

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 60° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 AGOSTO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione:

« Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo » (1686) (*iniziativa dei deputati Reggiani ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* Pag. 1005,  
1006, 1007  
ARNONE . . . . . 1006  
VINCELLI, *sottosegretario di Stato per i tra-*  
*sporti e l'aviazione civile* . . . . . 1006

##### Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato » (1743) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . . 999, 1001, 1003 e *passim*  
ARNONE . . . . . 1002  
CROLLALANZA . . . . . 1002

MADERCHI . . . . . Pag. 1001, 1003, 1004 e *passim*  
SANTALCO . . . . . 1002, 1003  
TANGA, *relatore alla Commissione* 999, 1001, 1003  
VINCELLI, *sottosegretario di Stato per i tra-*  
*sporti e l'aviazione civile* . . . . . 1003

##### Rinvio della discussione:

« Disposizioni integrative per accelerare la opera di ricostruzione delle zone della Sicilia colpite dal terremoto del gennaio 1968 e proroga di termini stabiliti da norme in favore delle popolazioni dell'Italia centrale danneggiate da terremoti » (1754) (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Matta ed altri; Ferretti ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . . 998, 999  
PISCITELLO . . . . . 998  
SANTALCO, *relatore alla Commissione* . . . . . 998

La seduta inizia alle ore 9,55.

C E B R E L L I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

## IN SEDE DELIBERANTE

## Rinvio della discussione del disegno di legge:

« Disposizioni integrative per accelerare l'opera di ricostruzione delle zone della Sicilia colpite dal terremoto del gennaio 1968 e proroga di termini stabiliti da norme in favore delle popolazioni dell'Italia centrale danneggiate da terremoti » (1754), risultante dall'unificazione di un disegno di legge governativo e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Matta ed altri; Ferretti ed altri (Approvato dalla Camera dei deputati).

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni integrative per accelerare la opera di ricostruzione delle zone della Sicilia colpite dal terremoto del gennaio 1968 e proroga di termini stabiliti da norme in favore delle popolazioni dell'Italia centrale danneggiate da terremoti », risultante dalla unificazione di un disegno di legge governativo e dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Matta, La Loggia, Pandolfo, Gunnella, Bassi, Di Leo, Russo Ferdinando, Sinesio, Volpe; Ferretti, La Torre, Macaluso Emanuele, Miceli, Vitali, La Marca, Riela, Bottarelli, Riga Grazia, Tamini, Tani, già approvato dalla Camera dei deputati. Si aveva la speranza di discutere questo provvedimento nella mattinata odierna. Senonchè, delle sei Commissioni incaricate di esprimere il loro parere, soltanto due lo hanno finora trasmesso in senso favorevole, la 6<sup>a</sup> e la 11<sup>a</sup>, mentre la 1<sup>a</sup>, la 4<sup>a</sup>, la 5<sup>a</sup> e la 9<sup>a</sup> non ci hanno ancora fatto pervenire il proprio avviso. Faccio presente che i pareri della 1<sup>a</sup> e della 5<sup>a</sup> Commissione sono per noi vincolanti, quindi non è possibile esaminare stamane il disegno di legge in oggetto, che dovrà perciò essere rinviato ad una prossima seduta.

**P I S C I T E L L O.** Desidero rivolgere preghiera e sollecitazione affinchè si consideri la possibilità di tenere una riunione della nostra Commissione nel corso della

settimana, inserendo o mantenendo all'ordine del giorno questo provvedimento al fine di approvarlo. A tale scopo occorre sollecitare opportunamente le Commissioni che non hanno ancora provveduto affinchè ci comunichino il più presto possibile il loro parere. Tale riunione potrebbe essere convocata per venerdì. Mi auguro inoltre che nessuno presenterà emendamenti al testo del disegno di legge, in quanto significherebbe procrastinare l'entrata in vigore del provvedimento. Eventuali altre iniziative potrebbero essere comprese in altri provvedimenti legislativi, quindi credo che si dovrebbe concludere questa fase di lavoro rendendo esecutivo il provvedimento secondo le richieste e le sollecitazioni delle popolazioni interessate.

**P R E S I D E N T E.** Procediamo con ordine. Incominciamo intanto a stabilire se dobbiamo tenere una seduta venerdì mattina. Io sono di parere favorevole.

**S A N T A L C O,** relatore alla Commissione. Io non sono contrario a tenere una seduta venerdì, compatibilmente però con i lavori dell'Assemblea.

**P R E S I D E N T E.** Perfettamente d'accordo: d'altra parte, siamo sempre in tempo a sconvocare la riunione. Ho già fatto notare diverse volte che con frequenza i disegni di legge vengono inviati prima alla Camera dei deputati, e a noi arrivano al limite del termine di chiusura dei lavori parlamentari, per cui ci si prega di procedere in fretta al loro esame in quanto, essendo stati approvati da un ramo del Parlamento, l'altro ramo deve adeguarsi. Leggendo poi gli articoli del disegno di legge, devo rilevare che, a causa dei numerosi richiami a precedenti leggi in esso contenuti, andiamo sempre più verso una criptolegalizzazione, perché il cittadino non è in grado di comprendere cosa si dice in questi articoli.

**P I S C I T E L L O.** Me ne rendo perfettamente conto, tanto che sono anche favorevole a criticare e condannare un certo

metodo, ma penso che non si possa modificarlo. Poichè quindi ci sono sollecitazioni da parte delle popolazioni interessate, pregherei di adottare il sistema migliore per approvare al più presto possibile il provvedimento. Quanto ho detto sugli emendamenti è solo un auspicio, una raccomandazione, un appello, e non poteva essere nient'altro che questo.

**P R E S I D E N T E.** Nella seduta di venerdì il provvedimento rimarrà all'ordine del giorno, e mi auguro che possa venire approvato. La sua discussione è rinviata quindi ad una prossima riunione.

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

« **Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato » (1743) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che sono prevenuti i pareri favorevoli della 5<sup>a</sup> e della 6<sup>a</sup> Commissione.

Prego il senatore Tanga di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**T A N G A**, *relatore alla Commissione.* Il disegno di legge n. 1743, già approvato il 24 luglio dalla Camera dei deputati, viene al Senato in seconda lettura. Il provvedimento in esame assegna un ulteriore finanziamento di 46 miliardi per i lavori della linea A della metropolitana di Roma. Tale assegnazione, oltre che necessaria per la realizzazione di alcune varianti richieste dal Comune di Roma, come quelle esaminate in questi giorni dalla competente Commissione per le metropolitane relativamente alla

realizzazione degli incroci con il lungotevere mediante sottovia anzichè cavalcavia, è assolutamente indispensabile ed urgente per la prosecuzione delle opere già approvate, essendo da tempo esauriti i fondi disponibili per il pagamento degli acconti previsti dagli atti di concessione sulla revisione dei prezzi. In effetti la revisione dei prezzi, in conseguenza degli aumenti verificatisi dall'epoca della determinazione dei corrispettivi di concessione, rispettivamente, nel 1962 alla SACOP e nel 1966 alla Metroroma, costituisce oggi la quota più rilevante dei corrispettivi stessi. Si aggiunga a ciò l'incremento di spesa derivante dall'introduzione dell'IVA: il solo rimborso dovuto alle società concessionarie della differenza tra l'importo della nuova imposta (12 per cento) e l'importo della preesistente IGE comporta già per lo Stato un maggiore onere di circa 6 miliardi e mezzo di lire.

Le vicende della linea A della metropolitana di Roma sono note. La legge 24 dicembre 1959, n. 1145, autorizzò l'Amministrazione governativa a provvedere alla costruzione di un primo gruppo di opere, e cioè sedi stradali, fabbricati, armamenti, eccetera, mediante concessione di costruzioni da aggiudicarsi a seguito di appalto-concorso, ed autorizzò all'uopo la spesa di 26 miliardi. Dopo la complessa procedura dell'appalto-concorso, la concessione del tronco Termini-Osteria del Curato venne aggiudicata alla SACOP con decreto interministeriale dell'8 novembre 1963, n. 3278. Ma l'esecuzione delle opere incontrò immediatamente l'ostilità degli abitanti, e in particolare dei commercianti della zona, i quali temevano che questi lavori avrebbero impedito il normale svolgimento della loro attività; finchè, dietro la pressione degli organi comunali, tale esecuzione dovette essere sospesa, ponendosi allo studio un sistema di costruzioni che non desse luogo ai lamentati inconvenienti. Ciò determinò un grave slittamento nell'esecuzione dei lavori, che poterono riprendere solo dopo l'approvazione della variante.

Le difficoltà non erano però finite. Nel 1970 si verificarono dissesti a carico di alcuni fabbricati sulla via Appia interessati

ai lavori, donde la necessità di una ulteriore sospensione dei lavori e dello studio di una importante variante.

Ancora, un'altra variante di rilievo ha riguardato la stazione Termini, della quale si è dovuto facilitare l'allacciamento con la stazione della linea in esercizio Termini-EUR.

Altre varianti di minore entità si sono dovute adottare per varî motivi. Il progetto originario è stato quindi totalmente modificato in sede esecutiva, con conseguenze dirette ed indirette sul costo dell'opera.

Pe molti aspetti, analoghe le vicende del secondo tronco Termini-Prati, affidato in concessione, a seguito dell'appalto-concorso, alla società Metroroma con decreto interministeriale n. 3209 del 9 dicembre 1968. Non fu infatti possibile dare tempestivamente inizio ai lavori, in dipendenza dell'intervento degli organi competenti per la tutela del verde e della bellezza ambientale all'ingresso di Villa Borghese e Piazzale Flaminio, che la stazione ivi progettata avrebbe pregiudicato, donde lo studio e l'adozione, nel settembre 1970, di una variante e di conseguenti modifiche pianoaltimetriche della linea. L'esito degli scavi sotto piazza della Repubblica, che avevano messo in luce la presenza di reperti archeologici, richiedeva inoltre una variante al progetto di quella stazione, mentre un'altra variante doveva essere adottata a seguito delle insistenti richieste del Comune di Roma per spostare tutto il tracciato della linea al di là del Tevere.

Si rendeva poi necessario modificare il progetto del tratto da piazza della Repubblica alla stazione Termini, punto di saldatura fra i due tronchi di metropolitana a seguito dell'approfondimento della stazione Termini, previsto dalla variante SACOP, e da ultimo, su richiesta del Comune, dettato da considerazioni estetiche, si poneva lo studio alla variante, ora in corso di redazione, per la sistemazione dell'incrocio fra il Lungotevere e la linea in corrispondenza del nuovo ponte mediante sottopassaggi veicolari in luogo dei previsti cavalcavia che, secondo il Comune di Roma, avrebbero tur-

bato le caratteristiche ambientali del Lungotevere.

Tali vicende, come si è detto, hanno reso insufficienti le somme stanziate a tutt'oggi per la esecuzione dell'opera, in totale 59 miliardi di cui alla legge n. 1145.

Di tali somme risultano non ancora impegnati solo tre miliardi e mezzo. A fronte di tale disponibilità sta una previsione di spesa di 49 miliardi e mezzo con una differenza in meno di 46 miliardi. Alla copertura di tale differenza si provvede con la presente legge che, in relazione al fabbisogno, ripartisce l'onere nel modo seguente: 5 miliardi per il '74; 18 miliardi per il '75; 15 per il '76; 5 per il '77; 3 per il '78. Il finanziamento di 46 miliardi occorre per l'esecuzione delle opere del primo gurppo — sede stradale, fabbricati, armamento — concessi dall'amministrazione statale alla SACOP ed alla Metroroma. Alle opere di ampliamento, cioè elettrificazione, impianti di segnalamento, di telecomunicazioni, di blocco automatico, eccetera, ed all'approvvigionamento del materiale di esercizio, deve provvedere il comune di Roma, e la legge n. 82 del 1970 ha accordato un concorso dello Stato in trenta annualità. Quando si consideri che per l'esecuzione di tali opere e forniture è stato ritenuto ammissibile dalla competente commissione interministeriale per le metropolitane — con nota n. 14/M del 19 dicembre 1973 — l'importo di spesa di lire 58 miliardi e dispari, appare evidente la necessità di consentire al Comune di avvalersi delle agevolazioni previste dalla legge generale sulle metropolitane, cioè la n. 1042 del 29 dicembre 1969, per la stipula dei mutui e l'emissione di obbligazioni con garanzia dello Stato. L'estensione di tali benefici al Comune è condizione assolutamente indispensabile perchè esso possa far fronte alle spese, ed a ciò si provvede con l'articolo 3 del disegno di legge. Questo assicurerà la totale esecuzione delle opere necessarie per l'attivazione della metropolitana, che è attesa da tutta la cittadinanza romana. In conclusione, raccomando ai colleghi della commissione di voler approvare il disegno di legge in via definitiva.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

**M A D E R C H I .** Ringrazio il relatore per l'ampia relazione che ci ha presentato e per quanto ha voluto ricordare di questa storia incredibile della metropolitana di Roma. Anche questo provvedimento, siamo certi, non riuscirà ad assicurare alla cittadinanza un mezzo di trasporto rapido, come sarebbe necessario e come è ormai assolutamente indispensabile, per una città che si avvia ai tre milioni di abitanti.

Non c'è dubbio che la costruzione di una metropolitana è un'opera abbastanza complessa ed impegnativa. Ma i modi, i tempi, i criteri di finanziamento, il sistema di progettazione che è stato adottato per la realizzazione di questa metropolitana, che è poi la prima metropolitana programmata in Italia e la seconda che forse comincerà a funzionare, dopo quella di Milano . . .

**T A N G A , relatore alla Commissione.**  
C'è Napoli . . .

**M A D E R C H I .** Comunque, con estremo ritardo rispetto agli altri Stati che si sono dotati di questi mezzi di trasporto già nel secolo passato . . . Questa è la dimostrazione precisa dell'incapacità dello Stato italiano di far fronte a delle esigenze di carattere generale e ad un particolare tipo di servizio, creando costantemente nuovi problemi e soprattutto sovrapponendo alle decisioni prese altre decisioni che hanno reso l'intera materia estremamente complicata.

Oggi noi ci troviamo di fronte ad una proposta di finanziamento ulteriore che servirà in gran parte a coprire le spese per opere già realizzate e quindi non consentirà la prosecuzione delle costruzioni; quando ormai è noto che i criteri adottati, le varianti apportate, i vari interventi che sono stati compiuti intorno al progetto della metropolitana hanno reso impossibile per sempre l'utilizzazione dei tronchi già in servizio in contemporaneità con quelli nuovi, perché i piani non sono gli stessi, perché lo scartamento probabilmente non è lo stesso.

Le vetture che attualmente fanno servizio sulla tratta Termini-EUR non potranno marciare su questa nuova tratta. Quindi non ci sarà la possibilità dell'utilizzazione dello stesso materiale. E questo in conseguenza di tutte quelle sovrapposizioni. Perchè a Roma, per una serie di interventi che ha ricordato il collega relatore, per una serie di ragioni non tutte valide e non sempre interessanti la collettività, si è andati a fare delle operazioni che hanno portato a questi risultati. L'armamento che attualmente è utilizzato sui tronchi in servizio non potrà essere utilizzato sui tronchi che sono in preparazione.

**T A N G A , relatore alla Commissione.**  
Molte cose sono state fatte anche per una ragione estetica.

**M A D E R C H I .** Comunque, i vagoni che camminano sulla tratta EUR-Termini non potranno camminare sulle tratte che si vanno completando. Comunque, signor Presidente, la situazione è tale che noi siamo convinti che anche con questa legge non faremo fare un passo avanti alla costruzione della metropolitana e che quando riusciremo ad avere l'intera tratta pronta non avremo una rete metropolitana completamente funzionante.

Questa è la prima osservazione. L'altra osservazione che intendevo fare è questa: l'articolo 3 concerne un problema del tutto diverso dal titolo della legge, prevedendo l'estensione dei benefici di cui alla legge n. 1042 del 29 dicembre 1969 alla metropolitana di Roma. Io sono convinto che le disposizioni degli articoli 4, 5 e 6 della citata legge n. 1042 si sarebbero potute applicare in sede di attuazione della legge n. 82 del 1970 anche se non fosse esplicitamente previsto dall'articolo 3 del presente disegno di legge.

**P R E S I D E N T E .** Ma la costruzione non comprende anche l'armamento?

**M A D E R C H I .** No. La costruzione significa fare il tunnel sul piano del quale poi sarà collocato il binario. Ma il binario,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE60<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (7 agosto 1974)

la linea elettrica, i segnali, il materiale rotabile non sono finanziati con la legge

Lo deve fare il comune di Roma, come lo fanno tutti gli altri comuni, cioè utilizzando la legge generale per il finanziamento della metropolitana. Quindi non ci sarebbe bisogno dell'articolo 3. Se si ritiene però necessario inserirlo anche in questa legge, la medesima non si può chiamare allora « autorizzazione di ulteriore spesa », ma « utilizzazione della legge, eccetera eccetera, per il finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea A della metropolitana di Roma », perché si tratta di argomento del tutto diverso dalla « ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana ».

**C R O L L A L A N Z A.** Le osservazioni del collega Maderchi sono pertinenti per quanto riguarda il modo con cui si è sviluppata l'attività costruttiva della metropolitana di Roma. Ritengo — tenuto anche conto dei finanziamenti fino al 1978 — che se questi stessi finanziamenti serviranno solo a coprire le richieste di riserve fatte dalla concessionaria, se, cioè, gran parte di questi finanziamenti andrà non tanto alla realizzazione di nuove opere, ma a chiudere vecchie falle, è evidente che il tratto della metropolitana che da Osteria del Curato dovrebbe arrivare fino a S. Pietro attenderà ancora molti anni prima di essere messo in funzione

C'è poi la questione del finanziamento, che spetta al Comune di Roma, per quanto riguarda il materiale rotabile. È evidente che se anche il finanziamento del Comune di Roma tarderà, la metropolitana a Roma diventerà un libro dei sogni come la programmazione economica.

È bene tener presente, d'altra parte, che anche quando sarà stato messo in esercizio questo tronco, non è che le esigenze in materia di trasporti metropolitani per Roma siano soddisfatte. Perch'è tale tronco non è che uno dei tanti di una rete che dovrebbe assolvere alle funzioni preminentí per il trasporto a distanza da una zona all'altra della città.

Siamo, quindi, in alto mare. Bisognerà pure, perciò, che questo problema della metropolitana sia affrontato con un certo realismo e per tale motivo vorrei che dalla Commissione uscisse un voto rivolto all'amministrazione dello Stato, al Governo, perché si abbia una buona volta l'iniziativa di mettere allo studio anche l'altro tronco, in modo da fronteggiare realisticamente le esigenze della cittadinanza.

**A R N O N E.** Vorrei dire poche parole. Mi rendo conto che non è difficile prevedere che il presente stanziamento non sarà sufficiente. Pur tuttavia questi finanziamenti sono indispensabili per avviare a conclusione le opere in corso, anche se esse avranno bisogno di ulteriori finanziamenti.

Vorrei solo dire, quindi, che il Gruppo socialista è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, in considerazione della necessità di avviare a compimento i lavori tuttora in corso, anche se essi non potranno essere ultimati con questo stanziamento.

**S A N T A L C O.** Condivido le perplessità manifestate dai colleghi circa la congruità dello stanziamento previsto dal disegno di legge in esame rispetto al fabbisogno necessario per il completamento della metropolitana di Roma. Noi ci auguriamo, però che il Governo sia nelle condizioni di poter provvedere agli ulteriori finanziamenti perché l'opera sia completata, dal momento che lo stesso Governo ha riconosciuto la esigenza e l'urgenza di provvedere, per la città di Roma, all'attuazione di un completo sistema di trasporto metropolitano.

Colgo questa occasione — riferendomi al collega Maderchi — per dire che mi sembra molto strano che, in sede di esecuzione delle opere, si sia potuta compromettere l'utilizzazione del materiale rotabile esistente, perché mi pare che la sagoma di questo materiale rotabile non possa essere modificato *ad libitum*. Le opere realizzate devono corrispondere a determinati requisiti, comprese le caratteristiche dell'armamento. Ed anche lo scartamento, a maggiore ragione, non può

8<sup>a</sup> COMMISSIONE60<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (7 agosto 1974)

essere modificato come la sagoma del materiale rotabile. Così non possono essere modificati gli impianti fissi che devono rispondere a determinate esigenze e disposizioni tecniche. Credo quindi — non per mettere in dubbio quanto ha detto il collega Maderchi — che le cose stiano in un modo diverso. In caso contrario dovremmo dire che si va avanti « alla carlona », senza criteri, e soprattutto senza seguire le disposizioni legislative.

M A D E R C H I . Non sarebbe certo una cosa assurda.

S A N T A L C O . Ma non mi pare, collega Maderchi, che ciò possa avvenire, perché ritengo che ci sia la sorveglianza dei funzionari del Ministero dei trasporti che non ammetterebbero giammai che si realizzassero opere in contrasto con le disposizioni legislative ed i regolamenti vigenti.

Tornando al disegno di legge in esame, comunque, ritengo che, data la sua particolare urgenza, non possa non essere approvato, nell'interesse stesso della cittadinanza romana.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

T A N G A , *relatore alla Commissione*. Non avrei da aggiungere molto alla relazione, se non ringraziare i colleghi intervenuti. Mi trova concorde l'augurio espresso dal collega Crollalanza affinchè la Commissione, attraverso un suo voto, inviti il Governo all'attuazione più rapida possibile dei restanti tronchi.

V I N C E L L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Devo innanzi tutto ringraziare il relatore per la sua ampia illustrazione dei problemi riguardanti la metropolitana di Roma, questa grande ed importante opera verso cui è puntata un'attenzione particolare da parte dell'opinione pubblica e che ha subito ritardi in

parte giustificati ed in parte — bisogna ammetterlo — ingiustificati.

I problemi che la metropolitana di Roma ha affrontato sono a tutti noti: il problema del cielo aperto, della talpa, i reperti archeologici, tutte le vicissitudini che ne hanno prolungato i termini oltre le previsioni. Comunque ci sono stati anche ritardi che certamente vanno superati attraverso un'azione più incisiva.

Per quanto riguarda il problema specifico sollevato dal senatore Maderchi, non vi è alcun dubbio che, per ciò che concerne i binari e l'armamento, esiste uno *standard* ampiamente sperimentato e certamente rispettato. Vi potrà essere solo qualche differenza nella sagoma tra le vecchie e le nuove vetture, ma nulla di più.

S A N T A L C O . La distanza esistente tra la rotaia e la linea aerea dell'elettrificazione deve essere sempre quella, non può essere modificata.

V I N C E L L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio il senatore Crollalanza, il senatore Arnone e il senatore Santalco per i loro interventi. Il Governo raccomanda l'approvazione del disegno di legge in esame dicendo chiaramente, per amore di verità, che sarà costretto a tornare in Commissione per altri provvedimenti di carattere finanziario onde definire questo importante problema.

M A D E R C H I . Per quanto riguarda il finanziamento, non ho avuto risposta alla mia domanda.

V I N C E L L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È un discorso che abbiamo già affrontato alla Camera dei deputati. Allora si è preferita la soluzione di lasciare le cose come stanno: caso mai si ricorrerà ad un provvedimento straordinario per superare le difficoltà cui si è accennato.

**P R E S I D E N T E.** Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per il finanziamento dei maggiori oneri relativi alla totale esecuzione dei lavori di costruzione, previsti dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, di una ferrovia metropolitana in Roma da Prati a Termini e Osteria del Curato è autorizzata un'ulteriore spesa di lire 46.000 milioni, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 5.000 milioni per l'anno finanziario 1974, lire 18.000 milioni per l'anno finanziario 1975, lire 15.000 milioni per l'anno finanziario 1976, lire 5.000 milioni per l'anno finanziario 1977, e lire 3.000 milioni per l'anno finanziario 1978.

**M A D E R C H I.** Preannuncio l'astensione del Gruppo comunista.

**P R E S I D E N T E.** Metto in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere di lire 5.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974 si farà fronte mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

Devo far presente che questo articolo fa riferimento solo all'anno finanziario 1974, mentre è stato già presentato lo stato di previsione della spesa per il 1975. Secondo la prassi che deriva da ripetute interpretazioni dell'articolo 81 della Costituzione, noi dovremmo indicare la co-

pertura anche per l'esercizio per il quale è stato presentato il bilancio. Tuttavia esistono precedenti in base ai quali, allorchè sono trascorsi pochi giorni dalla presentazione del bilancio, si procede ugualmente.

D'altra parte la 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso parere incondizionatamente favorevole.

In ogni caso le mie annotazioni sono poste a verbale anche perchè non appaia che l'8<sup>a</sup> Commissione non si è accorta di questo.

**M A D E R C H I.** Dal momento che l'8<sup>a</sup> Commissione si è accorta di questo, deve segnalarlo alla 5<sup>a</sup> perchè si pronunci in merito.

**P R E S I D E N T E.** Mi sembra una mancanza di riguardo.

**M A D E R C H I.** Per essere riguardosi fino in fondo non bisognava sollevare il problema.

**P R E S I D E N T E.** Collega Maderchi, riconosco che il nostro è un procedere anomalo, ma devo dire che di procedure simili è piuttosto ricca la storia del Parlamento.

**M A D E R C H I.** In questo caso non possiamo neanche più astenerci, ma dobbiamo votare contro per i motivi da lei indicati. La legge esiste perchè sia rispettata soprattutto da noi. Pertanto votiamo contro con questa dichiarazione di voto: non possiamo approvare l'articolo 2 perchè manca l'indicazione della copertura per il 1975.

**P R E S I D E N T E.** Allora metto in votazione l'articolo 2 nel testo pervenuto dalla Camera.

(È approvato).

Art. 3.

Le disposizioni degli articoli 4, 5 e 6 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, si applicano anche in sede di attuazione della legge 19 febbraio 1970, n. 82, relativa al finanziamen-

to delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea A della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145, salvo quanto previsto dal comma seguente.

In sede di attuazione della legge 19 febbraio 1970, n. 82, la garanzia dello Stato sui mutui e sulle obbligazioni viene concessa per l'importo dell'investimento complessivo per la realizzazione del progetto delle opere di completamento e forniture di prima dotazione approvato ai sensi della legge medesima, dedotto il valore attuale del concorso dello Stato calcolato al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti.

(È approvato).

**M A D E R C H I.** Dichiaro l'astensione del Gruppo comunista dalla votazione finale.

**P R E S I D E N T E.** Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

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

« **Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo** » (1686), d'iniziativa dei deputati Reggiani ed altri (Approvato dalla Camera dei deputati)

**P R E S I D E N T E**, relatore alla Commissione. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo** », d'iniziativa dei deputati Reggiani, Moro Dino, Concas, Pellicani Giovanni, Degani, Boldrin, Zanini, Orsini e Ballarin, già approvato dalla Camera dei deputati.

Sul disegno di legge riferirò brevemente alla Commissione io stesso.

Debbo ricordare in via preliminare che, anche se il titolo del disegno di legge in esame reca « **Proroga di termine di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, recante norme a favore degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo** », l'oggetto del provvedimento riguarda esclusivamente l'aeroporto Venezia-Marco Polo. Si cita anche l'aeroporto civile di Palermo-Punta Raisi solo perchè si riprende integralmente il titolo della legge 12 marzo 1968, n. 291.

Il disegno di legge in esame, di iniziativa di deputati di differenti Gruppi parlamentari, è stato presentato alla Camera il 6 dicembre 1973, inviato al Senato il 10 giugno 1974 ed assegnato a noi solo il 1° luglio. Per intenderne il contenuto bisogna premettere che nelle città di Palermo e Venezia, con una legge del 1956, esattamente la legge n. 524 del 5 maggio, fu deciso di costruire due nuovi aeroporti civili. La spesa allora prevista per tali aeroporti e per l'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti già aperti al traffico civile, fu stabilita in dieci miliardi distribuiti in dieci anni. La costruzione, secondo la legge del 1956, doveva essere affidata in concessione ad un ente pubblico, ed il concorso statale (a norma dell'articolo 3) non poteva superare il sessanta per cento del costo complessivo. Si deve altresì ricordare che per l'aeroporto di Venezia-Marco Polo fu affidata la concessione al Provveditorato al porto di Venezia, il cui ordinamento fu modificato con legge del 12 agosto 1957, n. 797, stabilendo che il Provveditorato è persona giuridica di diritto pubblico.

Bisogna dire che le cose procedettero con una certa sollecitudine e l'aeroporto di Venezia potè essere aperto al traffico nel 1960, mentre i lavori furono ultimati nel 1961. Se teniamo conto che la legge è del 1956, dobbiamo dire — tenuto anche conto delle difficoltà che si sono dovute superare — che si tratta di un tempo apprezzabilissimo.

È pacifico che gli aeroporti hanno bisogno di continue trasformazioni e di amplia-

menti per cui, nel 1964, il Provveditorato al porto di Venezia elaborò, d'accordo con la direzione generale dell'aviazione civile, un piano regolatore generale, che prevedeva la esecuzione di nuovi lavori per 8 miliardi di lire, finanziati per 4.650 milioni dai fondi residui di quelli stanziati con la legge del 1956 e con quella successiva del 1968, nonché, per 3.350 milioni, a spese del provveditorato, con il concorso di altri enti locali; si giunse così ad un totale complessivo, compresi i 5 miliardi della legge originaria, di 13 miliardi. Ricapitolando, di questi 13 miliardi di lire, 7.650 miliardi — cioè una aliquota lievemente inferiore al 60 per cento del totale, che, a mente della legge del 1956, costituiva il « tetto » del contributo statale — sono stati erogati dallo Stato, mentre la residua parte è rimasta a carico del provveditorato e di altri enti locali, come in precedenza ho ricordato.

Quanto alle ragioni della proroga richiesta con il disegno di legge in esame, ricordo che la legge n. 291 del 1968 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del successivo 4 aprile ed è entrata in vigore il 19 aprile. Da tale data sarebbero decorsi i sei anni indicati per l'ultimazione dei lavori dall'articolo 2 della legge stessa. Quanta parte dei lavori previsti è stata eseguita? All'atto della presentazione del disegno di legge in esame, cioè nel dicembre 1973, dalla relazione presentata e dalla successiva discussione che si svolse presso la Camera dei deputati risultava che, per 1.900 milioni, le opere sarebbero state eseguite entro i termini di legge, vale a dire entro l'aprile 1974; per il resto non si era ancora potuto provvedere perché — è detto chiaramente — le cosiddette opere di seconda e terza priorità, come appare dalla convenzione di concessione al consorzio del porto, hanno formato oggetto di lunghi studi, per cui l'atto aggiuntivo fu approvato solo il 30 maggio 1970. Occorsero tre anni e mezzo per arrivare alla stesura definitiva di questi progetti, e il provveditorato al porto di Venezia fece presente ciò fin dal luglio del 1970, dicendo che, se poteva iniziare le opere solo in quella data, non sarebbe stato possibile completarle entro l'aprile 1974. Debbono quindi ritenersi

completate alla scadenza prevista soltanto opere per un importo di circa due miliardi di lire; per il resto è necessaria una proroga. E questo è l'oggetto del disegno di legge, che però chiedeva, nel testo dei presentatori, una proroga di quattro anni, mentre la Camera dei deputati ha ridotto tale proroga a due anni. Inoltre, quando la Camera, il 5 giugno, approvò questo disegno di legge, tenne presente anche una legge che era stata nel frattempo emanata, la numero 825 del 22 dicembre 1973, che riguarda l'assegnazione di 200 miliardi che dovevano essere distribuiti tra un complesso di 39 aeroporti.

**A R N O N E.** Che furono poi ridotti sulla base del traffico aereo esistente.

**P R E S I D E N T E**, *relatore alla Commissione*. I colleghi ricorderanno quanto fu ampia la discussione di questa legge, in cui fu introdotta una innovazione semplificatrice circa le procedure. Coerentemente, i colleghi della Camera stabilirono in un articolo aggiuntivo al testo originario del provvedimento al nostro esame, che è l'articolo 2 a noi pervenuto, che l'esecuzione, negli aeroporti di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo, delle opere non ancora appaltate alla data di entrata in vigore della legge e relative agli stanziamenti residui può essere effettuata con le modalità previste dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825. L'articolo in questione non impone quelle norme, ma accorda la facoltà di valersene, e in questo modo si è reso meno oneroso il completamento di tali opere.

Nel chiedere ai colleghi di voler approvare il provvedimento, voglio rendere anche un sincero omaggio ai presentatori appartenenti a diversi Gruppi parlamentari che hanno voluto rendersene promotori.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

**V I N C E L L I**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi riconsegno alla sua relazione, onorevole Presiden-

te, e soprattutto la ringrazio per il riferimento da lei fatto all'organicità del richiamo alla legge n. 825. La Commissione prevista dalla legge ha completato i suoi lavori, ed entro il 10 settembre sarà in grado di inviare la lettera contenente il bando dell'appalto-concorso alle 25 ditte interessate.

**P R E S I D E N T E**, *relatore alla Commissione*. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il termine di sei anni previsto dall'articolo 2 della legge 12 marzo 1968, n. 291, entro il quale devono essere ultimati i lavori di completamento ivi menzionati, è prorogato di due anni.

(È approvato).

Art. 2.

L'esecuzione, negli aeroporti di Palermo-Punta Raisi e Venezia-Marco Polo, delle opere non ancora appaltate alla data di entrata in vigore della presente legge e relative agli stanziamenti residui di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 291, può essere effettuata con le modalità previste dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 11,30.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*

DOTT. FRANCO BATTOCCHIO