

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1954

(11^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 30 milioni per il completamento del Tempio votivo dell'Internato Ignoto » (341) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 199
CANEVARI	199
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	199
PORCELLINI	199

« Modificazioni alla legge 2 luglio 1949, numero 408, concernente disposizioni per l'incremento delle costruzioni edilizie » (357) (D'iniziativa del senatore Rogadeo) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE	203, 204, 206
BUIZZA	203, 205, 206
BUSONI	206
CANEVARI	204, 205
CAPELLINI	204, 205, 206
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	203, 204, 205
TERRAGNI	204
TOSELLI	, 204

« Provvidenze per la attuazione delle opere di ricostruzione dell'edificio demaniale dell'«Educa-dato » agli Angeli » in Verona » (392) (D'iniziativa del senatore Trabucchi) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 200, 202
BUIZZA, <i>relatore</i>	200
CANEVARI	202
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	201
CROLLALANZA	201
TOSELLI	, 201
VACCARO	200

« Assunzione da parte dello Stato della spesa per la costruzione e l'arredamento del nuovo Palazzo di giustizia di Rieti » (448) (D'iniziativa dei deputati Matteucci ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	198
BUSONI, <i>relatore</i>	198

« Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) » (467) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	190, 192, 194, 196, 197
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	, 196
BUIZZA	, 194
CROLLALANZA	193, 196
FOCACCA	194
MASSINI	, 194
TERRAGNI, <i>relatore</i>	190
VACCARO	, 194

« Autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a bandire un concorso interno per il grado iniziale del ruolo di gruppo B » (470) (D'iniziativa dei deputati Bersani e Geremia) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	202, 203
FOCACCA, <i>relatore</i>	203

« Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo) »

(474) (Approvato dalla Camera dei deputati)

(Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag.	206, 207
VACCARO, relatore		206

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fiorentino, Flechia, Focaccia, Massini, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Colombo e il Sottosegretario di Stato per i trasporti Ariosto.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.)

(467) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

TERRAGNI, relatore. Con atti 23 maggio 1938 e 14 febbraio 1939, approvati con decreti-legge 3 giugno 1938, n. 828, e 16 febbraio 1939, n. 272, convertiti nelle leggi 5 gennaio 1939, n. 24, e 2 giugno 1939, n. 739, venne assentita alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione di sola costruzione della ferrovia per l'Esposizione universale (E.U.R.) dalla stazione Termini al-

l'Esposizione predetta, ferrovia che costituisce un primo tronco della metropolitana di Roma.

La costruzione del suddetto tronco di metropolitana, rimasta interrotta a causa dello stato di guerra, è stata ripresa e si trova in via di avanzato completamento mentre è in avanzata fase di approntamento il materiale rotabile occorrente per l'esercizio; si deve ora provvedere sia alla concessione dell'esercizio della ferrovia all'industria privata, sia allo allacciamento degli impianti elettrici della ferrovia medesima alla rete della Società che dovrà fornire l'energia elettrica per l'esercizio in parola.

Si è pertanto predisposto il presente disegno di legge con il quale, all'articolo 1, si autorizza la concessione dell'esercizio alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.).

Circa la opportunità di affidare la concessione in parola alla sopra citata società, si fa presente che sin dalla fase di progettazione della ferrovia metropolitana è stata sempre considerata una stretta connessione tra gli impianti di questa ferrovia e quelli della Roma-Lido, concessi in esercizio alla stessa S.T.E.F.E.R.

Anzi, inizialmente si era pensato di fare eseguire il servizio per l'Esposizione del 1942 dalla suddetta ferrovia Roma-Lido, opportunamente prolungata da Porta San Paolo verso il centro della città (prima fino al Colosseo poi fino a Termini) e solo quando si riconobbe necessario, per realizzare la prevista elevata capacità di trasporto, di aggiungere altri due binari affiancati a quelli esistenti, nel tratto fra Porta San Paolo e la Magliana, risultò in definitiva che il servizio per la Esposizione veniva a svolgersi su una sede completamente indipendente su tutto il suo percorso da Termini all'Esposizione.

Si giunse così alla progettazione della nuova ferrovia, già denominata dell'E.U.R. ed ora metropolitana di Roma, la quale, per quanto detto sopra, risulta affiancata alla Roma-Lido nel tratto citato e ha numerose connessioni con questa ultima ferrovia segnatamente in corrispondenza del piazzale dei Mercati generali e della stazione Magliana, nelle quali località, per la presenza anche delle comunicazioni che consentono il passaggio ai treni da una ferrovia all'altra, è stato necessario prov-

vedere alla unificazione tecnica degli impianti ed alla installazione in ciascuna di esse di un posto centrale di dirigenza dal quale verranno comandate le apparecchiature sia dell'una che dell'altra ferrovia.

Anche il servizio che si svolgerà sulla ferrovia in parola, dovrà essere strettamente coordinato per tener conto del notevole quantitativo di viaggiatori, che specie nel periodo estivo, partendo da Termini, intenderà raggiungere il Lido di Roma, trasbordando dall'una all'altra ferrovia nelle stazioni di corrispondenza da organizzarsi opportunamente o, meglio ancora, usufruendo di convogli direttamente instradati attraverso allacciamenti tra le ferrovie stesse, qualora ciò sarà reso possibile dal quantitativo del materiale rotabile disponibile.

D'altra parte, essendo stata distrutta durante l'ultima guerra l'officina riparazione veicoli della Roma-Lido, si è considerato opportuno, anziché ricostruire il suddetto impianto, di fare utilizzare da parte della ferrovia in parola, l'officina costruita per la metropolitana (nei pressi della stazione Magliana) la quale risulta esuberante per le necessità di quest'ultima ferrovia, essendo stata a suo tempo progettata in relazione al notevole quantitativo di materiale rotabile che avrebbe dovuto essere impiegato per l'intenso servizio previsto per la Esposizione del 1942. Pertanto, data la urgenza di assicurare il servizio della Roma-Lido, la S.T.E.F.E.R. è stata già provvisoriamente autorizzata ad usufruire di questa officina rimessa, che altrimenti sarebbe risultata finora inutilizzata.

Da ultimo, si ritiene di dover fare presente che, essendo il servizio della ferrovia metropolitana svolto soprattutto nell'interesse del comune di Roma, appare opportuno che l'esercizio in parola venga affidato ad una Società, come la S.T.E.F.E.R., che come è noto è una emanazione del Comune stesso.

Nel suddetto articolo 1 si stabilisce peraltro che per un primo periodo di durata non superiore a tre anni, tale esercizio verrà effettuato dalla Società medesima per conto dello Stato, e ciò allo scopo di poter acquisire in via sperimentale e diretta tutti gli elementi tecnici ed economici di traffico che dovranno servire per la istituzione del piano finanziario per la concessione definitiva di un mezzo di traspor-

to che è il primo del suo genere in Italia; all'articolo 2 si stabiliscono le forme e modalità sia della concessione per l'esercizio provvisorio, sia per la concessione definitiva, la quale ultima, ove comporti una sovvenzione governativa, dovrà essere approvata con apposita legge; all'articolo 3 si prevede che gli utili dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato saranno versati al Tesoro in apposito capitolo del bilancio della entrata da istituire all'uopo e che la spesa per gli eventuali disavanzi da rimborsarsi dallo Stato alla Società faranno carico al Ministero dei trasporti che vi farà fronte con i fondi stanziati sul capitolo corrispondente al cap. 47 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1951-1952 (sussidi straordinari e somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato ecc.); all'articolo 4 si stabilisce che le modalità e condizioni per la cessione in uso al concessionario del materiale rotabile approvvigionato dallo Stato, verranno fissate con l'atto di concessione; all'articolo 5 si autorizza il Ministero dei trasporti a provvedere mediante trattativa privata per l'allacciamento degli impianti elettrici della ferrovia metropolitana alla rete della ditta fornitrice dell'energia elettrica per il primo esercizio della ferrovia stessa non rientrando tali opere tra quelle che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo è tenuta ad eseguire in base allo atto di concessione. Alla spesa necessaria si provvederà con i fondi di cui alla legge 30 novembre 1950, n. 1031; all'articolo 6, infine, si stabilisce che, in analogia a quanto previsto con l'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1952, n. 1447, per le concessioni piene, è consentita la registrazione col pagamento della imposta fissa di registro dell'atto di concessione sia dell'esercizio provvisorio, sia di quello definitivo, degli atti addizionali che possano risultare necessari nel corso della concessione, nonché degli atti da stipulare con la ditta fornitrice dell'energia elettrica per l'impianto della linea di allacciamento di cui all'articolo 5.

Il disegno di legge che viene sottoposto al nostro esame riguarda quindi la gestione del primo tronco della ferrovia metropolitana di Roma, costruita in più tempi dallo Stato, secondo i più moderni criteri della tecnica ferroviaria ed ora prossima al compimento. Si

tratta quindi di un impianto tra i più perfezionati del genere in Europa.

Non si tratta della vera e propria metropolitana, che avrebbe avuto il compito di ridurre la congestione del traffico nelle vie della Capitale, ma solo di quel primo tronco che ebbe la precedenza nell'esecuzione perchè avrebbe dovuto collegare la stazione Termini con la « E 42 ». Oggi tale tronco, pur avendo alcune possibilità, specie in rapporto al collegamento fra la stazione Termini e la stazione terminale della ferrovia per Ostia, salvo il pieno tratto Termini-San Paolo, non fa più sperare in copioso afflusso di traffico, perchè congiunge località ancora periferiche senza servire il centro della città. In vista di questa incertezza, lo Stato vuole affidare la gestione ad una Società già esperta in materia, stabilendo che per i primi tre anni la gestione sia fatta « per conto dello Stato », cioè con la sicurezza che lo Stato debba rimetterci.

Il criterio in sè e per sè è lodevole, ma mi sembra un po' troppo sommaria la forma in cui tale criterio vorrebbe essere realizzato nel progetto di legge che stiamo esaminando.

Anzitutto, non è stata portata a nostra conoscenza la deliberazione che, sulla stessa materia, ha preso la 5^a Commissione: il che indebolisce parecchio la nostra facoltà di esame, poichè nel caso specifico si tratta più di problema amministrativo che di problema tecnico. In mancanza del parere dei tecnici finanziari, farò alcune considerazioni di carattere pratico.

Mi rendo conto benissimo che si tratta di un caso assolutamente nuovo nel suo genere in Italia, e che, non essendovi precedenti ai quali richiamarsi, si cerchi di fare un esperimento. Ma ritengo anche che, appunto perchè si naviga in acque incerte, si debba procedere con la massima cautela.

Poichè si esclude che lo Stato voglia gestire direttamente la metropolitana, e poichè è giusto che lo Stato voglia prima accertarsi del volume degli impegni che dovrà prendere in avvenire per sovvenzionare quella gestione, ritengo giusto che vi siano tre anni di esperimento a carico dello Stato. Ma non ritengo abbastanza giustificato il voler attribuire fin da ora, prima cioè che si conosca la situazione amministrativa della gestione, la concessione stessa a tempo indeterminato. Questa assenza

di termini che definiscano una data di inizio ed una cessazione non è, a mio avviso, prudente.

Anzitutto, perchè si darebbe con questa legge una concessione illimitata tre anni prima di poter definire in termini precisi un capitolo. Poi, perchè una così frettolosa attribuzione definitiva di gestione potrebbe creare situazioni incresciose, qualora nel corso dei primi tre anni si constatasse la assoluta non convenienza dell'esercizio.

Nell'articolo 3 sarebbe bene precisare la funzione di controllo sulla gestione, al fine di evitare che una gestione sperimentale, da utilizzare ai fini di una esperienza che dovrà servire in futuro anche in altri casi, divenga quello che si dice « un carrozzone », cioè uno dei tanti enti parassitari che si gonfiano a spese dello Stato.

Questa legge deve essere una cosa seria, una specie di impianto pilota: non possiamo quindi permetterci il lusso di fare le cose troppo in fretta, trascurando quelle cautele che ci impone l'amministrazione del pubblico denaro.

PRESIDENTE. Posso anzitutto assicurare il relatore che la 5^a Commissione ha dichiarato di non aver nulla da osservare. Desidero inoltre dare alcuni schiarimenti.

La metropolitana doveva originariamente avere un esercizio di collegamento con l'« E 42 » anche dal punto di vista ferroviario. La tensione di alimentazione della linea aerea di contatto era stata stabilita a 3.000 volts ed era previsto un servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato. La sagoma limite del materiale rotabile doveva essere quella normale delle ferrovie come le caratteristiche dell'armamento. Tutto ciò nulla o quasi aveva attinenza con una vera e propria metropolitana. Quando dopo l'interruzione di guerra si ripresero i lavori, ci ponemmo il problema di riportare la costruzione ai criteri propri delle metropolitane e non a quelli che ad essa volevano aggiungersi di un raccordo ferroviario sotterraneo. Il problema è stato studiato molto profondamente da un'apposita Commissione presieduta dal professor Focaccia allora non ancora senatore. La preoccupazione fondamentale era di poter istituire un servizio sotterraneo di metropolitana con la tensione

ferroviaria di 3.000 volts. Si fecero a quell'epoca degli studi e delle indagini e risultò che non era prudente superare i 1.500 volts. Nessuna metropolitana del mondo in esercizio o in costruzione supera tale tensione. Poichè già dal primo esame si riconobbe che Roma non poteva assumersi il peso economico dell'esercizio di un tronco incompleto di una metropolitana di soli 12 chilometri di sviluppo, si decise di unire il tronco stesso alla esistente ferrovia extraurbana che congiunge Roma con Ostia. Quest'ultima ferrovia in tal modo avrebbe aumentato il suo sviluppo di 12 chilometri ed il suo traffico sarebbe divenuto meno stagionale e quindi più uniforme rendendo possibile di ridimensionare gli impianti e il materiale rotabile per ottenere un servizio migliore e con un bilancio economico attivo. In quell'epoca la ferrovia Roma-Ostia era alimentata con la tensione di 2.400 volts. Dopo il referto della Commissione di studio ricordata si decise l'abbassamento della tensione da 2.400 a 1.500 volts; abbassamento che venne da tempo attuato dalla S.T.E.F.E.R. secondo le prescrizioni ministeriali. Si rendeva così possibile l'unificazione razionale della rete come era previsto. Quali erano le incognite? Non quelle della concessione, che come ha detto il relatore è una concessione a tempo indeterminato. Infatti tutte le concessioni che si danno dallo Stato ai Comuni sono a tempo indeterminato. Non è una questione patrimoniale perchè il patrimonio è della collettività ed al servizio di essa, ma una questione di pura economia di esercizio.

Che cosa verrà a costare quest'esercizio metropolitano, che sarà rapido ed intenso? Si è dovuto riconoscere che la risposta può ottenersi soltanto dopo un adeguato esperimento: quando sarà finita la costruzione, questo esperimento verrà fatto direttamente dallo Stato. A mio avviso, le preoccupazioni del relatore avrebbero un reale fondamento se si trattasse di una concessione fatta ad una impresa privata; ma trattandosi di una concessione ad azienda municipalizzata non vi sono motivi per temere speculazioni o eccessivi guadagni. Questo esperimento di esercizio verrà inoltre controllato direttamente dall'Ispettorato della motorizzazione del Ministero dei trasporti e quindi con tutte le necessarie garanzie.

Siamo ormai alla fine di questa costruzione; urge definire le prossime modalità di esercizio siano esse tecniche che finanziarie. La Camera dei deputati ha approvato il disegno di legge. Pregherei quindi il senatore Terragni di rimandare le eventuali proposte di modifiche ad un eventuale studio dopo l'esperienza triennale prevista dal progetto, per evitare di inviare nuovamente alla Camera dei deputati il provvedimento in esame.

CROLLALANZA. Credo che la Commissione non dovrebbe avere preoccupazioni nell'approvare questo disegno di legge, che chiude un periodo piuttosto laborioso e lungo di gestazione di questo tronco della metropolitana.

Mi sembra molto opportuna e ragionevole la soluzione tecnica della unificazione di questo tronco della metropolitana con il servizio della Roma-Lido, uniformandone le caratteristiche tecniche e mettendo pertanto la Roma-Lido in condizioni di poter arrivare sino alla stazione Termini. Però debbo ricordare che quando fu decisa la costruzione del primo tronco della metropolitana, l'idea era precisamente quella di realizzare un primo tronco della metropolitana cittadina di Roma; perchè evidentemente fin d'allora le condizioni del traffico erano tali da consigliare che si procedesse una buona volta alla soluzione d'un problema tecnico che è assolutamente essenziale per una grande città come Roma. È vero che con la realizzazione dell'« E 42 » si pensò di dare alla costruzione delle gallerie una certa ampiezza di impostazione e determinate caratteristiche che consentissero anche di realizzare il collegamento ferroviario tra Roma e l'« E 42 », che voleva essere evidentemente una grande vetrina nel mondo di quello che Roma era diventata e delle possibilità e realizzazioni nel nostro Paese nel campo economico della vita nazionale; ma, strada facendo, il concetto di un primo tronco metropolitano per la città, subì quelle modifiche che sono note e quegli accorgimenti tecnici di unificazione che hanno portato a questa sia pure felice soluzione.

Allo stato attuale, mi sembra naturale che da parte della Commissione si prospetti al Governo la necessità di riprendere concretamente in esame la realizzazione di una metropolitana cittadina a Roma, tenendo conto che fin da quando il problema fu affrontato per

la prima volta, si impose questa necessità, come assillante in previsione di un incremento di traffico che allora probabilmente non si prevedeva nella mole in cui poi si è manifestato. A più forte ragione oggi, che approviamo la presente convenzione, non possiamo ignorare questa esigenza della Capitale. Io ritengo sia giunto il momento di impostare concretamente il problema della realizzazione della metropolitana a Roma e mi sembra sia doveroso da parte della Commissione richiedere al Governo la precisa assicurazione che questa impostazione di studi sarà fatta con criteri di ampiezza e di organicità, affidando l'esame risolutivo ad una Commissione di tecnici non solamente del Ministero, ma di esperti — per fortuna in Italia ne abbiamo tanti degnissimi e capacissimi —, in modo da poter finalmente giungere alla soluzione del problema.

VACCARO. Sono favorevole all'approvazione di questa legge, aderendo a quanto ha detto l'onorevole Crollalanza. È giusto sollecitare il Governo perchè studi la possibilità di realizzare la metropolitana di Roma. Le esigenze sono chiare ed è quindi necessario che questo nostro voto sia portato al Governo dall'onorevole Sottosegretario, perchè nelle vie di Roma non si può più circolare, come tutti possiamo facilmente constatare.

MASSINI. In linea di massima sono favorevole all'approvazione di questo disegno di legge e concordo pienamente con quanto ha detto il senatore Crollalanza per lo sviluppo della metropolitana a Roma. Il problema può definirsi drammatico. Non passa ora che non succedano incidenti e che non ci siano addirittura delle vittime. La situazione è veramente insostenibile. Anch'io quindi raccomando al Governo di prendere in seria considerazione il problema. D'altra parte sarei desideroso di conoscere quando comincerà a funzionare il tronco di ferrovia metropolitana al quale si riferisce il disegno di legge. Si era detto che sarebbe entrata in funzione per l'Anno Santo 1950. Speriamo che non debba passare ancora un altro Anno Santo!

BUIZZA. La 7^a Commissione permanente del Senato nella prima legislatura ha appro-

vato almeno due stanziamenti che servivano a completare la costruzione della metropolitana. Io ho l'impressione che il problema della metropolitana di Roma sia stato affrontato senza un piano organico. Infatti, se si fosse dovuta costruire una metropolitana, penso che non si sarebbe scelto nè lo scartamento nè la sagoma dei veicoli della Roma-Ostia. Comunque, penso che ormai la cosa sia impostata e non vi sia nulla da fare; se mai, si potrà esaminare meglio la questione in sede di successivi studi.

PRESIDENTE. Il materiale è adatto per i tipi di metropolitana tecnicamente moderni, e quindi non condivido la preoccupazione del collega Buizza. Soltanto, la galleria è in realtà un po' più larga...

BUIZZA. Comunque, da queste brevissime e sommarie osservazioni si rileva subito la necessità dell'impostazione del problema e dello studio a fondo di esso, se si vuole che la metropolitana sia veramente attuata nella città di Roma. La nostra Commissione può rivolgere un voto al Governo perchè metta allo studio la questione più attentamente.

A mio parere, però, il Comune stesso dovrebbe preoccuparsi del problema, e sentire la necessità di far svolgere con maggiore tranquillità il traffico nelle strade di Roma. Non dobbiamo ritenere che, se occorre piantare un chiodo, bisogna che intervenga il Governo. Se le Amministrazioni comunali vi sono e sono autonome, debbono provvedere ed agire riguardo ai problemi di loro pertinenza.

Non intendo fare confronti, che sono sempre odiosi, ma a me consta che vi sono dei Comuni che hanno già predisposto i loro studi e le loro spese. Nè voglio, con quanto ho detto, sollevare il peso del Governo, che ha ugualmente molti problemi da risolvere anche in questo campo.

PRESIDENTE. Scavare sotto Roma è ben più difficile che scavare sotto Milano!

FOCACCIA. Desidero dire soltanto brevi parole riguardo alla questione che viene trattata. Prima di tutto, mi sembra che siamo tutti d'accordo sulla concessione della ferrovia

metropolitana di Roma alla S.T.E.F.E.R., ed è quindi inutile insistere su tale concetto, sia per il carattere di complementarità delle due linee Roma-Ostia e metropolitana, sia per la economicità della gestione, basata sulla esistenza di impianti comuni, come depositi, officine ecc.

Da qualcuno è stato segnalato il fatto che la S.T.E.F.E.R. è continuamente deficitaria, ma a mio parere tale preoccupazione deve essere superata e accantonata, perchè la S.T.E.F.E.R. è obbligata a praticare delle tariffe che sono quasi la metà di altre Aziende similari. Se si fa il confronto con qualche altra ferrovia semi-metropolitana di città del nord d'Italia — sempre per non far nomi — si rileva che, se si portassero le tariffe della S.T.E.F.E.R. al livello di quelle dell'altra Azienda, la S.T.E.F.E.R. sarebbe in attivo di oltre un miliardo. Difatti la tariffa della S.T.E.F.E.R. per il servizio normale è di 1,10 per chilometro, quella dell'altra Azienda di 3,50; la tariffa normale dell'altra ferrovia è di 8 lire, quella della S.T.E.F.E.R. di 2,70. Per quanto riguarda i servizi suburbani le cose sono ancora peggiori perchè la S.T.E.F.E.R. pratica una tariffa di 15 lire fino a 8 chilometri contro 25 lire dell'altra; fino a 10 chilometri di 20 lire contro 40 dell'altra; fino a 12 chilometri 25 lire contro 45 dell'altra, e così di seguito. Per tale motivo la preoccupazione espressa in altra sede su tale questione non ha ragione d'essere, per cui ritengo che senz'altro la Commissione possa accettare di affidare in concessione alla S.T.E.F.E.R. questo servizio, che in realtà rappresenta un prolungamento della Roma-Ostia.

Le osservazioni svolte dall'onorevole Presidente sono di somma importanza; nella famosa Commissione che si è trascinata sotto diversi Ministeri per diverso tempo, abbiamo stabilito, appunto per andare incontro ai desideri della popolazione di Roma, che si dovesse arrivare a costruire quella grande metropolitana di cui parla l'amico Crollalanza.

L'osservazione fatta dal collega Buizza, che cioè la sagoma e lo scartamento delle vetture esistenti non sono quelli di una metropolitana, è esatta, però noi abbiamo messo un punto fermo per quanto riguarda la questione più importante, in quanto abbiamo imposto, quando era Ministro il nostro Presidente, onorevole

Corbellini, la tensione di 1.500 volt, che è la massima esistente in tutte le metropolitane del mondo. Quindi, noi ci siamo messi già nella condizione di fare l'alimentazione — che è la cosa più delicata e complessa — alla tensione normale di una metropolitana. Che poi lo scartamento e la sagoma delle vetture siano diversi da quelli dei veicoli costruiti appositamente per una metropolitana, non importa; vuol dire che si sarà largheggiato.

Quando ricoprivo la carica di Sottosegretario ho insistito perchè si costruisse del materiale che potrebbe essere veramente metropolitano; quindi, da questo punto di vista, nessuna preoccupazione.

Per quanto riguarda la metropolitana cittadina di Roma, noi sappiamo che di progetti di massima ve ne sono tanti. Si tratta di trovare i miliardi occorrenti; noi sappiamo che occorrono oltre 2 miliardi per chilometro; dove può reperire il Comune tali fondi? È necessaria una legge speciale. Ed è per questa ragione che noi invitiamo il Governo ad insistere affinché il comune di Roma trovi tutti i mezzi per arrivare sia alla progettazione definitiva della metropolitana, sia al reperimento dei fondi per addivenire a questa famosa costruzione, che è indispensabile, come diceva giustamente l'amico Crollalanza. Non si può andare oltre: noi sappiamo che per costruire una metropolitana occorrono molti anni; la metropolitana di Parigi è stata cominciata oltre 60 anni fa e alcuni rami sono ancora in corso di costruzione, quella di Londra lo stesso. Noi dobbiamo prevedere quello che potrà succedere da oggi a dieci anni, per cui dobbiamo oggi, assolutamente, senza perder tempo, trovare la possibilità di iniziare la metropolitana a Roma.

A questo proposito, desidero richiamare la attenzione del Governo anche su un altro punto: la necessità di togliere dalle vie di Roma l'impaccio delle macchine in sosta che ostacolano il traffico in tutti i modi. Non si può fare altro che cercare sotto terra la maniera di liberare le strade di Roma, e di conseguenza bisognerà che il Governo insista perchè gli organi competenti costruiscano dei rifugi sotterranei per le macchine, in modo che a Roma si possa ancora per alcuni anni circolare. Quello del traffico cittadino è un problema che

tutti conosciamo e sul quale quindi è inutile soffermarci, tanto più che non è solo di Roma, ma anche di Milano e di altre grandi città. So che a Milano si sta già pensando a costruire dei posteggi sotterranei; anche a Roma è necessario insistere a questo scopo, e nessuno più del Ministro dei trasporti, con la sua Direzione generale della motorizzazione, deve insistere perchè si ponga allo studio questo problema.

PRESIDENTE. Mi permetto di richiamare l'attenzione della Commissione sulla esauriente conferenza tenuta dal sindaco di Roma Rebecchini, e stampata due o tre mesi fa in un'apposita pubblicazione del Comune, che espone tutto un programma finanziario sulla materia, fissato in collaborazione con il Governo e collegato a quello che è lo sviluppo urbanistico delle sedi residenziali di Roma, mediante un sistema radiale residenziale. Si tratta di uno studio interessantissimo del quale è superfluo parlare oltre, perchè chi lo desidera può prenderne visione direttamente.

CROLLALANZA. Di memorie e di studi ve ne sono tanti! Bisogna che il Ministero li prenda in esame e coordini definitivamente tutti questi lavori. Il mio voto era diretto appunto in questo senso.

ARIOSTO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Dopo la relazione accurata ed esauriente del senatore Terragni, le precisazioni dell'onorevole Presidente e gli elementi emersi dalla discussione, mi sembra che vi sia poco da aggiungere. Mi preme soltanto dare qualche assicurazione: dalla relazione è emersa una perplessità circa l'efficacia della sorveglianza da parte del Ministero su questo esperimento, ai fini di ritenere tutti gli elementi tecnici ed economici che dovranno servire per l'istituzione del piano finanziario e la concessione definitiva. Dobbiamo tener conto che si tratta della concessione definitiva di un mezzo di trasporto che è il primo del suo genere in Italia. Devo dire alla Commissione — alcuni colleghi ne sono già al corrente — che presso l'Ispettorato generale per la motorizzazione civile è istituito un Ufficio superiore per la metropolitana del quale fanno parte i migliori

tecnici che abbiamo a disposizione e che, oltre ad avere il compito specifico di sorvegliare e seguire attentamente questo esperimento, ha anche il compito più vasto di preparare tutti quegli elementi che dovranno servire ad altri esperimenti del genere in Italia. E su questo punto desidero che la Commissione sia assolutamente tranquilla.

In quanto alla domanda molto bruciante: « quando entrerà in funzione? » posso affermare che la costruzione del materiale di trazione è abbastanza avanzata, sebbene abbia subito lungo il cammino degli incidenti notevoli. Non vorrei compromettere il Ministero, ma mi sembra di essere autorizzato a dire che verso la fine d'anno potremo avere la solenne cerimonia di inaugurazione.

Il voto che è stato espresso per primo dal senatore Crollalanza, circa gli sviluppi della metropolitana, ha riportato l'unanimità dei consensi della Commissione; ora, il Presidente ha fatto notare che qualche cosa si è già fatta al riguardo; è stato obiettato che di studi ne sono stati fatti, di conferenze anche. Non vi è dubbio che siamo in un momento nel quale si sente il bisogno di intervenire più fattivamente e dinamicamente.

Su quella che è oggi la circolazione a Roma non c'è bisogno di soffermarsi; tutti sappiamo quanti aspetti pericolosi e deleteri essa presenti.

Il senatore Buizza ha espresso l'opinione che questo problema dovrebbe essere affrontato dal Comune. Gli è già stato risposto che Roma non è Milano: ci sono alcune caratteristiche generali e specifiche della Capitale. L'onorevole Presidente ha osservato che scavare sotto il suolo di Roma presenta delle difficoltà tecniche molto diverse da quelle che presenta il sottosuolo lombardo. A mio giudizio, qui si dovrebbe creare una stretta, immediata collaborazione fra il Comune e il Governo. Io esprimo, a titolo personale, un parere: il comune di Roma non se la caverà se non lanciando un congruo prestito interno o estero al quale il Governo potrà offrire le garanzie del caso.

È necessario, ad ogni modo, far presto a provvedere i mezzi finanziari perchè, se si parla di due miliardi per chilometro, per quanto modesto possa essere, nell'immediato avvenire,

lo sviluppo della rete della metropolitana, la cifra dei miliardi da stanziare si eleva di parecchio.

Ad ogni modo, assicuro che mi farò interprete volenterosissimo e convintissimo del voto espresso dalla Commissione circa l'urgenza di mettere non allo studio, ma in atto, tutto quanto possibile per il più rapido sviluppo della metropolitana.

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

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.).

Per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia l'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla Società anzidetta.

(È approvato).

Art. 2.

L'atto di concessione per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Nelle stesse forme sarà approvato l'atto di concessione dell'esercizio; ove comporti la concessione di una sovvenzione governativa, esso, invece, sarà approvato con legge.

Negli atti di concessione saranno stabilite tutte le modalità e condizioni nonchè gli obblighi del concessionario e le cause di decadenza da pronunciarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

(È approvato).

Art. 3.

Gli utili dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato saranno versati al Tesoro. Nel bi-

lancio dell'entrata verrà istituito un apposito capitolo al quale saranno imputati i versamenti.

La spesa per eventuali disavanzi, da rimborsarsi alla Società concessionaria, dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà a carico del Ministero dei trasporti, che vi farà fronte con gli stanziamenti di cui ai capitoli corrispondenti al capitolo 47 dello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1951-52.

(È approvato).

Art. 4.

Le modalità e le condizioni per la cessione in uso al concessionario del materiale rotabile approvvigionato dallo Stato a mente dell'articolo 4 del regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 24, saranno regolate con gli atti di concessione di cui al precedente articolo 2.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato a provvedere mediante trattativa privata a quanto necessario per l'impianto della linea elettrica primaria di allacciamento della ferrovia metropolitana alla rete della ditta fornitrice dell'energia elettrica, occorrente per il primo esercizio della ferrovia medesima.

Alla spesa necessaria ed ai relativi contributi il Ministero predetto provvederà con i fondi di cui alla legge 30 novembre 1950, n. 1031.

(È approvato).

Art. 6.

Saranno registrati col pagamento della imposta fissa di registro l'atto di concessione, quello per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato, gli atti addizionali che si rendessero necessari nel corso della concessione, nonchè gli atti da stipulare con la ditta fornitrice dell'energia elettrica per l'impianto della linea di allacciamento di cui al precedente articolo 5.

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Matteucci ed altri: « Assunzione da parte dello Stato della spesa per la costruzione e l'arredamento del nuovo Palazzo di giustizia di Rieti » (448) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Matteucci ed altri: « Assunzione da parte dello Stato della spesa per la costruzione e l'arredamento del nuovo Palazzo di giustizia di Rieti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Essendo ampiamente scaduti i termini per la trasmissione del parere della quinta Commissione si intende — a norma di Regolamento — che detta Commissione non abbia nulla da osservare per la parte di sua competenza.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BUSONI, *relatore*. Il mio compito di relatore, favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, è reso estremamente facile dalla sua semplicità e dai suoi precedenti. Come è noto, infatti, questo disegno di legge era già stato approvato dalla Camera dei deputati nella precedente legislatura e rimase poi arenato al Senato in seguito allo scioglimento anticipato del Senato stesso. Ora torna nuovamente al nostro esame dopo l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento, che ha riconosciuto validi gli stessi motivi per cui aveva ritenuto necessario approvarlo in precedenza; dimostrazione questa evidente della sua riconosciuta utilità e necessità.

In merito si può rilevare che non soltanto a Rieti, ma in moltissime altre città italiane, bisogna provvedere alla costruzione di palazzi di giustizia. A Rieti la necessità è veramente urgente in quanto le condizioni degli uffici giudiziari sono assai precarie per la instabilità dell'edificio stesso, aggravata dalle conseguenze del terremoto del 1950, e per l'assoluta insufficienza dei locali. È necessario ed urgente per-

ciò correre ai ripari, per il fabbricato che minaccia rovina e per gli uomini della giustizia (giudici, cancellieri, avvocati) che sono costretti ad espletare le proprie funzioni in condizioni di particolare disagio, con nocimento dell'amministrazione della giustizia. Il comune di Rieti, come moltissimi altri poveri comuni d'Italia, non è in condizioni di provvedere, pur essendo riuscito a portare in pareggio il bilancio con l'imposizione delle super-contribuzioni elevata al massimo. A Rieti — come è avvenuto altrove, del resto — non può perciò avere applicazione la legge 24 aprile 1941, n. 392, e lo Stato, come ha fatto altrove, deve provvedere, in quanto esso deve essere particolarmente sensibile alle necessità dell'amministrazione della giustizia.

Per queste ragioni, propongo l'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

La spesa per la costruzione e l'arredamento dei locali ad uso degli uffici giudiziari che hanno sede nel comune di Rieti è assunta dallo Stato, nel limite di lire 150.000.000.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici, che è incaricato della esecuzione della presente legge, provvederà per l'esercizio finanziario 1955-56 con i fondi per la esecuzione di opere pubbliche di carattere straordinario da assegnare al Provveditorato delle Opere pubbliche di Roma.

(È approvato).

Art. 3.

Restano a carico del comune di Rieti tutti gli altri obblighi ed adempimenti ad esso derivanti dall'applicazione delle disposizioni della legge 24 aprile 1941, n. 392.

(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:
« Autorizzazione della spesa di lire 30 milioni
per il completamento del Tempio votivo del-
l'Internato Ignoto » (341).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 30 milioni per il completamento del Tempio votivo dell'Internato Ignoto ». Ne è relatore il senatore Cerabona.

PORCELLINI. Il collega Cerabona si è dovuto allontanare per precedenti, indifferibili impegni. Mi sembra pertanto opportuno rinviare la discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta.

CANEVARI. Il disegno di legge è di estrema chiarezza, e d'altra parte la sua approvazione è piuttosto urgente. Ritengo quindi che si possa procedere all'esame anche in assenza del relatore.

PRESIDENTE. Se la Commissione è di questo avviso, posso esporre io stesso, brevemente, il contenuto del disegno di legge. Udremo poi quello che ci dirà il rappresentante del Governo. Solo nel caso che sorgessero difficoltà rinverremo la discussione.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale.

A cura del Comitato per le onoranze alla salma dell'Internato Ignoto è stata promossa la erezione in Padova del Tempio votivo per i morti nei campi di concentramento tedeschi. Tale Tempio, del quale è inutile sottolineare l'alto significato di ricordo e di monito, è in corso di costruzione ma i fondi raccolti non sono stati sufficienti all'ultimazione dell'opera.

All'uopo è stato predisposto questo disegno di legge col quale si autorizza la spesa di lire 30 milioni quale concorso dello Stato per il completamento dell'opera.

La Commissione finanze e tesoro ci ha comunicato di non aver nulla da osservare.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vi è stata un'iniziativa da parte del Comitato per le onoranze alle salme degli Internati Ignoti di erigere in Padova un tempio votivo per i soldati morti nei campi di concentramento tedeschi. Questo Comitato si è dato da fare per raccogliere delle offerte ed è riuscito a realizzare una somma considerevole.

Ma il Tempio costerà all'incirca un centinaio di milioni e per poter raggiungere tale somma è necessario un contributo dello Stato. In un primo momento la cifra richiesta fu di una quindicina di milioni; poi, esaminato con maggiore esattezza il preventivo di spesa, il contributo richiesto allo Stato è salito a 30 milioni.

Col presente disegno di legge si stanziava questo contributo che servirà per un'opera di altissimo significato morale e politico, significato sottolineato dalla circostanza che la maggior parte dei fondi è stata già spontaneamente sottoscritta ad opera di privati; a detta opera lo Stato porta la sua doverosa adesione.

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

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire trenta milioni quale concorso dello Stato nella spesa per il completamento del Tempio votivo dell'Internato Ignoto in Padova.

(È approvato).

Art. 2.

Il contributo di cui al precedente articolo sarà erogato in base all'importo degli stati di avanzamento dei lavori approvati dall'Ufficio del Genio civile di Padova.

La spesa di lire trenta milioni sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1953-54.

(È approvato).

Art. 3.

Alla copertura dell'onere recato dalla presente legge si farà fronte con riduzione dal capitolo 167 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio medesimo; di conseguenza è ridotta di pari importo l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2 della legge 31 ottobre 1953, n. 806 che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo stesso esercizio.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le occorrenti variazioni.

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Trabucchi: « Provvidenze per la attuazione delle opere di ricostruzione dell'edificio demaniale dell'Educandato " agli Angeli " in Verona » (392).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Trabucchi: « Provvidenze per la attuazione delle opere di ricostruzione dell'edificio demaniale dell'Educandato " agli Angeli " in Verona ».

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

Per il completamento della ricostruzione in quattro anni dell'edificio demaniale in Verona destinato a sede dell'Educandato governativo « agli Angeli » è autorizzata la spesa di lire 80.000.000 annui a partire dall'esercizio finanziario 1954-55.

Essendo ampiamente scaduti i termini per la trasmissione del parere della Commissione finanze e tesoro si intende che detta Commissione non abbia nulla da osservare per la parte di sua competenza.

BUIZZA, *relatore*. A Verona è stato distrutto dai bombardamenti il fabbricato demaniale che si denomina dell'Educandato « agli Angeli ».

Questo è un educandato fondato da Napoleone Bonaparte ed è uno dei pochi educandati governativi femminili. Ora, per la ricostruzione di questo fabbricato è stata prevista la spesa di 330.700.000 lire dei quali 262.300.000 lire dovrebbero servire per la ricostruzione vera e propria e 68.400.000 lire per opere di ampliamento che si sono rese necessarie. Di tutta questa somma sono state spese finora circa lire 90.000.000.

Il senatore Trabucchi osserva che, con il sistema adottato da parte del Magistrato delle acque del Veneto che utilizza a spizzico i fondi messi a disposizione per costruzioni, naturalmente la ricostruzione di questo fabbricato va a rilento con appalti e lotti non funzionali. Quindi la proposta del senatore Trabucchi si concreta in questo, cioè nel proporre che venga assegnata per cinque anni la somma di 80 milioni annui per avere una continuità nel finanziamento.

Senonchè io avrei una osservazione da fare. Bisognerebbe che questa legge speciale mettesse a disposizione 80 milioni all'anno per cinque anni, mentre invece l'unico articolo che costituisce il disegno di legge dice semplicemente che per il completamento di detto edificio è autorizzata la spesa di lire 80 milioni annui a partire dall'esercizio finanziario 1954-1955.

PRESIDENTE. Così non si aumenta di 80 milioni per cinque esercizi il bilancio dei Lavori pubblici, ma si destinano per legge, dalla somma a disposizione del bilancio dei Lavori pubblici, 80 milioni all'anno per questa opera.

VACCARO. Sono contrario all'approvazione di questo disegno di legge, perchè credo che sarebbe per tutti noi un cattivo esempio; infatti in tutte le nostre provincie ci sono casi identici. Ora, se si agisce così per questo istituto, si dovranno poi fare leggi speciali per tutti i casi analoghi ed ognuno di noi sarebbe indotto a presentare altri disegni di legge del genere.

Voglio quindi sottolineare che il provvedimento in esame a favore di questo istituto di

Verona può costituire un precedente molto grave per la finanza dello Stato.

CROLLALANZA. Non sono d'accordo con il collega Vaccaro, pur rendendomi conto delle sue legittime preoccupazioni. La realtà è questa: i fondi iscritti in bilancio per le ricostruzioni, come quelli iscritti in altri capitoli per altre forme di attività dell'Amministrazione dei lavori pubblici sono assolutamente insufficienti ed inadeguati. Se si profila con tanta frequenza la necessità di leggi più o meno importanti, ciò è dovuto all'immobilismo in cui si trova il Ministero dei lavori pubblici.

Se questi fondi mancano, è inutile venirci a dire, come fa di solito il Ministero del tesoro e come riecheggia il collega Vaccaro, che se facciamo una legge speciale si possono profilare altri casi analoghi per cui si renda indispensabile approvare altre leggi speciali, mettendo così in imbarazzo il Governo, perchè tutto ciò è diretta conseguenza della situazione con cui si svolge la politica di carattere finanziario e tecnico da parte del Governo.

Nell'attuale bilancio dei Lavori pubblici sono inseriti stanziamenti per circa 38 miliardi, proprio in conseguenza di tante leggi speciali: questo vuol dire che si sono avute negli esercizi scorsi delle esigenze di fronte alle quali il Governo è stato costretto a provvedere con provvedimenti speciali.

Concludo dicendo che con l'approvazione di questa legge non creeremo alcun precedente, e d'altra parte il Governo subisce una situazione di cui è il maggior responsabile.

TOSELLI. La ricostruzione degli edifici destinati ad istituzioni di beneficenza, è prevista da una legge del cui finanziamento si fa carico allo Stato. E pertanto sembrerebbe che non fosse necessario un provvedimento di legge di questo genere, perchè il provvedimento avrebbe solo lo scopo di precisare l'entità del contributo annuale, per un periodo di cinque anni.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A proposito di questo provvedimento condivido le molte perplessità che sono state affacciate durante la discussione, pur non negando, naturalmente, che in concreto questo problema è un problema che me-

rita attenzione e quindi soluzione alla stregua di tanti altri problemi che sono ancora insoluti.

Questo provvedimento, così come è formulato, a che cosa approda? Non approda certo ad autorizzare lo Stato ad intervenire in questa materia, perchè come giustamente è stato rilevato, trattandosi di edificio demaniale, non solo si può intervenire per riparare i danni di guerra, ma si può intervenire, come richiede l'educandato, anche per fare tutte le migliorie necessarie.

Quindi vi è la possibilità giuridica di intervenire senza alcuna perplessità. Allora il problema è un problema puramente finanziario. Occorre pertanto vedere se il provvedimento proposto raggiunge lo scopo oppure no, salvo ad osservare poi che, nella formulazione attuale, il provvedimento è incompleto od inesatto.

Per realizzare un maggiore stanziamento a vantaggio del Ministero dei lavori pubblici, oltre quello che normalmente il Ministero ha, sarebbe stato necessario indicare qui le nuove fonti dalle quali questo stanziamento si preleva: qui non vi è che una generica autorizzazione di spesa.

A che cosa tende il provvedimento? Noi lo vediamo dal modo come è formulato, sia pure imperfettamente, l'unico articolo: tende a bloccare a vantaggio di questo istituto una parte dei fondi che sono già a disposizione del locale Provveditorato alle opere pubbliche per l'anno 1954-55. Allora la questione si fa di ordine più generale e naturalmente è mio dovere di sottoporne alla Commissione la delicatezza: la Commissione deciderà poi quello che riterrà più opportuno.

Ogni Provveditorato ha uno stanziamento che consente di fare determinate opere; se noi con leggi speciali veniamo a bloccare, a favore di opere determinate, gli stanziamenti che sono già previsti ed autorizzati, allora noi rendiamo ancora più rigido il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e mi permetterei anche di dire, menomiamo ciò che è il normale funzionamento della Pubblica Amministrazione, la quale nello spendere il denaro deve graduare i suoi interventi a seconda delle necessità, in relazione comparativa con gli altri bisogni e con le esigenze che vengono affacciate.

Noi qui abbiamo sott'occhio il problema dell'educando di Verona, ma non gli altri problemi, altrettanto importanti, che nella stessa città vi possono essere.

D'accordo sulle osservazioni di carattere generale fatte dall'onorevole Crollalanza, che una maggiore possibilità di finanziamenti da parte del Ministero dei lavori pubblici eviterebbe che ci fossero questi inconvenienti che stiamo lamentando.

Un'ultima osservazione vorrei sottoporre alla Commissione: qualora la Commissione — io ripeto, esprimo perplessità notevoli su questo provvedimento — ritenga poi di dovere accedere all'iniziativa del senatore Trabucchi, allora è necessario rivedere l'articolo unico, perchè bisognerà perlomeno dire che per il completamento e la ricostruzione è autorizzata una spesa di 80 milioni sul capitolo tale e per gli esercizi venturi verrà iscritta in bilancio la somma.

CANEVARI. Le osservazioni che ha fatto l'onorevole Sottosegretario hanno una importanza che deve essere tenuta presente non solo riguardo il disegno di legge che sta davanti a noi, ma come osservazione di carattere generale.

Aggiungo alle osservazioni fatte dall'onorevole Colombo quest'altra considerazione, che mi sembra debba essere tenuta presente dalla Commissione. Ed è il perturbamento, se un criterio di questa natura fosse da noi adottato, che ne deriverebbe a tutti i programmi che in via preventiva debbono essere fatti dai Provveditorati per rispondere ai bisogni dei lavori pubblici del territorio di propria competenza.

Voglio spiegare con un esempio. Ogni anno il Ministero dei lavori pubblici chiede ai Provveditorati il programma dei lavori, in base ai quali dà i finanziamenti relativi. Una volta fatto questo, se il potere legislativo dovesse arrogarsi il diritto di intervenire durante l'anno a prendere in particolare considerazione i bisogni dell'ente A o dell'ente B, mi sapete dire dove andrebbe a finire il preventivo di spesa predisposto dal Provveditorato; e sapreste prevedere fino a che punto ci perverranno i reclami, le proteste da parte di quegli altri enti che sarebbero stati danneggiati da questo ulteriore intervento del potere legislativo?

Perciò sono dell'avviso — se il proponente Trabucchi non sa indicarci una nuova fonte che, indipendentemente dalle disponibilità del Provveditorato, possa supplire ai bisogni della sua proposta — di respingere il disegno di legge.

PRESIDENTE. Da questa discussione è emerso chiaramente, al di là delle contrastanti opinioni sull'opportunità o meno di approvare il disegno di legge, l'insufficiente formulazione dell'articolo unico, così come è stato presentato dal collega Trabucchi.

Pertanto mi sembra opportuno rinviare il seguito della discussione ad altra seduta, chiedendo al presentatore del disegno di legge se non ritenga di dover modificare l'articolo unico, nel senso di indicare le fonti di copertura della spesa.

Se non si fanno osservazioni così rimane stabilito.

(Così resta stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Bersani e Geremia: « Autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a bandire un concorso interno per il grado iniziale del ruolo di gruppo B » (470) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Bersani e Geremia: « Autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a bandire un concorso interno per il grado iniziale del ruolo di gruppo B », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a bandire, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, un concorso per titoli ed esami per il grado iniziale del ruolo di gruppo B dell'Azienda stessa.

Al detto concorso potranno prendere parte i dipendenti di ruolo e non di ruolo della citata Amministrazione, purchè siano forniti

dei requisiti generali richiesti dalla legge per l'ammissione al gruppo *B*, compreso il titolo di studio, fatta eccezione del requisito dell'età.

I concorrenti risultanti idonei al concorso, di cui ai commi precedenti, saranno collocati in ruolo con decorrenza dal primo giorno successivo a quello dell'approvazione della graduatoria, fino alla concorrenza dei posti vacanti alla data di entrata in vigore della presente legge.

FOCACCIA, *relatore*. Si tratta di correggere una determinata interpretazione data dagli organi competenti nell'applicazione della legge 20 ottobre 1951, n. 1175.

Il disegno di legge, di iniziativa del Ministero delle poste e telecomunicazioni, prevedeva espressamente per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, in analogia a quanto disposto per l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, l'autorizzazione a bandire un concorso di gruppo *B* riservato al personale di ruolo e non di ruolo dell'Azienda medesima.

Malgrado il Ministro del tesoro, cui il disegno di legge era stato preventivamente comunicato, avesse espresso parere favorevole alla predetta autorizzazione, essa non compare nel testo definitivo della legge così come è stata approvata dal Parlamento, essendo stato inspiegabilmente soppresso il comma relativo.

A togliere ogni perplessità ingenerata dall'improprio uso da parte del legislatore della locuzione « Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » in cui dovrebbe essere compresa anche l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si propone questo disegno di legge che viene così a sanare una questione di interpretazione.

Pertanto senz'altro ritengo che si possa approvare questo disegno di legge, il quale non fa altro che autorizzare l'Azienda di Stato per i servizi telefonici a bandire questo concorso. Nel disegno di legge non è stato specificato il numero dei posti di ruolo messi a concorso: io ho interpellato l'Ufficio competente, ed ho appreso che i posti che saranno messi a concorso sono quelli attualmente vacanti per il grado iniziale del gruppo *B*. Quindi ritengo che il progetto possa essere approvato, tenuto conto di questa precisazione.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Seguito della discussione ed approvazione del disegno di legge di iniziativa del senatore Rogadeo: « Modificazioni alla legge 2 luglio 1949, n. 408, concernente disposizioni per l'incremento delle costruzioni edilizie » (357).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Rogadeo: « Modificazioni alla legge 2 luglio 1949, n. 408, concernente disposizioni per l'incremento delle costruzioni edilizie ».

Come ricorderete, la Commissione finanze e tesoro ha espresso, su questo disegno di legge, parere contrario. Il parere non è però motivato da ragioni finanziarie, ma da considerazioni di merito e pertanto non è per noi vincolante.

BUIZZA. Vorrei ricordare che nel dicembre scorso l'allora Ministro dei lavori pubblici presentò un disegno di legge con il quale si prorogavano i benefici fiscali per le nuove costruzioni previsti dalle leggi speciali.

Allora il disegno di legge fu assegnato alla Commissione finanze e tesoro e non alla nostra Commissione, e anzi, ricordo di aver partecipato alla seduta in quella Commissione a titolo di osservatore. In quella Commissione sorsero vivaci discussioni, e successivamente, giunto il disegno di legge in Aula, le disposizioni furono approvate con effetto retroattivo.

Ora, mi meraviglio che questo disegno di legge sia stato mandato a noi, dato il suo carattere esclusivamente fiscale.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I termini della questione sono molto semplici, come ebbi occasione di accennare nella precedente seduta.

Vi è l'articolo 4 del decreto legislativo 24 aprile 1946, n. 350, che concedeva per gli immobili, che fossero stati costruiti in quel pe-

riodo, tutte le facilitazioni che sarebbero state concesse con leggi successive.

Per l'esenzione venticinquennale dall'imposta fabbricati è sorta qualche difficoltà appunto per quei fabbricati iniziati nel periodo 1946-1949, prima cioè dell'approvazione e della pubblicazione della legge 2 luglio 1949, n. 408.

Ora, per eliminare ogni incertezza, nel recente progetto concertato tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero delle finanze, per la proroga delle esenzioni fiscali, fu inserito un articolo che doveva servire a chiarire questo aspetto specifico di cui ci stiamo occupando.

La formulazione dell'articolo era la stessa che oggi viene presentata dal senatore Rogadeo. Quindi le due Amministrazioni su questo sono d'accordo.

Perchè non fu approvato questo articolo? Non fu approvato perchè tutte le norme modificative furono rinviate ad altro provvedimento, ed il Senato ritenne opportuno di fare una proroga pura e semplice. Su questa linea si è anche orientata la Camera dei deputati, la quale, però, anzichè fissare il termine della proroga al 31 marzo, lo ha spostato al 31 dicembre.

La materia della nostra discussione è quindi molto semplice: l'osservazione che fa la Commissione finanze e tesoro si riferisce più che altro ad elementi formali, ma si potrebbe anche osservare che noi qui non modifichiamo, ma chiariamo, interpretiamo la legge già esistente, evitando quelle incertezze che tuttora sussistono.

TERRAGNI. A me sembra che il Sottosegretario Colombo abbia messo in chiaro la questione: non si tratta di nuove proposte, di nuovi oneri, di nuove situazioni, si tratta solo di chiarire una situazione speciale per i fabbricati costruiti dal 1946 fino al 1949, la cui costruzione sia stata iniziata dopo un determinato periodo ed anteriormente a quel 2 luglio 1949 che è la data di inizio per le agevolazioni fiscali della legge n. 408.

Su questo punto è d'accordo anche il Ministero delle finanze, tanto è vero che ad una interrogazione fatta dall'onorevole Trulli alla Camera dei deputati, il Ministero delle finanze ha risposto di essere d'accordo e di aver dato

istruzione ai suoi Uffici distrettuali perchè soprassedano all'accertamento di ufficio e alla iscrizione in ruolo del reddito dei fabbricati, in attesa che venga chiarita questa questione.

CAPPELLINI. A me sembra che ci sia un errore di indirizzo, errore già rilevato dal collega Buizza. Questo disegno di legge non doveva essere sottoposto all'esame della nostra Commissione, ma a quella della Commissione finanze e tesoro, perchè si tratta di un problema che ha carattere esclusivamente finanziario.

Se vogliamo entrare nel merito io debbo dire che non mi sentirei di approvare questo disegno di legge perchè si tratta di concedere benefici a coloro che hanno costruito o riparato fabbricati, quando non sapevano che potevano godere di quei benefici che successivamente si sono avuti.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel decreto legislativo luogotenenziale del 24 aprile 1946, n. 350, si diceva: i fabbricati non di lusso, dei quali si inizia la costruzione, beneficeranno di tutte le esenzioni fiscali che verranno approvate con leggi successive.

La dizione non precisa della legge n. 408 ha creato perplessità nella applicabilità di quella disposizione a questi fabbricati, e noi chiariamo questa posizione. C'è stato chi ha costruito sapendo che avrebbe beneficiato di tutte le disposizioni successive, e non possiamo non tener conto di questo fatto.

CAPPELLINI. Io penso che sia più giusto e più idoneo rinviare il disegno di legge all'esame della Commissione finanze e tesoro.

PRESIDENTE. L'articolo 28 del nostro Regolamento sancisce: « Se una Commissione reputi che un argomento deferito al suo esame non sia di sua competenza, domanda al Presidente del Senato che esso sia assegnato alla Commissione competente ». Questo in risposta a quanto ha osservato l'onorevole Cappellini, per precisare i termini del problema che egli ci ha posto.

TOSELLI. Desidero ricordare che la legge fondamentale delle esenzioni fiscali, la così det-

ta legge Tupini, fu esaminata dalla nostra Commissione. Per questo motivo, penso che la osservazione del senatore Cappellini non abbia un fondamento tale da poter mettere in dubbio la nostra funzione. Io mi dichiaro per parte mia favorevolissimo all'approvazione, per quel senso di equità e di perequazione che dovrebbe investire tutta l'opera dello Stato nei confronti di questo risveglio edilizio. E, dato che l'interpretazione che viene data dai Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze è in questo senso, non ci sarebbe ragione da parte nostra di sollevare delle eccezioni.

BUIZZA. Desidero domandare un ulteriore chiarimento al rappresentante del Governo. Il Ministro dei lavori pubblici ha annunciato ripetutamente il suo programma di provvedimenti a favore dell'edilizia. Ora, io desideravo sapere se in questa serie di provvedimenti vi saranno anche delle disposizioni ove siano contemplati tutti i benefici fiscali fin qui goduti, perchè nel caso mi sembra che si potrebbe rinviare questo provvedimento a quel testo unico sull'edilizia che dovrà essere elaborato. Chiedo all'onorevole Sottosegretario di Stato se siamo in queste condizioni o meno.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I provvedimenti che sono stati presentati alla Camera dei deputati sono provvedimenti normativi della materia, per un certo senso; per un altro senso sono provvedimenti aventi carattere finanziario.

La materia delle esenzioni fiscali è stata regolata provvisoriamente, diciamo così, con quella proroga pura e semplice della legge 1949. Siamo rimasti d'intesa che, entro lo scadere del termine, noi avremmo presentato alla Camera il provvedimento redatto d'accordo col Ministero delle finanze, provvedimento che è stato già compilato e deve subire il vaglio dei due Ministeri. Noi saremo quindi in grado di presentarlo come un provvedimento a sè stante, che avremo cura di presentare alle Camere in tempo utile perchè possa essere esaminato prima della scadenza della proroga.

CANEVARI. Non sono d'accordo con i colleghi che hanno messo in dubbio la compe-

tenza della nostra Commissione su questo disegno di legge. Vi faccio presente che dal 1908 in poi abbiamo avuto provvedimenti intesi a suscitare ed agevolare l'incremento delle costruzioni edilizie: nel 1911 è uscito il testo unico sulle case popolari; vi sono state poi le successive modificazioni e le leggi del 1939 e del 1949. Tutte queste leggi sono state riconosciute di competenza della Commissione dei lavori pubblici, e dalla medesima proposte, manipolate, discusse, deliberate: tutte, indistintamente, anche i provvedimenti di ordine fiscale. Per questi provvedimenti abbiamo sentito sempre il parere della 5^a Commissione, ma la deliberazione è stata presa da noi. Se volete un'altra prova di quanto sto dicendo, aggiungerò che anche questo disegno di legge è già passato al vaglio della 5^a Commissione, come risulta dal parere di cui il Presidente ci ha dato lettura nella precedente seduta. Infatti l'incremento delle costruzioni edilizie comporta la considerazione di molti fattori, tra i quali l'intervento del Tesoro per facilitare dal punto di vista fiscale le costruzioni.

Ad ogni modo, se la Commissione non fosse di questo avviso e se si dovesse sottoporre alla Presidenza il quesito se questo disegno di legge sia di competenza della 5^a Commissione anzichè della 7^a, io avanzo la proposta formale che almeno la 7^a sia chiamata a dare il suo parere in merito: non possiamo estraniarci dal dire il nostro pensiero in proposito.

BUIZZA. Intendo chiarire brevissimamente quanto si riferisce alla meraviglia che io ho espresso all'inizio della discussione, e che è stata poi rilevata dal collega Cappellini: io avevo la convinzione che anche il disegno di legge di proroga dei termini per i provvedimenti di natura fiscale dovesse venire al nostro esame, previo parere della 5^a Commissione, mentre tale disegno di legge è stato inviato senz'altro alla Commissione finanze e tesoro.

CAPPELLINI. Sarei d'accordo con quanto hanno detto i colleghi Canevari e Buizza se noi ci trovassimo di fronte ad un disegno di legge effettivamente tendente ad incrementare l'edilizia. Ma qui non si tratta di questo: si tratta soltanto di esentare dal pagamento di

certe tasse, in quanto vi è una contraddizione tra due leggi. Noi ci troviamo di fronte ad abitazioni che sono già state costruite: i proprietari in questione hanno costruito queste case, le hanno ultimate, affittate o abitate. Quindi con il presente disegno di legge non si incrementa nulla. Ecco perchè io ritengo che tale provvedimento sia esclusivamente di competenza della Commissione finanze e tesoro, ed insisto nel chiedere che sia rinviato al Presidente del Senato perchè lo assegni alla 5^a Commissione.

PRESIDENTE. I termini della questione si possono dunque riassumere così: noi dobbiamo decidere in un primo momento, senza entrare nel merito del disegno di legge in esame, se questo sia di nostra competenza e noi possiamo deliberare su di esso oppure se dobbiamo, secondo la proposta Cappellini, rinviarlo alla Presidenza dichiarando la nostra incompetenza a norma dell'articolo 28 del Regolamento. Quindi, se la Commissione riterrà il provvedimento di propria competenza, potremo giudicare se sarà il caso di approvarlo, modificarlo o respingerlo.

Passiamo dunque alla votazione sulla proposta del senatore Cappellini.

BUIZZA. La mia dichiarazione di voto è questa: sono contrario alla proposta di dichiarare il disegno di legge non di nostra competenza. L'articolo 23 della legge 2 luglio 1949, n. 408, è stato approvato da noi proprio in questa sede; allo stesso modo possiamo deliberare sul presente progetto.

BUSONI. Prendo atto della promessa contenuta nella precedente legge, esaminata dalla nostra Commissione. Però, trattandosi di una questione esclusivamente fiscale, di fronte alla quale io sono perplesso, dichiaro che mi asterrò dal voto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti la proposta del senatore Cappellini.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvata).

La nostra Commissione può dunque deliberare nel merito.

Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Passiamo ora all'esame del disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 23 della legge 2 luglio 1949, n. 408, è modificato come segue:

« Il beneficio di cui al precedente articolo 13 è esteso alle costruzioni, agli ampliamenti e alle ricostruzioni che non siano di lusso e che non fruiscono del contributo dello Stato, la cui costruzione sia stata iniziata dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo luogotenenziale 24 aprile 1946, n. 350 ».

CAPPELLINI. Anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, dichiaro di astenermi dal voto.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo) (474)** (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (Età minime di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo) », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, relatore. Con la legge del 2 agosto 1952 sono state rese esecutive 27 Convenzioni internazionali di lavoro, fra le quali la Convenzione n. 57, che fissa l'età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo. Adottando come età minima quella di anni 15

la Convenzione si è discostata dal Codice marittimo e dal relativo Regolamento di esecuzione, i quali fissano a 14 anni l'anzidetto limite minimo. E pertanto, a seguito della ratifica della Convenzione operata dalla citata legge, è necessario modificare l'articolo 119 del Codice della navigazione e l'articolo 242 del relativo Regolamento.

La Convenzione però non ha stabilito un termine minimo per l'età dei fanciulli che possono essere assunti nei lavori della navigazione; ed allora si è ritenuto opportuno, nell'interesse di questi minori, fissare il limite di età, e si è stabilito di fissare, con una modifica dell'articolo 119, ad anni 10 l'età minima alla quale questi ragazzi possono essere ingaggiati nei lavori della navigazione marittima. Con lo stesso articolo si modifica anche l'età massima dei medici che possono essere adibiti a servizi di navigazione portandola al limite massimo di anni 35.

Come vedono gli onorevoli colleghi, il provvedimento è della massima semplicità ed è inteso principalmente alla tutela del lavoro dei minori. Prego gli onorevoli colleghi di voler approvare questo disegno di legge.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

Art. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 119 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono modificati come segue:

« Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani

di età non inferiore ai quindici anni e non superiore ai venticinque, che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i trentacinque anni.

I minori di anni quindici, ma non minori di anni dieci, possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara ».

(È approvato).

Art. 2.

Il terzo comma dell'articolo 242 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è modificato come segue:

« Gli allievi degli istituti di educazione marinara, anche se di età inferiore ai quindici anni ma non ai dieci, sono immatricolati con la qualifica di "allievo" seguita dalla indicazione dell'istituto presso cui sono iscritti. Essi possono imbarcare soltanto sulle navi scuola degli istituti di educazione marinara presso i quali sono iscritti e sulle navi il cui equipaggio sia formato unicamente da membri della famiglia ».

(È approvato).

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

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,20.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari