

(N. 1226)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(D'ARAGONA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 25 LUGLIO 1950

Completamento della prima linea metropolitana di Roma

ONOREVOLI SENATORI. — La costruzione della prima linea Metropolitana di Roma, decisa negli anni 1938 e 1939 con la prevalente finalità di collegare la stazione di Termini con la zona destinata all'Esposizione, già eseguita per circa il 60 per cento a tutto il 1940 e sospesa in dipendenza degli eventi bellici, fu ripresa nell'ottobre 1946 allo scopo di alleviare la disoccupazione in Roma.

Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, relativo ai lavori ferroviari decisi per alleviare la disoccupazione in Roma, determina in lire 2.530.000.000 la spesa occorrente per il completamento delle opere murarie, esclusi i finimenti, della detta linea Metropolitana.

La somma anzidetta comprende quella di lire 1.340.000.000 già stanziata con provvedimenti precedenti, e precisamente:

lire 720.000.000 nell'esercizio 1945-46 (decreto legislativo 29 novembre 1946, n. 457);

lire 120.000.000 nell'esercizio 1946-47 (decreto legislativo 20 dicembre 1946, n. 655) sui 700.000.000 autorizzati per la Metropolitana e per altre opere ferroviarie;

lire 500.000.000 nell'esercizio 1947-48 (stanziamento di bilancio).

Data la finalità della ripresa dei lavori, questi furono limitati alle opere che avrebbero consentito un maggior impiego di mano d'opera locale con particolare riguardo a quella non specializzata. Così che nessuna decisione fu presa nei riguardi delle altre opere di completamento, del macchinario e del materiale rotabile, occorrenti per l'apertura all'esercizio della linea Metropolitana.

I lavori autorizzati si possono ritenere praticamente compiuti.

Il comune di Roma insiste perchè la Metropolitana venga aperta al più presto all'esercizio - ed avrebbe anzi desiderato che ciò fosse avvenuto nell'Anno Santo - perchè la linea ha le sue fermate in corrispondenza di celebri monumenti (la Chiesa di San Pietro in Vincoli, il Colosseo, la Piramide di Caio Cestio, la Basilica di San Paolo).

Questa prima linea Metropolitana di Roma non è certo la più importante linea di cui la Capitale ha urgente bisogno per decongestionare il traffico superficiale, ma ha anch'essa la sua grande importanza sia per i quartieri che attraversa, sia per il suo percorso suggestivo, sia per la valorizzazione di tutta la zona che era stata destinata all'Esposizione; con essa si darà anche una rapida comunicazione alla zona della Cecchignola ove sorgono villaggi operai ed impianti militari, comunicazione che è stata più volte richiesta dal Ministero della difesa (Esercito).

L'esercizio della Metropolitana porterà anche ad un incremento di traffico sulla ferrovia Roma-Lido, in quanto darà la possibilità di un rapido collegamento tra il Lido di Roma e la stazione di Termini, con o senza trasbordo a Porta San Paolo, ove la stazione di origine della Roma-Lido e la fermata della Metropolitana sono accostate, a quote differenti e separate soltanto da uno scalone.

La lunghezza di esercizio della linea fra le due stazioni terminali è di circa km. 10; il percorso sarà coperto in circa 14 minuti, comprese le sette fermate intermedie.

Questa prima linea Metropolitana dovrà essere inquadrata nel complesso della rete Metropolitana di Roma, prolungandola in avvenire verso la Città Giardino e in modo da servire il rione di Castro Pretorio, i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, la via Nomentana e il Quartiere Italia.

La linea è già armata con doppio binario dalla Magliana fino alla stazione dell'Esposizione ed è stata già utilizzata in questo tratto per i trasporti dell'U.N.R.A. che ha alcuni depositi nei fabbricati dell'Esposizione stessa.

La legge 11 aprile 1950, n. 266, autorizza, tra l'altro, per la Metropolitana di Roma, una spesa di lire 480 milioni per revisione prezzi e di lire 700 milioni per il proseguimento dei lavori. Con quest'ultima somma si può procedere all'armamento della ferrovia, armamento che è già stato iniziato.

Ma occorrerà provvedere ai finimenti più indispensabili in tutte le stazioni, agli impianti per la elettrificazione, agli impianti per il segnalamento e per le comunicazioni, alla attrezzatura della officina-rimessa e all'acquisto di una prima, sia pure modesta, dotazione di materiale rotabile.

L'ulteriore fabbisogno finanziario ammonta a lire 3 miliardi di cui poco più di lire un miliardo per il materiale rotabile e di officina.

Con la legge 23 febbraio 1950, n. 55, mentre si autorizza il prelievo, dal fondo speciale previsto dall'Accordo italo-americano, della somma di lire 70 miliardi, a copertura del corrispondente stanziamento iscritto nel bilancio per l'esercizio 1948-49 per le spese di ricostruzione delle Ferrovie dello Stato - si stabilisce all'articolo 2 che della suddetta somma 10 miliardi saranno destinati al soddisfacimento degli oneri derivanti dall'articolo 3 della legge 3 agosto 1949, n. 508, con l'avvertenza che l'autorizzazione di cui alla legge stessa resta ridotta di lire 10 miliardi. Si potrà quindi disporre, sull'esercizio 1948-49 della somma di lire 1.600 milioni, pari alla metà di quella di lire 3.200 milioni di cui al primo alinea dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 508, e si potrà quindi destinare alla Metropolitana di Roma, salvo approvazione da parte dell'E.C.A., la somma di lire 500 milioni, pari alla metà del miliardo compreso nei 3.200 milioni anzidetti. Gli altri 500 milioni non sono allo stato delle cose disponibili.

Rimane perciò un fabbisogno di lire 2.500 milioni che si propone con il presente disegno di legge di autorizzare con stanziamento di lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51, come già impostato nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti per lo stesso esercizio, e di lire 500 milioni nell'esercizio 1951-52.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per il completamento e la provvista del materiale rotabile e di esercizio della linea Metropolitana di Roma: Termini-Colosseo-San Paolo-Zona dell'Esposizione (Tre Fontane-Cecchignola) è autorizzata la spesa di lire 2.500.000.000 (due miliardi e cinquecento milioni) ripartita come appresso:

lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51 e lire 500 milioni nell'esercizio 1951-52.

Art. 2.

L'esecuzione delle opere e delle provviste di cui all'articolo precedente, nonché i provvedimenti che comunque interessino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, sono dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione alla spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.