

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 22 FEBBRAIO 1961

(62^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Riconoscimento dei laboratori sperimentali annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni degli Istituti universitari di Venezia e Firenze » (801) (D'iniziativa del deputato Gagliardi) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 1288, 1289, 1290
BUIZZA	1290
CROLLALANZA	1288, 1289
GAIANI	1290
GARLATO	1288, 1290
GENCO	1289, 1290
GOMBI	1289
SACCHETTI	1288
SAVIO	1289
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1290

« Modificazioni alla legge 18 dicembre 1950, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R. » (1286) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	1293, 1294
----------------------	------------

ANGELINI Cesare, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	Pag. 1293
GAIANI	1293

« Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Terni-Umbertide e Umbertide S. Sepolcro » (1365) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	1290, 1292
BUIZZA	1292
GENCO, <i>relatore</i>	1291, 1292
GOMBI	1292

La seduta è aperta alle ore 11,10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Angelini Armando, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Gombi, Ottolenghi, Romano Domenico, Sacchetti e Savio.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Tartufo.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Zaccagnini ed i Sottosegretari di Stato per i

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.) 62ª SEDUTA (22 febbraio 1961)

lavori pubblici Spasari e per i trasporti Angelini.

G A I A N I, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del deputato Gagliardi: « Riconoscimento dei laboratori sperimentali annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni degli Istituti universitari di Venezia e Firenze » (801) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E, *relatore.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Gagliardi: « Riconoscimento dei laboratori sperimentali annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni degli Istituti universitari di Venezia e Firenze », già approvato dalla Camera dei deputati.

Questo provvedimento, come gli onorevoli senatori ricorderanno, è stato già in passato oggetto di accurato esame, a conclusione del quale la Commissione si mostrò propensa a modificare l'articolo unico del disegno di legge.

Il senatore Garlato ha predisposto un emendamento sostitutivo dell'intero articolo unico, che rinnova l'impostazione della proposta di legge. Ne do lettura:

« Il Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà le caratteristiche che devono avere i laboratori sperimentali annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni delle facoltà di ingegneria delle università e politecnici, nonché a quelle degli istituti universitari di architettura, per poter essere inclusi nello elenco dei laboratori ufficiali.

Tale inclusione verrà determinata per i laboratori riconosciuti idonei con decreto dello stesso Ministro dei lavori pubblici ».

S A C C H E T T I. Prima di discutere sull'emendamento presentato, desidero ricordare che la Commissione della pubblica istruzione avrebbe dovuto esprimere il suo parere

su questo disegno di legge. A me sembra, anzi, che detta Commissione sia più competente della nostra ad esaminare il disegno di legge in discussione.

P R E S I D E N T E, *relatore.* Faccio presente che i termini per la trasmissione del parere sono abbondantemente trascorsi.

C R O L L A L A N Z A. Per quanto si riferisce a questi laboratori, bisogna ricordare che il Consiglio nazionale delle ricerche fornisce l'indicazione delle caratteristiche che essi devono avere, e possiede, inoltre, l'elenco di tutti i laboratori riconosciuti idonei a svolgere le funzioni richieste.

Poichè il Consiglio nazionale delle ricerche agisce su un piano scientifico, se esso ha già riconosciuto le caratteristiche, la capacità di determinati laboratori ad attendere a specifici compiti, mi pare che la finalità voluta dal provvedimento sia raggiunta e che non ci sia inoltre motivo di subordinare la sua approvazione a quella dell'emendamento proposto dal senatore Garlato.

G A R L A T O. Desidererei spiegare agli onorevoli senatori come sono giunto alla formulazione dell'emendamento sostitutivo da me presentato.

Nello studio di questo problema ho tenuto conto sia delle considerazioni fatte nelle precedenti discussioni, sia delle leggi alle quali questo provvedimento si richiama.

Ho potuto rilevare che tali leggi dettano soltanto norme per l'esecuzione di certe opere e l'accettazione di determinati materiali; tra queste norme, ad esempio, vi sono prescrizioni che impongono di assoggettare materiali o impasti a verifiche tecniche, che devono essere eseguite da laboratori e personale specializzato, e via di seguito.

Pertanto, le leggi citate nell'articolo unico della proposta di legge dell'onorevole Gagliardi, non parlano delle caratteristiche che questi laboratori sperimentali devono avere per essere idonei ad effettuare certe prove, nè attribuiscono ad alcun organo la competenza a giudicare di tale idoneità; esse recano, a questo proposito, soltanto un elenco di laboratori.

Queste leggi, dunque, riconoscono i laboratori ritenuti idonei in passato, mentre se altri si volessero inserire nell'elenco ufficiale, sarebbe necessario ricorrere ogni volta ad un provvedimento legislativo.

La formula da me suggerita, mi pare risolva il problema, stabilendo quale organo possa determinare le caratteristiche necessarie ai laboratori, e attribuendo inoltre al Ministro dei lavori pubblici la facoltà di dichiarare l'idoneità.

Se un istituto, quale quello nazionale delle ricerche, ha già stabilito criteri ed indicato per conto suo quali debbano essere i nuovi laboratori idonei, ciò non toglie che, in questo particolare settore di opere che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici, chi deve essere soddisfatto degli esperimenti eseguiti e decidere quali laboratori siano idonei, debba essere proprio il Ministero dei lavori pubblici.

Bisogna tener presente che in questa materia l'interesse dell'Istituto nazionale delle ricerche deve andar distinto da quello di un ministero specifico.

G E N C O . Onorevoli senatori, l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Garlato mi pare modifichi completamente il testo del provvedimento già approvato dalla Camera dei deputati.

Nella proposta di legge dell'onorevole Gagliardi si parla infatti del riconoscimento dei laboratori sperimentali annessi alle due cattedre di scienza delle costruzioni delle università di Firenze e Venezia, mentre nell'emendamento presentato si accenna a tutti i laboratori universitari.

È chiaro che anche se si aggiunge, nell'emendamento proposto, che l'idoneità di tali laboratori ad esercitare il loro ufficio di prova dei materiali da costruzione, dovrà essere riconosciuta con decreto del Ministro dei lavori pubblici, noi verremmo ad approvare un provvedimento completamente diverso da quello originale: sarebbe allora più opportuno presentare addirittura una nuova proposta di legge.

Una delle maggiori perplessità che l'approvazione dell'emendamento proposto suscita,

è se, ad esempio, verrà riconosciuta o meno l'idoneità ai laboratori esistenti.

C R O L L A L A N Z A . L'idoneità sarà riconosciuta a quei laboratori esistenti che presentino le caratteristiche necessarie.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Per eliminare incertezze, si potrebbero forse modificare le parole « per poter essere inclusi », con le altre « per poter essere aggiunti ».

G O M B I . La formula con la quale il senatore Garlato vuol garantire che i laboratori abbiano determinate caratteristiche è giusto che valga per tutti gli Istituti; gli accertamenti che si faranno dovranno essere una riconferma per quelli idonei o una bocciatura per gli altri non adeguati ai loro compiti.

Questo criterio dovrà essere applicato se si vuole che la materia sia risolta in modo organico.

G E N C O . La situazione attuale è questa: vi sono laboratori annessi alle cattedre di scienza delle costruzioni e per questi *nulla quaestio*; vi sono poi laboratori non annessi a queste cattedre, ma pur sempre universitari, e vi sono, infine, laboratori annessi ad istituti non aventi carattere universitario.

G O M B I . In effetti, nella proposta del senatore Garlato, si accenna solo a laboratori annessi alle facoltà di ingegneria e architettura, e la preoccupazione del senatore Genco appare giustificata per quei laboratori di sperimentazione non annessi alle suddette facoltà.

S A V I O . Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli senatori sullo spirito del provvedimento in esame.

Nella proposta dell'onorevole Gagliardi ci si riferisce a due specifici laboratori annessi alle università di Venezia e Firenze, mentre il senatore Garlato ha presentato un emendamento che tende a dare un carattere generale al disegno di legge, demandando inoltre al Ministro dei lavori pubblici la facoltà di rico-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 62^a SEDUTA (22 febbraio 1961)

noscere con decreto, volta per volta, i laboratori idonei.

Ci sarebbe un'osservazione da fare per quanto riguarda i decreti cui si fa cenno nel disegno di legge dell'onorevole Gagliardi, ma che non compaiono nell'emendamento del senatore Garlato. Si potrebbe infatti dedurre che il Ministro potrà operare anche al di fuori di questi decreti con conseguenze imprevedibili.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I decreti cui ella accenna, senatore Savio, comprendono solo l'elenco dei laboratori e non stabiliscono le caratteristiche...

B U I Z Z A. Desidererei portare a conoscenza della Commissione una mia esperienza in questo campo. Il Politecnico di Milano si è opposto a che i laboratori annessi all'Istituto tecnico di Brescia continuassero a rilasciare i certificati di collaudo dei contatori elettrici.

Dietro consiglio di tale Istituto, mi sono rivolto al Consiglio nazionale delle ricerche per far confermare tale facoltà, ma non ho ottenuto niente.

Devo a questo punto riconoscere che non ho mai capito per quale ragione si debba ricorrere al Consiglio nazionale delle ricerche...

Ritengo che sia più opportuno rimandare di qualche giorno il seguito della discussione di questo provvedimento in modo da ottenere più ampie spiegazioni.

G E N C O. Ogni Amministrazione provinciale dovrebbe avere il diritto al riconoscimento per un proprio laboratorio, quanto meno per le prove attinenti ai materiali impiegati nelle proprie opere, perchè bisogna evitare di creare dei monopoli.

G A I A N I. Qui si parla di laboratori inclusi nell'elenco di quelli ufficiali, ma ritengo che vi possano essere laboratori di Amministrazioni provinciali o di altri enti, che siano idonei a rilasciare dei certificati, pur non essendo inclusi nell'elenco dei laboratori ufficiali.

G A R L A T O. Vorrei fare un'ultima considerazione. Il senatore Genco ha affermato che abbiamo mutato la sostanza del disegno di legge, ma già la precedente discussione svoltasi davanti a questa Commissione aveva dimostrato la necessità di non limitare la portata del provvedimento a due soli istituti. Ora, nel caso particolare, il passaggio dalla determinazione specifica ad una generale non può avvenire se non sussistono due condizioni, e precisamente: che si sappia quali caratteristiche debbono avere questi laboratori (e nessuno dei decreti citati nel disegno di legge le indica), e che si sappia qual'è l'organo che deve giudicare di tale idoneità. Con l'emendamento proposto ritengo di aver risolto tale problema, ma se si vuole aggiungere nel testo qualche altra categoria di laboratori, o se, come è stato suggerito dal senatore Crollalanza, si vuole accennare ad una possibilità di controllo per verificare che quelli già classificati rispondano alle caratteristiche che verranno determinate, io non ho nulla in contrario.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi sembra opportuno rinviare la discussione del disegno di legge in esame, per stabilire con esattezza la formulazione del testo.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Terni-Umbertide e Umbertide-San Sepolcro » (1365)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Terni-Umbertide e Umbertide-San Sepolcro ».

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge.

GENCO, *relatore*. Nell'alta valle del Tevere vi sono due tronchi ferroviari, costituenti un'unica ferrovia denominata «ferrovia centrale umbra». Questa ferrovia si distacca da Terni, passa sotto le pendici occidentali dell'Appennino, raggiunge la valle del Tevere e, seguendo tale valle, arriva alla città di S. Sepolcro passando per Todi, per Ponte S. Giovanni, per Umbertide e per Città di Castello. La ferrovia è stata costruita in due riprese: il primo tronco è stato aperto all'esercizio nel 1915, mentre il secondo tronco è stato inaugurato nel 1956. Ho già avuto occasione, durante la discussione del bilancio dei trasporti, di dire che per alcune linee, la cui costruzione o il cui esercizio si presentavano particolarmente onerosi, si è provveduto con leggi speciali ad accordare sovvenzioni chilometriche governative maggiori di quelle normali. La legge 2 agosto 1952, n. 1221, stabilisce che i limiti massimi di contributo governativo non possono superare le cifre di 800.000 e di 600.000 lire al chilometro, mentre, con il provvedimento in esame tali limiti potranno essere elevati, con decreto del Ministro dei trasporti, fino a 1.400.000 lire a chilometro.

Le condizioni di esercizio di questa ferrovia, che ha uno sviluppo totale di 152 chilometri ed è alimentata da una corrente continua a 3000 volts, sono tali che per il tronco Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide le spese si aggirano sui 417 milioni, mentre il prodotto è di circa 207 milioni, per il tronco Umbertide-S. Sepolcro le spese si aggirano intorno ai 70 milioni, mentre il prodotto è di circa 32 milioni. Pertanto, vi è un coefficiente di esercizio del 2,01 per un tronco e del 2,16 per l'altro tronco, il che vuol dire che le spese superano del doppio il prodotto. È chiaro, di conseguenza, che, affinché la ferrovia non venga chiusa, lo Stato deve intervenire.

Riferendomi ad alcuni dati che possono essere non del tutto aggiornati in quanto si riferiscono all'anno 1958, faccio presente che, su questi 152 chilometri di strada ferrata vi sono 36 passaggi a livello con barriere, uno con segnalazione automatica e 261 passaggi a livello incustoditi.

Il disegno di legge in esame è diretto tanto ad ammodernare la linea, quanto a coprire

il disavanzo di gestione. Tengo, altresì, a far presente che in merito a tale provvedimento ho avuto delle sollecitazioni sia dalla Camera di commercio di Perugia, che è presieduta dal nostro eminente collega della prima legislatura Pasquini, sia dall'Amministrazione provinciale di Perugia.

I 152 chilometri del complesso ferroviario in esame si sviluppano in una zona interessante sotto molteplici aspetti. Infatti il traffico è alimentato dalle correnti affluenti sul centro industriale di Terni, da quelle culturali per il movimento di studenti su Terni, Todi e soprattutto Perugia; da quelle curative determinate dalle stazioni idropi- niche di Sangemini, Acquasparta e Furapane, a cui si aggiungono le correnti turistiche richiamate da una delle zone più interessanti del nostro Paese. È chiaro, naturalmente, che per raggiungere tali stazioni termali è soprattutto la povera gente che si serve della ferrovia, poichè coloro che hanno mezzi a disposizione si servono dell'automobile; pertanto la suddetta ferrovia serve soprattutto agli studenti, agli operai e alla povera gente.

Vorrei, inoltre, aggiungere che questo tronco ferroviario si sviluppa nella ubertosa valle del Tevere che è decisamente orientata verso l'industrializzazione, come sta a dimostrare lo sviluppo della tabacchicoltura e della produzione zootecnica di qualità oltre che di massa.

Mi sono anche preoccupato di verificare il numero dei viaggiatori che percorrono tale linea, e ho visto così che nel 1959 sono stati effettuati 1.156.279 treni/chilometro con i quali si sono trasportati 2.128.415 viaggiatori, che hanno totalizzato ben 49.608.460 viaggiatori/chilometro, e che sono state inoltre trasportate merci per 2.702.885 tonnellate/chilometro.

È opportuno sottolineare che le popolazioni, specialmente quelle a più basso reddito, sono favorite da questo pubblico servizio per la modicità delle tariffe ferroviarie (specialmente quelle preferenziali per operai, impiegati e studenti), nonchè per l'azione calmieratrice che queste esercitano sulle tariffe degli altri mezzi di trasporto.

I lavori che con l'ammodernamento in esame verranno eseguiti aumenteranno la

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 62^a SEDUTA (22 febbraio 1961)

sicurezza dell'esercizio, poichè verranno ad esempio protetti 122 passaggi a livello; inoltre, con l'incremento della velocità commerciale, derivante dalla saldatura delle rotaie, si migliorerà ulteriormente la prestazione offerta al pubblico diminuendo i tempi di percorrenza ed aumentando la confortevolezza del viaggio.

Altro aspetto che è necessario considerare è che questa ferrovia rappresenta un razionale arroccamento, tra Terni e Ponte S. Giovanni, alla grande rete nazionale, e che soltanto attraverso questo ultimo transito, il tratto fino a S. Sepolcro viene a collegare la popolosa e fertile alta valle del Tevere con le Ferrovie dello Stato.

Tengo, inoltre, a precisare che nel tronco Terni-Umbertide vi sono 2,1 operai per chilometro di strada ferrata, nell'altro tronco 1,1 operaio per chilometro, e di conseguenza la maggior parte delle spese, e precisamente il 65 per cento, sono rappresentate dalle paghe operaie.

È ovvio, pertanto, concludere che la ferrovia Terni-S. Sepolcro, di cui ci stiamo occupando, rappresenta una importante infrastruttura per l'economia della regione umbra e che quindi merita, sotto ogni aspetto, di essere migliorata e di essere messa in condizione di equilibrata gestione, così come, nella lettera e nella sostanza, prevede e statuisce la legge n. 1221 del 1952.

G O M B I . Per le ragioni così chiaramente esposte dal relatore, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

B U I Z Z A . Personalmente, vorrei solamente raccomandare di presentare almeno qualche volta un disegno di legge per la soppressione di qualche centinaio di chilometri di queste ferrovie ultra passive . . .

G E N C O , *relatore*. Mi dichiaro preventivamente contrario a qualsiasi soppressione!

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

I limiti massimi di lire 800.000 e lire 600 mila a Km., stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono elevati per lo esercizio delle ferrovie Terni-Todi-Ponte San Giovanni-Umbertide, con diramazione Ponte San Giovanni-Perugia (Centrale-Umbra), e Umbertide-San Sepolcro:

a) per la prima di dette ferrovie, a lire 1.335.200 a Km. per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1955;

b) per entrambe le ferrovie, delle quali la seconda sarà esercitata dalla Società mediterranea per le strade ferrate umbro-aretine alle stesse condizioni di concessione della prima e come sua parte integrante, a lire 1.968.380 a Km. per il periodo che va dal 1° gennaio 1956 alla data che il Ministro dei trasporti stabilirà con suo provvedimento per l'attuazione del piano di ammodernamento redatto con voti 20 maggio 1958, n. 114, 26 luglio 1958, n. 124, e 29 luglio 1959, numero 164, della Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221;

c) per entrambi gli esercizi e per il periodo di 25 anni a decorrere dalla data come sopra da stabilirsi, a lire 2.505.460 a Km.

Le sovvenzioni di cui alle lettere b) e c) saranno assoggettate alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, e dall'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

Le sovvenzioni stesse saranno pagate, per gli importi da liquidare fino al 17 aprile 1959, alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, della quale si riconosce a tutti gli effetti l'esercizio della ferrovia Umbertide-San Sepolcro, effettuato in regime di concessione dal 1° gennaio 1956, e, per quelli da liquidare a partire dal 18 aprile 1959, alla Società mediterranea per le strade ferrate umbro-aretine, in detta data subingredita alla prima nell'esercizio delle due linee.

(È approvato).

Art. 2.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio, previste all'articolo 1 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, primo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« **Modificazioni alla legge 18 dicembre 1959, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R.** » (1286)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Modificazioni alla legge 18 dicembre 1959, n. 1147, relativa al completamento ed all'ampliamento delle stazioni della Metropolitana di Roma all'E.U.R.** ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Gli articoli 1 e 2 della legge 18 dicembre 1959, n. 1147, sono sostituiti dai seguenti:

« *Art. 1.* È autorizzata la concessione alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma, esercente la ferrovia Metropolitana di Roma (linea Termini-E.U.R.) di un concorso dello Stato fino all'importo massimo di lire 200 milioni per il completamento e l'ampliamento delle stazioni nella zona dell'E.U.R.

Art. 2. Il pagamento alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma della somma che sarà in definitiva accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro, potrà essere fatto a misura dell'esecuzione dei lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile dal Consiglio

superiore dei lavori pubblici, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della somma stessa e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione finale dei lavori ».

Avevo pregato il relatore di esaminare a fondo la questione, dal momento che, come dice la stessa relazione ministeriale, si è creata una situazione non rispondente a quella prevista dalla legge n. 1147. Per sanare tale situazione non vi era che un'alternativa: sospendere i lavori e far luogo alla licitazione per la concessione di sola costruzione o apportare modifiche alla legge. Scartata la prima ipotesi a causa dell'urgenza dei lavori, è stato presentato il seguente disegno di legge tendente a sostituire i primi due articoli della legge n. 1147.

Sarebbe, però, opportuno che il rappresentante del Governo ci illustrasse la situazione.

A N G E L I N I CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* In base agli articoli 1 e 2 della legge 18 dicembre 1959, n. 1147, i lavori di completamento e di ampliamento delle stazioni della metropolitana di Roma all'E.U.R. dovevano essere assegnati a licitazione privata. Siccome, però, tali lavori erano di estrema urgenza, dato l'avvicinarsi delle Olimpiadi, ed essendosi l'iter legislativo protrattosi oltre il previsto, l'Amministrazione credette opportuno affidare tali lavori alla S.T.E.F.E.R. I lavori, infatti, sono stati ultimati e collaudati in tempo, e si tratterebbe ora di modificare gli articoli 1 e 2 della legge citata, per regolarizzare la situazione.

G A I A N I. È evidente che, a proposito di questi lavori, si è contravvenuto in pieno al dettato della legge 18 dicembre 1959, n. 1147.

Il presente provvedimento infatti tende a sanare la situazione che si è determinata per la violazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, delle norme della predetta legge.

Infatti, il Ministero dei lavori pubblici aveva l'incarico di fare determinati lavori che,

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 62^a SEDUTA (22 febbraio 1961)

trovandosi poi nell'impossibilità di eseguire in tempo utile, ha assegnato alla S.T.E.F.E.R. violando in pieno quanto era stato stabilito dal Parlamento.

Questa mi pare una cosa grave; si doveva approvare un'altra legge che assegnasse direttamente l'esecuzione dei lavori alla S.T.E.F.E.R., ma oggi non possiamo approvare un provvedimento che convalidi quanto già avvenuto.

Il potere esecutivo non può essere autorizzato a violare il disposto di leggi vigenti.

Eleviamo pertanto la nostra protesta contro questo sistema, che può portare a situazioni gravissime come quella dell'aeroporto di

Fiumicino, e ci dichiariamo contrari alla approvazione del provvedimento in esame.

P R E S I D E N T E . Penso che effettivamente sia necessario un esame approfondito del disegno di legge, e pertanto, se non si fanno osservazioni, il seguito di questa discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,35.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari