazione di Vicenza; il raccordo è fatto a spese della società e rientra nei suoi programmi che prevedono anche l'entrata in servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato. La spesa è fatta a carico della Società in quanto non si tratta di mettere i binari in sede propria, cosa a cui provvede lo Stato, ma di instaurare un servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato, che è nell'interesse della società stessa. La società che esercisce la ferrovia è controllata dalla Provincia che è anche compartecipe nell'azienda: quindi ci troviamo dinanzi ad una ferrovia provinciale e dalla quale anche la Provincia ritrae un utile.

BUIZZA. Sono d'accordo con quanto ha detto il presidente Corbellini sulla coesistenza dei due traffici su strada e su rotaia. Faccio però osservare che, quando uno dei due traffici si viene a trovare in difficoltà, per cui si richiede l'intervento finanziario dello Stato, per sanare la sua gestione passiva, allora, a mio parere, si impone l'opportunità dell'eliminazione di

quella forma di traffico che si dimostra insufficiente o inadatta allo scopo.

MEACCI. Faccio questa constatazione: a forza di leggi di apparenza modesta si portano via allo Stato milioni su milioni. Con due di tali leggi così queste tramvie vicentine hanno ricevuto circa un miliardo dallo Stato: e la cosa più strana è che attualmente le tramvie sono gestite da una società, che pare abbia un accordo con l'Amministrazione provinciale, che noi non conosciamo. Infatti la legge all'articolo 1 suona: « È autorizzata la concessione all'Amministrazione provinciale di Vicenza di un concorso, sino all'importo massimo di 600 milioni, per il completamento della costruzione in sede propria del tratto ecc. ».

E nella relazione è detto: « Tale disposizione è in relazione ad accordi tra la detta Società e la Provincia... ».

Sono stati già stanziati 265 milioni per questa società, passandoli all'Amministrazione provinciale. Quella volta si disse che non sarebbe stata avanzata alcuna ulteriore richiesta, mentre oggi si domandano altri 600 milioni, assicurando che non ne saranno richiesti altri. Perché avviene tutto questo? Perché le somme vengono chieste non per la realizzazione di un programma completo di sistemazione della ferrovia, ma per lavori suddivisi in tanti lotti? Oggi il collega Ceschi ci ha annunciato che fra qualche tempo si chiederanno altri milioni; a forza di leggi « modeste », questa società, che ha con la Provincia un accordo che, ripeto, non si conosce, e che è attiva, ottiene dallo Stato denari e denari.

Noi, cui spetta approvare questi stanziamenti, dobbiamo conoscere nei giusti termini l'accordo fra la società e l'Amministrazione provinciale. Dobbiamo avere la garanzia che, ad un certo momento, da stabilire con precisione, questa ferrovia passerà in concessione diretta all'Amministrazione provinciale. Noi non possiamo approvare delle leggi che comportano la concessione di milioni da parte dello Stato, senza conoscere in modo chiaro la situazione delle società cui viene erogato il denaro dello Stato.

GENCO. Credo che ci si trovi di fronte ad un equivoco, perchè, quando si parla di concessione della gestione di una ferrovia ad una società, è un errore comune il ritenere che la

sede stradale con tutti gli annessi e connessi sia di proprietà della società concessionaria; è un errore perchè tutti gli immobili destinati alla ferrovia in concessione sono di proprietà dello Stato e la società concessionaria ne ha soltanto l'uso.

Se la società costruisce una ferrovia a spese sue, subordinando la spesa allo sfruttamento per un certo numero di anni, quando la ferrovia, decorso il tempo stabilito nel contratto fra la società e lo Stato, passa a quest'ultimo, lo Stato, se mai, paga soltanto, come normalmente accade, il materiale rotabile, non certo la sede ferroviaria. Ma credete davvero che la società che deve passare l'esercizio della ferrovia alla Amministrazione provinciale si metta a costruire la ferrovia a spese sue? Questo è assurdo. Qualunque sia il tipo di concessione, infatti, proprietario della sede ferroviaria è sempre lo Stato. E pretendere che una società costruisca la ferrovia, che è proprietà dello Stato, a spese sue, è un'assurdità in cui incorrono quasi tutti.

La questione, io penso, si riduce a questi termini: occorre la ferrovia in relazione ai bisogni del traffico in quella zona? Sì? E allora, dato che la Provincia, per quanto ricca sia, non potrà certo trovare 600 milioni, se la ferrovia è necessaria, lo Stato deve spendere i denari che servono e se, per disgrazia, lo stanziamento attuale non bastasse, sarebbe necessario ed opportuno provvedere con un altro.

MEACCI. Tanto vale allora che lo Stato la assuma in gestione diretta.

GENCO. Se lo Stato vuole costruire direttamente una ferrovia per conto proprio, deve innanzi tutto fare un progetto, sottoporlo all'approvazione degli organi competenti e darne in appalto l'esecuzione: in ogni caso la costruzione della ferrovia viene sempre effettuata da imprese private, per cui, sia che la ferrovia venga gestita dallo Stato, sia che venga gestita da una società privata, la costruzione non è mai effettuata direttamente dallo Stato.

Sono favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, come sono stato favorevole all'approvazione del precedente: dove c'è necessità per il traffico, bisogna costruire le ferrovie che servono.

TROIANO. Noi dell'opposizione nutriamo molta sfiducia nel sistema della concessione dell'esercizio delle ferrovie ai privati, perchè, in ultima analisi, le società concessionarie, col sistema delle sovvenzioni, tolgono, senza giustificazione alcuna, denaro allo Stato.

Il caso che ci si prospetta è ben diverso da quello dello Stato che appalta direttamente a privati i lavori di costruzione di una ferrovia, che eserciterà poi per conto proprio.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dopo tutto quello che è stato detto, sovvenzioni, passaggio allo Stato, ecc., io confesso che invero non capisco perchè si debba fare in questa sede una simile discussione: c'è una convenzione tra la Provincia e la società ferroviaria che gestisce la Vicenza-Nonventa, c'è una convenzione fra Stato, Provincia e società; se si vuole si potrà anche esaminare e discutere questa convenzione, che non è certo diversa da tante altre. D'altronde è necessario approvare la concessione di questi 600 milioni a favore dell'Amministrazione provinciale di Vicenza, perchè si tratta di una linea di interesse pubblico, che non potrebbe essere supplita da nessun altro mezzo nello smaltimento del traffico operaio, specialmente nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio. Quando si tratta di ferrovie come questa, di tipo quasi metropolitano, non è possibile altra soluzione all'innuori del traffico su rotaia. Pregherei perciò l'onorevole Commissione di voler approvare il disegno di legge.

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

Art. 1.

È autorizzata la concessione all'Amministrazione provinciale di Vicenza di un concorso, sino all'importo massimo di 600 milioni, per il completamento della costruzione in sede propria del tratto Vicenza-Nonventa della tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana, esclusa la stazione di Vicenza ed il tronco Campo Marzio-Porta Monte, in base al progetto di massima, in data 27 agosto 1949 presentato dalla concessionaria Società Tramvie Vicentine, ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto n. 3021

in data 21 ottobre 1949 ed ai progetti esecutivi da concordarsi con la Società medesima e da approvarsi dal Ministero dei trasporti sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

BUIZZA. Faccio osservare che a proposito dell'articolo 1 la relazione dice che si concede un contributo, sino all'importo massimo di 600 milioni, alla Provincia e non già alla società concessionaria e che tale disposizione è in relazione ad accordi tra la detta società e la Provincia, intesi a trasferire alla Provincia stessa la concessione della tramvia, una volta completato il programma di trasformazione.

A me sembra che di ciò si sarebbe dovuto far cenno nel testo dell'articolo 1.

PRESIDENTE. Penso che a dare i chiarimenti da lei giustamente ritenuti necessari sia sufficiente il successivo articolo 2. Non facendosi altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 1, di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Il pagamento all'Amministrazione provinciale di Vicenza della somma che sarà in definitiva accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, può essere fatto a misura dell'esecuzione dei relativi lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa che sarà ritenuta ammissibile in sede di approvazione dei progetti esecutivi ed in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo, da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi.

(È approvato).

Art. 3.

La sede, le opere e gli impianti del tronco di cui all'articolo 1 sono acquisiti in proprietà dello Stato che li lascia in uso gratuito alla Società concessionaria per tutta la rimanente durata della concessione.

I rapporti tra lo Stato, l'Amministrazione provinciale di Vicenza e la Società tramvie

Vicentine, in dipendenza di quanto stabilito con la presente legge, saranno regolati da apposito atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio di Stato, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro.

(È approvato).

Art. 4.

La spesa di cui all'articolo 1 della presente legge farà carico sul fondo di lire 3.200.000.000 stanziato nello stato di previsione del Ministero dei trasporti nell'esercizio finanziario 1948-49 in applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 508.

(È approvato).

BUIZZA. Prima che si approvi il disegno di legge, desidero far rilevare che i 600 milioni vengono anticipati dallo Stato prima che la concessione sia stata fatta e la convenzione firmata.

PRESIDENTE. Onorevole Buizza, questa è la prassi normale, costantemente seguita. Non facendosi altre osservazioni, metto 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:

« **Inclusione di alcune zone nel perimetro del piano regolatore della città di Roma** » (Numero 1994).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « **Inclusione di alcune zone nel perimetro del piano relatore della città di Roma** ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore **Borromeo**.

BORROMEO, relatore. Si tratta di un disegno di legge di piccola portata, predisposto dal Ministro dei lavori pubblici per includere nel piano regolatore della città di Roma, approvato con regio decreto legge 6 luglio 1931, n. 981, due zone site a nord-est del perimetro stesso, l'una in prossimità del carcere di **Rebibbia** e l'altra nei pressi della **Borgata Tufello**.

Ho qui una planimetria la quale permetterà ai colleghi che si interessano della questione di vedere i particolari della proposta contenuta nel disegno di legge.

Trattandosi, come ho detto, di cosa di poca importanza, propongo senz'altro ai colleghi l'approvazione del disegno di legge.

BUIZZA. Il piano regolatore del 1931, a quanto mi risulta, aveva una durata di 20 anni, e quindi dovrebbe essere già scaduto od avere almeno una assai prossima scadenza.

BORROMEO, *relatore*. Sì, ma è stato prorogato di cinque anni ed attualmente è già insediata la Commissione incaricata dello studio del nuovo piano regolatore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

È approvata l'inclusione nel perimetro del piano regolatore della città di Roma - approvato con regio decreto-legge 6 luglio 1931, n. 981 convertito con modifiche nella legge 24 marzo 1932 n. 355 - delle zone site in loca-

lità Rebibbia e nei pressi della borgata Tufello giusta la planimetria in iscala 1 : 10.000 compilata dall'ufficio tecnico del Comune di Roma e vistata dal Ministro dei lavori pubblici.

Un esemplare di detta planimetria sarà depositato nell'Archivio di Stato.

(È approvato).

Art. 2.

Per la formazione del piano di massima e dei piani particolareggiati relativi alle zone di cui all'articolo precedente, e per tutto quanto attiene alla loro esecuzione, sono applicabili le disposizioni contenute nel regio decreto-legge 6 luglio 1931, n. 981, convertito nella legge 24 marzo 1932, n. 355 e successive modificazioni.

Rimane fermo, per l'attuazione di detti piani, il termine stabilito per il vigente piano regolatore di Roma.

(È approvato).

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

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,40.