

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 NOVEMBRE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE	PAG.	PAG.	
Congedi:			
PRESIDENTE	121		
Inversione dell'ordine del giorno:			
PRESIDENTE	122		
Disegno di legge (Discussione e approvazione):			
Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma. (1573)	122		
PRESIDENTE	122, 127, 128, 129, 132, 133, 134		
CANESTRARI, <i>Relatore</i>	122, 127, 132, 133		
POLANO	127, 128, 131		
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	127, 128, 130, 131, 132, 133, 134		
TERRAGNI	128, 129, 131		
TROISI	130		
RICCA	131		
SAMMARTINO	134		
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):			
Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici. (1588);			
Senatore GRANZOTTO BASSO: Proroga e modificazione delle leggi concernenti l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'im-			
		pianto di collegamenti telefonici delle frazioni di comune aventi particolare importanza. (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (755)	136
		PRESIDENTE	136, 137, 138, 139, 140, 141, 142
		CALVARESI	136
		SAMMARTINO	136
		ARMATO, <i>Relatore</i>	136, 137, 141
		FRANCAVILLA	137, 140, 141, 142
		ANTONIOZZI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i>	137, 139, 140, 141
		TERRAGNI	138, 140, 141, 142
		BASILE	139
		MACRELLI	139, 142
		TOGNI GIULIO BRUNO	140
		POLANO	141, 142
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	142
		La seduta comincia alle 10,15.	
		SAMMARTINO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (<i>È approvato</i>).	
		Congedi.	
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Romano Bartolomeo.	

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno prevede al primo punto il seguito della discussione del disegno di legge n. 1588 e della proposta di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso, n. 755, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici. Non essendo in questo momento presente l'onorevole Armato, relatore sui provvedimenti, propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il provvedimento che figura al secondo punto dell'ordine del giorno e cioè il disegno di legge n. 1573 riguardante la concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma (1573).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma ».

Hanno espresso parere favorevole sul provvedimento le Commissioni permanenti V (Bilancio e Partecipazioni statali) e IV (Giustizia).

Il relatore, onorevole Canestrari, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CANESTRARI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, premetto che la relazione che mi accingo a svolgere sul provvedimento sottoposto all'esame e, io mi auguro, alla conseguente approvazione di questa Commissione, sarà alquanto diffusa in quanto trattasi, a mio parere, di un disegno di legge di capitale importanza per la nostra capitale e, direi, per la nostra stessa civiltà.

Noi pure che viviamo a Roma gran parte dell'anno, siamo in grado di asserire che la circolazione stradale della capitale va assumendo aspetti veramente preoccupanti.

Per recarsi da un capo all'altro della città, anche prendendo un taxi, impieghiamo delle buone mezz'ore.

L'opinione pubblica sente la necessità di porre fine agli intralci della circolazione e, ne sono pienamente certo, apprezzerà il vostro assenso a questo disegno di legge che io, a nome del Governo, vi invito ad approvare, tenendo presente l'urgente necessità di iniziare i lavori nel più breve tempo possibile.

In base al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, la concessione di linee metropolitane è di competenza dei comuni interessati, fatta eccezione però per la città di Roma, in cui la concessione è riservata, invece, al Ministero dei trasporti.

La sostanziale differenza è dovuta al fatto che Roma, non solo è tenuta ad assolvere importantissimi compiti di rappresentanza, in quanto sede del Governo e del Vaticano, ma essa è anche fra le più importanti città italiane per l'incalcolabile patrimonio artistico, culturale ed archeologico che contiene, ed è perciò massimo centro internazionale di attrazione turistica.

Fu dunque per tutelare gli interessi derivanti dalle predette considerazioni e riguardanti l'intera nazione che il legislatore ritenne necessario riservare al Governo la concessione di linee metropolitane nella capitale.

La rete stradale nella zona centrale di Roma, come del resto in ogni altra città non moderna, si presenta assolutamente inadeguata in rapporto alle crescenti esigenze della circolazione automobilistica.

Senza dubbio, ciò che oggi crea l'ingorgo e la paralisi della circolazione nella zona centrale non è la massa dei pedoni, per i quali anche le strade della vecchia Roma sarebbero sufficienti (ad onta delle numerose attività che vi si svolgono), ma è la massa dei mezzi in superficie di trasporti pubblici e privati.

La congestione del traffico a Roma (dove lo sviluppo della motorizzazione nel dopoguerra è stato più rapido che altrove), ormai è tale da rendere del tutto illusorio il vantaggio che può ricavarsi disertando i mezzi di trasporto in servizio pubblico per ricorrere a quelli privati, mentre è evidente come il crescente impiego di mezzi privati nelle zone a intenso traffico non fa che peggiorare le condizioni della circolazione e rendere sempre più oneroso l'esercizio del trasporto pubblico, con grave danno, perciò, diretto ed indiretto per la collettività.

D'altra parte, l'auspicato decentramento delle attività del vecchio centro può avvenire tanto più facilmente quanto più le comunicazioni fra i vari quartieri saranno efficienti.

La soluzione integrale del complesso problema non può ottenersi che dal coordinato e tempestivo concorso di vari provvedimenti, atti a disciplinare in modo stabile la circolazione. Ma, il rimedio principale e più radicale risiede nel trasferire in sotterraneo il trasporto delle grandi masse.

Occorre preoccuparsi — s'intende — della necessaria gradualità della esecuzione e della precedenza da dare ai vari tronchi, in relazione anche ai mezzi finanziari disponibili. Ma, non vi è dubbio che, data la mutua funzionalità delle diverse linee di una stessa rete, questa risulterà tanto più efficiente quanto più organiche saranno state la sua progettazione e la sua realizzazione. Sarebbe pertanto auspicabile che venissero subito stanziati le somme occorrenti per poter procedere alla realizzazione, con la dovuta continuità di indirizzo e senza soste, almeno di quel minimo che è divenuto di urgenza immediata.

Se Roma non ha ancora una rete metropolitana (mentre ce l'hanno la maggior parte delle altre capitali europee, anche se con una minore densità di popolazione), molteplici sono stati gli impedimenti, oltre alle difficoltà finanziarie create dalle due grandi guerre.

La prima difficoltà è indubbiamente costituita dalle caratteristiche della zona più vecchia e più storicamente importante della città, difficoltà connessa, fra l'altro, con la necessità di attraversare il Tevere, la qual cosa, evidentemente, nel tratto fronteggiante il quartiere Prati, la Lungara ed il vecchio Trastevere, non potrà farsi che in sotterraneo, condizione questa che i geologi ritengono particolarmente grave, data la natura dei terreni.

Grave remora poi costituiscono le opposte tendenze fra gli urbanisti che vedono nella costruzione di linee attraversanti il vecchio centro il mezzo sicuro per decongestionarvi il traffico di superficie e gli urbanisti che, invece, temono il risultato opposto e che perciò suggeriscono di lambire, ma non attraversare, il centro storico.

Sono, infine, da considerare un ostacolo, purtroppo non trascurabile, alla attuazione dei progetti di linee metropolitane, le difficoltà da superare per conseguire un razionale coordinamento dei trasporti di superficie con quelli sotterranei, giacché gli esercenti dei primi (A.T.A.C., S.T.E.F.E.R. e concessionari di autolinee suburbane e interurbane), oppongono ogni resistenza pur di non cedere parte del traffico da essi attualmente servito, al futuro esercente delle linee metropolitane.

Negli Stati Uniti d'America, dove più accuratamente che nelle altre nazioni vengono studiati i problemi del traffico, si è potuto constatare quanto segue:

1°) Tutte le grandi opere eseguite per la viabilità in superficie, non sono servite,

nelle città con popolazione superiore a 1,5 milioni di abitanti, ad eliminare la congestione stradale e le difficoltà di parcheggio nelle zone centrali. Pertanto, benché quasi tutti gli americani abbiano la possibilità di recarsi al centro in automobile, soltanto il 30 per cento di essi, nelle grandi città, può utilizzare il proprio mezzo di trasporto.

2°) Il volume di parcheggio necessario per un fabbricato adibito ad uffici, in America, sarebbe all'incirca uguale al volume del fabbricato stesso. Basta questo a far comprendere come, sviluppandosi la motorizzazione privata, al di là di un certo limite, la propria automobile non può più normalmente servire come mezzo di trasporto per accedere al centro.

3°) A Chicago, una linea metropolitana è stata recentemente sistemata al centro di una via di rapido transito. Anche questo sta a dimostrare quanto sia errato pensare che l'avvento dell'automezzo debba significare il superamento delle metropolitane e come, pur di risolvere improrogabili necessità del traffico, non si debba arretrare di fronte agli oneri anche di un duplice sistema di infrastrutture di trasporto.

I primi progetti per l'attuazione nella Capitale di una rete organica di linee sotterranee risalgono a parecchi decenni or sono.

Il progetto, studiato da apposito Comitato tecnico interministeriale nel periodo 1926-29, era costituito da tre linee diametrali tangenti ad un quadrilatero centrale (Piazza Termini, Piazza San Bernardo, Piazza Colonna, Piazza Venezia) ed aveva uno sviluppo complessivo di circa 25 chilometri.

Per una delle tre linee (linea « A »: Stazione Ostiense-Testaccio-Argentina-Piazza Venezia-Via Nazionale-Piazza Termini-Porta Pia per Piazza Verbano), fin da allora giudicata di più urgente realizzazione, il predetto Comitato elaborò un progetto esecutivo che era il risultato di studi condotti con cura e larghezza di mezzi: infatti era stata eseguita, fra l'altro, una sistematica esplorazione del sottosuolo della città, con la perforazione di ben 43 pozzi-sonda, per una profondità complessiva di oltre 1:500 metri.

Però, i vantaggi apportati alla circolazione urbana dalla riforma tranviaria attuata nel 1930 (soppressione delle linee tranviarie al centro e realizzazione delle 2 linee circolari), resero meno urgente l'attuazione del programma relativo alla metropolitana, programma che peraltro dovette accantonarsi anche

per le sopravvenute difficoltà di bilancio dovute alla guerra d'Africa.

Si giunse così all'aprile del 1937, quando la decisione di apprestare la grande Esposizione Universale, da inaugurare nel 1942, rese necessario ed urgente progettare un trasporto rapido di viaggiatori e merci fra la Stazione Termini e la località Tre Fontane, dove già si era iniziata la costruzione degli edifici per tale manifestazione.

Tutti i progetti precedenti furono allora abbandonati e si provvide all'allestimento, rapidamente, di un altro progetto per una ferrovia in parte allo scoperto, in parte sotterranea, adatta a soddisfare le particolari esigenze sopra ricordate.

La linea, che ha uno sviluppo di chilometri 10 + 870, venne aperta all'esercizio nel 1955 per il servizio Termini-E.U.R. e successivamente venne istituito anche un servizio diretto da Termini fino al Lido di Roma, effettuato col nuovo materiale costruito per la linea in parola.

Il traffico ordinario è per ora piuttosto modesto (in media circa 30.000 viaggiatori al giorno), ma la linea assolve egregiamente la funzione di contribuire al graduale sviluppo della zona dell'E.U.R.

Da tempo ogni proposta, avanzata da studiosi ed esperti qualificati, circa la configurazione da dare, con la costruzione di nuovi tronchi, ad una organica rete metropolitana, forma oggetto di particolare attenzione da parte dei competenti uffici del Ministero dei trasporti, ed in particolare dell'Ufficio superiore per le ferrovie metropolitane e per le ferrovie foranee di Roma.

Il Ministero dei trasporti nell'esaminare le varie proposte e nel predisporre il piano organico da sottoporre al parere dei competenti organi consultivi, oltre a tenere in debito conto le esigenze del traffico attuali e quelle future, risultanti dalle direttrici di massimo sviluppo (sud e Sud-est), previste dal piano regolatore del comune, si è ispirato ai seguenti criteri:

a) per quanto riguarda il completo attraversamento del più ristretto nucleo centrale storico-politico, si ritiene opportuno rinviarne provvisoriamente l'attuazione, anche in considerazione delle gravi difficoltà costruttive che ne deriverebbero; ma si ritiene altresì necessario avvicinarsi il più possibile fin da ora con la costruzione del primo tronco, per conseguire il suo scopo principale e cioè l'auspicato decongestionamento del traffico;

b) è opportuno che le linee, come nella metropolitana di Parigi, siano il più possibile

indipendenti l'una dall'altra, in modo da semplificarne al massimo l'esercizio. Con questo criterio, infatti, è stata recentemente progettata ed approvata la rete metropolitana di Milano. Tuttavia, come a Milano, diramazioni sono previste verso la periferia, in modo da aumentare la zona d'influenza delle nuove linee;

c) fra le molte proposte, antiche e recenti esaminate dal Ministero dei trasporti, nonostante la evoluzione che vanno subendo gli sviluppi urbanistici della città, si riscontrano tuttavia alcune direttrici sicure, come il collegamento diametrico NE-SW e NW-SE, incrociandosi a Termini.

In sostanza la rete metropolitana proposta dal Ministro dei trasporti non solo permetterà di collegare rapidamente le opposte periferie fra loro e con il centro, ma contribuirà anche sostanzialmente ad alleggerire il traffico nel centro, dove si potrà accedere assai più comodamente con l'impiego della metropolitana che non con automezzi; a questi però occorrerà creare la possibilità di parcheggiare in prossimità delle stazioni periferiche della metropolitana.

Su questi criteri di massima hanno concordato gli studiosi ed i tecnici specializzati, intervenuti in rappresentanza di tutte le Amministrazioni ed Enti interessati nelle riunioni appositamente indette nel dicembre 1958 dal Ministero dei lavori pubblici, su richiesta del comune.

In tale occasione, venne riconosciuta la convenienza di inserire nel piano regolatore generale di Roma l'impianto, in un primo tempo, delle due seguenti linee diametriche:

una denominata « A », lungo il percorso: Piazza Risorgimento-Piazzale Flaminio-Stazione Termini-San Giovanni-Via Appia-Via Tuscolana-Osteria del Curato, con diramazione per la località Torre Spaccata situata sulla Via Casilina;

una denominata « B », costituita dall'attuale linea E.U.R.-San Paolo-Termini, integrata a Sud-Ovest con una diramazione dai Mercati generali verso il nuovo Centro direzionale di Via Cristoforo Colombo e Laurentina, e prolungata verso Nord-Est lungo il percorso: Castro Pretorio-Piazza Bologna-Montesacro.

La linea « A », la più urgente e che forma infatti oggetto del disegno di legge sottoposto al vostro esame, costituisce una linea collettiva delle più vitali correnti di traffico della capitale, attraversando, oltre che il centro della città, anche zone intensamente popolate (quali i rioni Prati, Flaminio, Piazza Vittorio,

San Giovanni, Appio, Tuscolano e Casilino) ed assorbendo, agli estremi della direttrice, le provenienze della Via Aurelia e dei Castelli Romani, nonché a Piazzale Flaminio, il traffico a carattere metropolitano della ferrovia Roma-Viterbo.

La linea « B » potrà rispondere al requisito di avere un traffico equilibrato sui due rami facenti capo a Termini, se la proposta diramazione dai Mercati generali verso la Via Cristoforo Colombo e Laurentina potrà a suo tempo attivarsi contemporaneamente al prolungamento da Termini verso Montesacro.

Il tracciato di queste due linee proposte dal Ministero dei trasporti non si differenzia sostanzialmente dal programma recentemente proposto dal Consiglio comunale di Roma in sede di discussione del piano regolatore generale. Tale programma prevede anche la costruzione, in un secondo tempo, di un tronco che, diramandosi dalla linea « A » nella zona di San Giovanni, serva le zone di piazza Venezia e corso Vittorio Emanuele, e cioè attraversi il centro storico della città.

Alla concessione della sola costruzione della linea « A », il disegno di legge stabilisce che si debba provvedere a seguito di appalto-concorso, con corrispettivo a *forfait*.

L'appalto concorso, da promuovere, s'intende, fra ditte di riconosciuta capacità tecnica e finanziaria, presenta nel caso in ispecie il vantaggio di fare eseguire ai concorrenti, per tronchi sufficientemente lunghi, lo studio dettagliato delle diverse possibili soluzioni, sia quanto al tracciato sia quanto alle varie difficoltà costruttive che potranno presentarsi.

L'esame comparativo, tecnico ed economico, delle diverse soluzioni e delle diverse richieste di corrispettivo consentirà al Ministero dei trasporti di scegliere la soluzione e le offerte più convenienti.

La concessione, poi, fatta in base ad un corrispettivo forfetario, presenta, rispetto ad un comune appalto, il vantaggio di fare eseguire al concessionario con la minore spesa possibile, per conto e nell'interesse dello Stato, anche tutti gli adempimenti necessari per la occupazione di immobili e per la imposizione di servitù, nonché per la deviazione e sistemazione dei pubblici servizi interessati dalla costruzione della sede ferroviaria.

Nella progettazione dei diversi tronchi della linea, particolare importanza rivestirà lo studio delle seguenti opere:

l'attraversamento del Tevere in sotterraneo nel tratto di metropolitana compreso fra piazza Risorgimento e piazzale Flaminio;

la sistemazione da dare alla stazione di corrispondenza con la ferrovia Roma-Viterbo nel piazzale Flaminio;

gli accessi alla stazione di piazza di Spagna;

la sistemazione da dare alla stazione di corrispondenza con la linea dell'E.U.R. in piazza dei Cinquecento;

gli attraversamenti, nella zona Appio-Tuscolano, con due arterie stradali di scorrimento (assai attrezzati) previste dal piano regolatore generale del comune;

l'attraversamento nella medesima zona Appio-Tuscolano con il fascio dei binari della ferrovia statale Roma-Pisa;

la costruzione di un deposito veicoli di adeguate capacità, con annessa officina riparazioni, nel quartiere tuscolano.

Quanto al tracciato del tronco Termini-piazzale Flaminio, in merito al quale sembra che discordi siano i pareri dei tecnici, sarà tenuto conto dei risultati cui si perverrà, in sede di appalto-concorso, in seguito all'esame comparativo dei progetti esecutivi delle diverse soluzioni.

L'importanza della linea metropolitana in questione, agli effetti del servizio delle zone suburbane, risulta chiaramente dalla quota parte del numero dei viaggi che si riferiscono al settore Appio-Tuscolano-Casilino (121,6 milioni annui su 383 milioni annui nel 1952; 145 milioni annui su 435 milioni annui, nel 1957) e dall'incremento percentuale che si è verificato in questo numero di viaggi dal 1952 ai 1957 (19 per cento, pari al 3,8 per cento all'anno).

Del resto, l'incremento della popolazione nei tre quartieri suburbani direttamente interessati dalla costruzione della linea metropolitana (Appio-Latino, Tuscolano e Prenestino-Labicano) conferma quanto sopra, poiché la popolazione totale di tali quartieri, che ai 4 novembre 1951 era di 349.989 abitanti, è divenuta al 30 giugno 1959 di 470.501 e cioè è aumentata del 35 per cento (pari al 4,5 per cento all'anno).

Per quanto poi riguarda la parte del tracciato che interessa il centro dell'abitato (piazza Risorgimento-San Giovanni), si può rilevare che la linea metropolitana è ubicata opportunamente, poiché taglia circa a metà la zona compresa nel percorso della circolare esterna e si avvicina ai più importanti centri di traffico e di vita cittadina pur restando nei limiti del centro storico di Roma.

Quanto al traffico che prevedibilmente potrà aversi sulla linea di cui trattasi, il Ministero dei trasporti ha ritenuto di poter at-

tingere utili elementi (oltre che dai risultati delle accurate indagini effettuate dall'A.T.A.C.) anche:

a) dai rilevamenti statistici del traffico avutosi nel 1957 sulle linee autotramviarie esercitate dalla S.T.E.F.E.R., nella zona meridionale della città e del vicino suburbio;

b) dai confronti con i dati medi del traffico sulle linee metropolitane estere.

Esaminando il numero annuo dei passaggi avutosi in ciascuno dei due anni 1952 e 1957 nei principali nodi delle linee dell'A.T.A.C. si rileva che, non ostante l'enorme sviluppo del traffico automobilistico su mezzi privati, il traffico sulla rete autofilotramviaria tende ovunque ad aumentare tranne che in due località, piazza dei Cinquecento (in prossimità della stazione Termini) ed Orto Botanico (Colosseo) servite anche dalla linea metropolitana già in servizio Termini-E.U.R., località in cui evidentemente una parte del traffico della rete pubblica in superficie tende ad essere assorbito dalla linea sotterranea sottraendosi perciò ai rilevamenti statistici eseguiti dall'A.T.A.C.

Il conteggio dettagliato del traffico che si può prevedere per la linea metropolitana di cui trattasi è stato riferito al 1957, anno in cui l'A.T.A.C. ha effettuato il più recente rilevamento generale; data l'approssimazione richiesta dalla indagine intrapresa, le variazioni di traffico che si possono essere verificate dopo il 1957, non si ritiene possano modificare sostanzialmente i risultati.

Il traffico complessivo di 110 milioni di viaggiatori all'anno corrisponde all'incirca a quello ricavabile dai dati del traffico medio delle metropolitane straniere.

Tali dati presentano una certa disuniformità e le ragioni possono essere, tra l'altro, individuate nel differente tenore di vita delle nazioni in cui le metropolitane sono state costruite, nelle dimensioni delle diverse reti, nella tendenza o meno di servire zone poco densamente abitate ed ubicate lontano dal centro della città. Si ritiene tuttavia che, nel caso in specie, i valori ricavati da medie generali possano essere bene utilizzati.

In particolare si ritiene che il valore medio di 14.700 viaggiatori giornalieri per chilometro di linea e quello di 13.100 viaggiatori giornalieri per stazione possono assumersi anche per la linea in parola, prescindendo prudenzialmente dal maggior traffico che potrà derivare dal fatto che la linea stessa serve le zone più popolate della periferia nonché il centro della città.

Tenendo presente che la lunghezza totale della linea, compresa la diramazione per Torre Spaccata, è di circa 19 chilometri e che il numero totale delle stazioni è di circa 30, in base alle medie sopraindicate si possono prevedere i seguenti valori giornalieri di traffico:

a) in base al numero medio di viaggiatori giornalieri per chilometro di rete: 14.700 per 19 uguale circa 280 mila viaggiatori al giorno;

b) in base al numero medio di viaggiatori giornalieri per stazione: 13.100 per 30 uguale 393.000 e cioè mediamente 336.500 viaggiatori al giorno, cui corrisponderebbero circa 123 milioni di viaggiatori all'anno.

In definitiva, tale valore corrisponde a quello di 110 milioni precedentemente determinato per il 1957, maggiorato di circa l'11 per cento, maggiorazione più che ammissibile se si tiene conto dello sviluppo che le zone residenziali, comprese nella zona di influenza della metropolitana, raggiungeranno certamente prima dell'apertura all'esercizio della linea.

Nella costruzione della linea di cui trattasi saranno adottati i più moderni criteri costruttivi e, non ostante il costoso attraversamento del Tevere, la spesa per la sede e l'armamento potrà essere contenuta in circa 26 miliardi.

Il finanziamento da parte dello Stato di questo primo gruppo di opere verrebbe, secondo il disegno di legge, frazionato in sette esercizi finanziari; ma una buona organizzazione dei lavori potrà consentire di condurli a completamento anche in quattro anni.

Il costo poi della elettrificazione, del segnalamento e del materiale rotabile ammonterà a circa 8,5 miliardi (e cioè lire 2.400 milioni per la elettrificazione e segnalamento e lire 6.100 milioni per il materiale rotabile e d'esercizio). Di questo onere, che sarà a carico del concessionario dell'esercizio, si terrà conto nel piano finanziario che verrà predisposto a suo tempo, ma che fin da ora, in base alle previsioni di traffico sopra riportate, si prevede che sarà tale da compensare, oltretutto la spesa di esercizio e le quote di rinnovo, anche le quote di ammortamento e di interesse sulla spesa per gli impianti di segnalamento e di elettrificazione (reversibili allo Stato) nonché gli interessi sulla spesa di acquisto del materiale rotabile (che resterà di proprietà del concessionario).

Le previsioni di spesa per il completamento dei tronchi più urgenti della linea

« B » (previsioni non comprese nel disegno di legge) si aggirano sulla cifra di lire 28 miliardi e 500 milioni.

Quanto alla elettrificazione, al segnalamento ed al materiale rotabile, necessari per la esecuzione di detti tronchi di completamento, il preventivo della relativa spesa, anch'essa a carico del concessionario, ammonterebbe a circa 7 miliardi.

Termino, onorevoli colleghi, proponendovi l'approvazione del disegno di legge con alcuni emendamenti proposti dal relatore e di cui si parlerà in sede di discussione dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Canestrari per la sua ampia ed esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

POLANO. Abbiamo sentito un'ampia relazione su un problema veramente importante.

Vorrei ora anzitutto chiedere all'onorevole Ministro se ha delle informazioni aggiuntive, ed in caso affermativo di comunicarle alla Commissione. In secondo luogo vorrei pregare l'onorevole Presidente di rinviare la discussione ad altra seduta in modo che sia possibile ai membri della Commissione di esaminare con dovuta ponderatezza il grafico del progetto della rete metropolitana.

In via subordinata saremmo d'accordo di iniziare la discussione e rinviarne il seguito alla prossima seduta, anche per un doveroso riguardo verso due nostri colleghi attualmente assenti per forza maggiore e che, facendo parte del Consiglio comunale di Roma, potrebbero ancora fare utili osservazioni in sede di discussione generale.

CANESTRARI, Relatore. Data l'urgenza del provvedimento e la viva attesa di tutti gli ambienti, non so se la richiesta di rinvio dell'onorevole Polano farà piacere ai suoi colleghi assenti, i quali d'altra parte non fanno parte della nostra Commissione. Del resto ritengo modestamente che il quadro tecnico dell'impresa, che ho portato a loro conoscenza con la mia relazione e i cui grafici sono a loro disposizione, sia sufficiente per consentirci di procedere nella discussione.

Chiedo pertanto che non si addivenga ad alcun rinvio, ma che il disegno di legge venga discusso ed approvato possibilmente in questa seduta.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Naturalmente la Commissione è arbitra di decidere favorevolmente o meno sul rinvio dell'esame. Debbo far presente tuttavia che il Governo non assume responsabilità in merito ad un eventuale ritardo nell'approvazione del

disegno di legge. Ricorderò soltanto che il primo disegno di legge è stato presentato fin dall'ottobre 1955, e siccome la linea metropolitana di Roma si inserisce nel piano regolatore della capitale, questa lunga attesa per l'approvazione ha già originato lunghi intralci e discussioni.

Posso dire all'onorevole Polano che il Consiglio comunale di Roma ha già approvato il piano della metropolitana.

Noi tutti conosciamo la situazione e l'importanza del problema della metropolitana di Roma, ed io vorrei che si giungesse all'approvazione del disegno di legge da parte del Parlamento prima delle prossime ferie natalizie. Basterebbe il minimo ritardo per frustrare questa aspirazione dato che il disegno di legge, una volta approvato dalla Camera, dovrà seguire nuovamente l'iter dinanzi al Senato.

Del resto la relazione che abbiamo sentito è molto esauriente. Il criterio che abbiamo seguito — e che è pienamente condiviso dall'amministrazione comunale — è stato quello di spingere questo nuovo tronco di metropolitana verso le zone più popolate e più povere della città, dove esiste il maggior numero di persone che non dispongono di mezzi propri di trasporto e per le quali la metropolitana creerà notevoli facilitazioni di spostamento verso i luoghi di lavoro.

A queste ragioni che militano per una sollecita approvazione del disegno di legge un'altra importante va aggiunta: dall'approvazione dipende cioè l'apertura di appalti, concorsi e gare per l'inizio dei lavori che porterebbero ad una conseguente rilevante occupazione di mano d'opera.

Debbo ancora ricordare che l'attuale progetto è stato approvato all'unanimità fin dal 5 dicembre 1958 in una riunione definitiva tenutasi al Consiglio superiore dei lavori pubblici e presieduta dal Presidente della Sezione urbanistica, alla quale erano rappresentati il Ministero dei trasporti, la Direzione generale delle ferrovie, la Direzione delle antichità e belle arti, il Ministero dell'industria, il Commissariato per il turismo, l'Amministrazione provinciale e quella comunale, la Camera di commercio, il Genio civile, il Genio civile Tevere, la S.T.E.F.E.R., la Roma Nord ed altri enti. Da questa riunione in cui tutte le Amministrazioni interessate erano presenti, scaturì quasi miracolosamente — direi — una approvazione unanime del progetto, concretato nel disegno di legge. Tutti sono quindi d'accordo che si debba eseguire questo progetto.

Ed è di questi giorni la sollecitazione avanzata dal comune perché s'inizino senza indugio i lavori riguardanti il primo tratto di questo secondo tronco di ferrovia metropolitana, il tratto cioè verso l'Osteria del Curato.

Pertanto, ripeto, io penso che si possa continuare a discutere fin che si vuole su questo argomento, ma che difficilmente scaturirà dalla eventuale discussione — e lo dico, questo, con tutta franchezza — una valutazione più consona per quanto attiene al merito del problema. Si possono, è vero, avere punti di vista particolari su alcuni aspetti di dettaglio, ma ci troviamo nel caso a trattare una materia in cui la parte cosiddetta tecnica, quella dell'inserimento delle varie competenze, della provincia, del comune, ministeriale e dei vari enti interessati che si intersecano, potrebbe rappresentare un ostacolo al punto cui si è ormai giunti per cui io dovrei allora chiedere una sospensione per riconvocare i rappresentanti degli enti suddetti ed eventualmente modificare.

Ecco perché io dico: si è pervenuti a questo punto, in sostanza, dopo uno studio approfondito, completo e responsabile, senza incontrare praticamente l'opposizione da parte di nessuno. C'è il comune di Roma che è completamente d'accordo, come lo dimostra il voto espresso al Consiglio comunale. Il consigliere Natoli espresse, è vero, le sue idee che furono discusse, anche se solo in parte condivise, e però il voto di delibera, ripeto, fu unanime! Anzi, il Consiglio comunale fu anche unanime nel chiedere che si arrivasse al più presto all'attuazione del progetto.

Non vi dico quale è stata la difficoltà per quanto riguarda il Tesoro; e questo perché, altre città, come è noto, hanno costruito la metropolitana per conto proprio ed hanno richiesto soltanto la legge per gli oneri fiscali, mentre invece la metropolitana di Roma è a carico dello Stato ai sensi della legge del 1926. Ebbene, siamo tuttavia riusciti ad ottenere i 26 miliardi previsti per la spesa. Ora, se si iniziano i lavori al più presto, i pagamenti, dietro accordo con il Tesoro, possono essere diluiti in annualità posticipate, in un periodo massimo di 7 anni, al tasso di interesse del 6 per cento.

Pertanto, se si considera quanto è stato messo in evidenza nella relazione dell'onorevole Canestrari e cioè l'assorbimento di un movimento viaggiatori di 30.000 unità giornaliere, sul tronco di metropolitana Termini-E.U.R., come media, e di 40 mila nei giorni di punta, si comprende benissimo che l'attua-

zione del nuovo tronco vorrebbe dire veramente risolvere il problema del traffico in superficie nella capitale. Ecco perché vorrei pregare la Commissione di considerare l'opportunità di decidere immantinentemente. Deliberando oggi stesso, infatti, possiamo accelerare l'iter di questo disegno di legge che, approvato anche dall'altro ramo del Parlamento con altrettanta sollecitudine, prima di Natale potrà divenire legge. Avremo fatto allora un grande passo avanti nella soluzione dell'importante problema della regolamentazione del traffico nella capitale.

PRESIDENTE. Onorevole Polano, insiste nella sua proposta di rinvio?

POLANO. Non insisto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Terragni. Ne ha facoltà.

TERRAGNI. È fuori discussione la necessità e l'urgenza di attuare la prima parte del progetto della metropolitana in Roma. Ma, devo subito premettere che l'onorevole Ministro mi ha preceduto con una sua affermazione quando ha accennato al fatto che la città di Milano, ad esempio, si costruisce da se la metropolitana e che il comune di Roma è stato unanime nell'approvare il detto progetto della prima linea della metropolitana di Roma a spese dello Stato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Chiarisco il mio pensiero. Il comune di Roma non ha discusso affatto la questione della spesa. La copertura della spesa deriva da un decreto-legge emanato quando né io né lei, onorevole Terragni, eravamo qui, in Parlamento. Quindi l'ufficiale pagatore, diciamo così, era già stabilito in tale legge del 1925. Il comune di Roma si è limitato a stabilire dove e come progettare la linea.

TERRAGNI. D'accordo. Allora posso dire che quella legge, evidentemente, rispecchia il costume e quindi la legislazione del tempo: due pesi e due misure.

Ma a prescindere da queste premesse di carattere polemico, io mi permetto di insistere su di un punto particolare della complessa questione, un punto che ha formato oggetto di una proposta di legge presentata a mio nome alla Camera e che si fonda su questo concetto: opere di questo genere innegabilmente, almeno per la parte fissa, si innestano nel sistema economico andando ad accrescere il patrimonio di tutte le opere private, coperte e scoperte, per un importo che è almeno pari al loro valore precedente.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi spieghi, onorevole Terragni. Vuole dire le aree edificabili?

TERRAGNI. No, no. Quando si costruisce un agglomerato di diecimila persone a dieci chilometri da Roma ma poi, con una sotterranea, si permette che questa gente vada a comperare un panettone nel centro, anche i negozi del centro, evidentemente, vedono il loro valore accrescersi, anche trovandosi i clienti abitanti a dieci chilometri di distanza !

Io dico che queste opere, se vogliamo veramente parlare di riforme di struttura, in senso non rivoluzionario, ma razionale, queste opere noi le dobbiamo vedere in una luce di realtà. E cioè, se una volta le amministrazioni locali potevano prescindere nell'effettuare certi conti, per lavori che facevano, da questa realtà economica, concreta, patrimoniale, oggi, invece, non possono più ! E noi ci troviamo di fronte, oggi, in Italia, alla più curiosa delle speculazioni senza rischi: la speculazione sulle aree e sui fondi, anche coperti. Questa speculazione è senza rischi, in quanto nel caso concreto non vi sono problemi di manodopera, di forniture, produzione, costi e non si dà lavoro a nessuno. È la forma con cui, sia pure involontariamente — ma io uso al riguardo un termine più duro, e più vero: incoscientemente ! — si va ad accrescere continuamente questo *plus valore* ! Dove non esiste rischio nel giuoco dei capitali, lo Stato, i comuni, le provincie regalano !

È un intervento il mio, onorevole Ministro, che faccio, come sfogo della mia coscienza. Io non voglio ritardare nemmeno di un giorno, di un'ora, la costruzione della linea metropolitana tanto importante, ma non posso esimermi dal fare questa constatazione. Ne abbiamo avuto un chiaro esempio proprio in questa città, nella zona dell'E.U.R., appartenente allo Stato o al comune. Questa zona è stata oggetto di speculazioni in passato e lo è tuttora. Io mi chiedo come si possano cedere aree per decine di milioni e per miliardi e poi chiedere allo Stato altre decine di miliardi affinché quelle aree siano maggiormente utilizzate attraverso un mezzo di trasporto che metta queste stesse aree a contatto con il centro.

Io desidero, anche se la cosa non avrà un seguito — fosse soltanto per il mandato parlamentare che ho ricevuto — che queste mie considerazioni rimangano a verbale. È questo un problema, invero, che non può essere procrastinato all'infinito. Vi è la mia proposta di legge n. 429 che illustra il problema, lo articola, lo risolve. Noi non possiamo permettere oltre che i comuni, di qualsiasi nome o colore, diano con opere pubbliche, che in questo particolare caso dobbiamo definire im-

ponenti, a coloro che senza rischi hanno così investito i loro capitali nel modo più semplice, un accrescimento di valore che arriva alle stelle. Nel caso concreto, inoltre, si ha una speculazione non soltanto di grande valore economico, ma anche anti-sociale perché più care diventano le aree fabbricabili e più difficile diventa sfruttarle per costruzioni specialmente economiche.

Vorrei che questa occasione desse all'onorevole Ministro la possibilità di parlarne ai suoi colleghi ministri e di dir loro che il problema è in realtà più vasto di quanto non sembri, se considerato soltanto superficialmente, e che pertanto va risolto senza ulteriore indugio se vogliamo veramente dare a questa nostra dinamica legislativa un'intonazione nel tempo, che si possa veramente definire sociale e, mi permettano gli onorevoli colleghi di dirlo, cristiana ! Nel senso che, soprattutto chi ha il danaro investito nel minor rischio, non abbia ad avere, per carenza di leggi o per ignoranza dei problemi e delle loro soluzioni, una posizione sempre più di maggior privilegio che non ha alcuna ragione d'essere né sul piano della logica, né sul piano della economia, né, infine e particolarmente, sul piano della socialità !

E, continuando la discussione, vorrei che l'onorevole Ministro facesse una statistica di tutte le aree, coperte e scoperte. Divida pure il territorio di Roma in diverse categorie, dieci, dodici categorie. Se questo inventario delle aree fosse fatto, e se su queste aree si riversasse, in rapporto al loro valore, rapporto percentuale (quindi gravando più sulle aree del centro che non su quelle di periferia ma anche su ambedue i tipi, coperte e scoperte), il carico di quest'opera, io assicuro l'onorevole Ministro, per gli elementi di cui dispongo relativamente ad altri comuni, che l'incidenza percentuale stessa sarebbe irrisoria tanta è la vastità, tanta è l'ampiezza, tanto è il volume di questo valore immobiliare.

Ebbene, quando noi disponessimo di questa statistica di cui io dispongo per altri comuni, posso assicurare l'onorevole Ministro che quello che ha rappresentato per lui un problema non indifferente per riuscire ad ottenere 26 o 30 miliardi, diventerebbe uno scherzo in quanto questa cifra diventa una percentuale pressoché insignificante se noi la riferiamo al patrimonio immobiliare solo limitatamente alle aree coperte !

PRESIDENTE. Faccio presente all'onorevole Terragni che si tratta di due problemi diversi e non interdipendenti. Noi ora ci preoccupiamo di creare migliori possibilità di tra-

sporto per l'enorme massa di abitanti di una città in cui i detentori di proprietà costituiscono una netta minoranza. Che si debba arrivare a stabilire determinati contributi sulle aree edificabili o quanto meno sulle proprietà che vengono ad avvantaggiarsi delle migliorate condizioni di trasporto è un problema che può essere trattato a parte.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In merito a quanto ha detto l'onorevole Terragni si può osservare che mentre a Milano il ricavato della vendita di aree edificabili andrebbe al comune, a Roma andrebbe allo Stato. Siccome oggi la collettività chiede allo Stato, alle provincie, ai comuni, sempre nuove opere, nuove provvidenze, nuovi servizi è logico che il compenso per tali nuovi oneri debba essere ricercato dove la speculazione è massima.

Vi è una proposta di legge presentata alla Camera da parte dell'onorevole Terragni e portante il n. 429 e ci sono altre proposte di legge in materia. Assicuro che mi farò eco della richiesta dell'onorevole Terragni presso il Presidente del Consiglio e presso il Presidente della Camera affinché il problema venga al più presto messo in discussione e risolto.

Per parte mia ho cercato modestamente di risolvere il problema della speculazione dei beni ferroviari in modo molto semplice: abbiamo venduto all'asta due lotti di terreno sul Viale Regina Margherita, al centro della città, ricavandone sei miliardi e mezzo. Questa somma è stata destinata alla costruzione di case per i ferrovieri e attualmente sono quasi terminati i nuovi 1500 quartieri per ferrovieri con 12 mila vani. Come vedete la speculazione una volta tanto è stata fatta dalle ferrovie investendo il maggior prezzo realizzato in opere di ordine sociale. Così le ferrovie faranno in altre città d'Italia. Ora è evidente che, se la speculazione invece che da un ente statale fosse stata fatta da un privato, egli ne avrebbe ricavato un utile enorme. Ne deriva che, mentre si va a cercare il reddito attraverso le tasse, in un campo molto ristretto esiste una possibilità di speculazione sulla quale lo Stato deve mettere un limite per ricavarne a sua volta i fondi necessari per opere di natura sociale.

Sono lieto che l'onorevole Terragni abbia sollevato il problema in questa sede perché credo che molti siano d'accordo su questa linea di condotta.

TROISI. Il collega onorevole Terragni ha sollevato un problema al quale sono direttamente interessato, avendo a suo tempo presieduto una commissione di studio sulla finanza locale della quale facevano parte molti col-

leghi consiglieri comunali di Roma. Già in quella sede vennero proposti identici provvedimenti riesumando una antica legge Giolitti.

Vorrei tuttavia specificare che due sono i problemi: il primo è quello sul quale siamo chiamati a pronunciarci stamane, e sul quale il relatore ha fornito elementi più che sufficienti per giudicare sulla utilità e necessità della metropolitana di Roma. A questo riguardo manifesto il mio avviso pienamente favorevole al disegno di legge che, oltre alla specifica funzione della capitale, tiene conto anche del traffico prevedibile in un prossimo futuro su determinate direttrici.

Il secondo problema è quello riflesso al quale ha accennato il collega onorevole Terragni. Ogni miglioramento nei trasporti indubbiamente produce effetti notevoli anche sul fenomeno delle rendite. In questo caso le rendite del centro finiscono con l'abbassarsi mentre si elevano quelle della periferia. Questa è la dinamica che viene a manifestarsi per i suoli che si valorizzano per effetto dell'attuazione di ogni opera pubblica, ed il fenomeno è già previsto dalla legislazione attuale che ha creato degli strumenti, sia pure non molto operanti, come il contributo di miglioria.

In altri Paesi, come per esempio in Inghilterra, questo tributo dà cespiti cospicui, mentre da noi esso non è reso operante dato che così com'è disciplinato, il contributo di miglioria oggi non funziona per tutta una serie di lungaggini procedurali. In quella sede si presentò il dilemma: rendere più snella, più agile la procedura in modo che i comuni ed eventualmente lo Stato possano avere un adeguato gettito, oppure instaurare un nuovo tributo che lo sostituisca in modo da colpire più pesantemente la speculazione. Prevalse la seconda tesi e un apposito progetto fu presentato al Ministro competente, ma contemporaneamente il Ministro dei lavori pubblici preparò un altro provvedimento in forza del quale si mirava a giungere ad una forma di demanio delle aree per consentire ai comuni e agli altri enti di avere il terreno a prezzi vantaggiosi per costruire. Si vennero così ad avere due iniziative concorrenti: quella del Ministero delle finanze mirante a modificare il contributo di miglioria, e quello del Ministero dei lavori pubblici che mira ad accrescere il demanio edilizio. Gli onorevoli colleghi sanno che l'*iter* di questo progetto è stato un po' lento: si sono avute delle resistenze e anche delle osservazioni di notevole rilievo perché queste espropriazioni potevano

colpire dei terreni di fertilità notevole e con essi delle categorie che meritano particolari riguardi.

Tuttavia l'onorevole collega ha fatto benissimo a sollevare il problema perché quella di frenare la speculazione è una esigenza reale. Quindi nel manifestare il mio pensiero favorevole nei riguardi di una sollecita approvazione del disegno di legge in esame, mi compiaccio con l'onorevole Terragni per la sua richiesta perché i problemi connessi alla sopravvalutazione delle aree siano affrontati in modo celere ed efficace.

TERRAGNI. Per dare ulteriori elementi di giudizio, posso rilevare che per Milano, calcolando le aree milanesi a circa metà del loro valore attuale e operando una imposizione dell'1 per cento si avrebbe un incasso di 50 miliardi all'anno.

RICCA. Debbo far rilevare che anche se la discussione ha portato ad esaminare il problema sul più vasto piano della moralizzazione del settore — e in questo non può mancare il nostro consenso alle dichiarazioni dell'onorevole Terragni — il problema dinanzi al quale ci troviamo in questa sede è più limitato. Infatti esiste una legge del 1926 che fa obbligo allo Stato di intervenire per finanziare l'esecuzione di questo lavoro. La indifferibilità di esso lavoro è stata ribadita; vi è stata una riunione presso il Consiglio dei lavori pubblici alla quale hanno partecipato tutti gli enti pubblici interessati e gli organi tecnici preposti. D'altra parte noi ci troviamo a discutere soltanto il piano finanziario, perché elementi di carattere tecnico hanno già trovato in altra sede una loro soluzione.

Quindi pare a me che, allo stato attuale delle cose, più che del problema nel suo complesso, noi siamo investiti solamente del compito di dare esecuzione ad un impegno che ci deriva da una legge. Quindi il nostro compito dovrebbe limitarsi a raccomandare che il piano finanziario — sul quale non abbiamo nulla da dire — non abbia ad intralciare quelle che sono le possibilità di riduzione dei termini di esecuzione del lavoro. Ed è questa effettivamente la nostra richiesta nel dare la nostra approvazione al disegno di legge.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Senza altro accettata. Noi pensiamo di completare i lavori in quattro anni. Siccome è prevista una forma di pagamenti dilazionati con corresponsione di interessi, questa rende possibile una anticipazione dei termini di esecuzione dei lavori. Il nostro Presidente, che come Ministro inaugurò nel luglio 1955 il primo tronco

della Metropolitana, nel settembre dello stesso anno preparò un disegno di legge per la sua prosecuzione. Da allora il Ministero non ha mancato di sollecitare periodicamente la pratica; questo a riprova dell'interesse comune a passare al più presto alla fase di attuazione.

POLANO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi siamo favorevoli alla costruzione di una rete metropolitana a Roma e quindi non è nostra intenzione opporci alla discussione di questo disegno di legge. Avevamo chiesto soltanto, come atto di cortesia nei nostri riguardi, il rinvio, se possibile di una settimana soltanto, rinvio che, a nostro avviso, non avrebbe compromesso nulla in quanto i termini, cui ha fatto cenno poco fa l'onorevole Ministro, potrebbero certamente essere ugualmente rispettati. E, quindi, si sarebbe potuto giungere alle vacanze natalizie con la avvenuta approvazione del provvedimento anche da parte del Senato, secondo noi, pur rinviando la discussione del disegno di legge di una settimana, rinvio che avrebbe permesso ad alcuni parlamentari, oggi assenti e che si sono direttamente interessati della questione, di poter essere presenti e di poter così esporre anche loro eventuali osservazioni.

Comunque, ripeto, noi non ci opponiamo al disegno di legge perché questo risolve una fondamentale questione e rappresenta una proposta che ha trovato consenzienti quasi tutti i settori. E, poiché è nostra impressione che un rinvio non è accettabile da parte del Governo e del relatore, da parte nostra non insistiamo sulla richiesta.

Ciò premesso, ripeto che noi siamo favorevoli. Siamo favorevoli perché riconosciamo la utilità che nelle grandi città siano costruite delle reti metropolitane sotterranee le quali permettano di agevolare il traffico in superficie. Perché questo è il problema. E, per Roma, è un problema essenziale in quanto oggi è già molto difficile poter circolare nella città e, mano a mano che si andrà avanti diventerà sempre più difficile, non solo per la presenza di una popolazione permanentemente in aumento, ma anche perché Roma è un centro di affluenza di gente da tutte le parti d'Italia, per ragioni di lavoro, di affari, ed un centro di affluenza turistica continua dall'estero in tutte le stagioni dell'anno. E, evidentemente, con questo costante aumento del traffico si determina una difficoltà di movimento e di circolazione che potrà essere, sia pure soltanto in parte, sanata con il ricorso alla costruzione di una capace rete metropolitana.

Per questa ragione, per questo particolare carattere di Roma quale centro di affluenza continua, di immensa presenza di gente anche straniera, noi riteniamo che non si ponga in questo caso — qui noi diventiamo i difensori del Governo! — la questione sollevata dal collega Terragni circa l'opportunità che il relativo onere sia o meno a carico dello Stato. Questo, infatti, potrebbe essere vero in molte circostanze, ma non è certo la linea da seguire. Ma noi riteniamo, ripeto, che quella di Roma è un'esigenza che si impone e che come tale va affrontata e risolta. Pensiamo, anzi, che troppo tempo si è già atteso, troppo si è tardato. Roma avrebbe dovuto avere una rete metropolitana già molto tempo prima. Io ricordo di essere stato nell'Unione Sovietica nel periodo tra le due guerre, proprio nel momento in cui si pose la questione della metropolitana di Mosca. Fu questo un problema che venne risolto nel giro di cinque o sei anni, con la costruzione di una rete la quale abbraccia logicamente tutte le parti di quella città.

Io vorrei a questo proposito dire — è questa un'osservazione che mi permetto di fare — che secondo me questo progetto per Roma non è affatto completo. Non riesco a comprendere bene perché mai, essendo stato fatto un progetto per la costruzione di una rete metropolitana a Roma, non sia stato redatto il progetto stesso avendo di mira anche una lunga prospettiva. Doveva esser previsto l'avvenire. Il completamento cui accenno sono le linee circolari sotterranee, come esistono a Parigi, a Londra, a Mosca. Queste linee collegano poi i diversi tratti nell'ambito del doppio cerchio rappresentato da una linea centrale circolare sotterranea e una esterna circolare, le quali linee enormemente alleggerirebbero e agevolerebbero il traffico cittadino.

Ora, secondo me, questo punto, la visione cioè di quella che dovrà essere la rete metropolitana di Roma nell'avvenire, dovrebbe essere considerato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È progettato anche questo. Ma, evidentemente, prima si debbono fare le linee che vanno verso la periferia, le radiali, poi quelle di collegamento. Se si fa prima un anello di collegamento, si gira su se stessi e non si va al centro. È comunque un problema di tempo e finanziario e, nel caso di Roma, di enorme vastità. Mentre per Milano, ad esempio, difficoltà di attraversare una zona storica non esistono, a Roma abbiamo una situazione del tutto diversa, per i monumenti esistenti, che presenta difficoltà enormi: si tratta di

attraversare zone di valore artistico e vestigia di antichità ed altre cose ancora. Quindi, nel caso, ci troviamo di fronte ad una situazione del tutto particolare. Bisogna avere per forza di cose il buonsenso di usare il sistema degli Orazi e Curiazi se vogliamo vincere la battaglia. Cominciamo intanto col fare un grande passo avanti!

POLANO. Infatti, io non sostengo in questo momento che si debba risolvere subito il problema da un punto di vista tecnico e finanziario. Soltanto domando: questo problema è stato previsto, verrà affrontato? Poiché sono previste qui linee di completamento da eseguirsi in un secondo tempo, non poteva essere la nostra cognizione quella che era la prospettiva da parte dei compilatori del progetto? Per nostra tranquillità di coscienza, chiedevamo se fosse stata prevista una linea, da eseguirsi in un secondo momento, ma che rappresenti appunto il collegamento esterno delle diverse radiali. In tutte le metropolitane esistenti nel mondo questo è stato sempre tenuto presente e il sistema si è sempre rivelato poi di grande valore.

Detto questo, io confermo che noi voteremo a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

L'articolo 1 del disegno di legge è il seguente:

« Il Ministro per i trasporti è autorizzato a far luogo, d'intesa con il Ministro per il tesoro, alla concessione di costruzione e di esercizio di un secondo tronco di ferrovia metropolitana in Roma da Piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni, Via Assisi, Osteria del Curato, con diramazione Via Assisi-Torre Spaccata ».

Il relatore propone una modifica di forma e la soppressione delle parole « Via Assisi », per non creare equivoci in quanto, in effetti, la metropolitana non passa proprio per la Via Assisi, ma nella zona vicina. Inoltre il relatore propone che le parole « un secondo tronco » siano sostituite con le parole « una seconda linea », per la precisione. Prego l'onorevole Canestrari di voler brevemente illustrare le sue proposte.

CANESTRARI, *Relatore*. Ritengo sia opportuno sostituire nel testo dell'articolo 1 del disegno di legge il termine « tronco » con « linea », allo scopo di evitare confusione con l'articolo 2, nel quale è previsto che l'intera

nuova linea possa essere suddivisa, per la sola costruzione, in singoli tronchi.

È altresì opportuno omettere nel testo dell'articolo 1 il riferimento, nel tracciato di massima, alla Via Assisi. L'indicazione di tale località era stata introdotta nella considerazione che la nuova linea metropolitana avrebbe utilizzato il tronco Via Assisi-Torre Spaccata, già costruito in vista di una variante della ferrovia Roma-Fiuggi, ma non completato.

Poiché la costruzione stessa non è stata ultimata nel tratto fino a Via Assisi, si ritiene opportuno stralciare dal percorso detta località allo scopo di lasciare liberi i concorrenti all'appalto-concorso per la costruzione della metropolitana di proporre che la diramazione per Torre Spaccata abbia inizio dalla località che riterranno più opportuna.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento tendente a sostituire le parole « un secondo tronco », con le altre « una seconda linea ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento tendente a sopprimere le parole « Via Assisi ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo testé modificato di cui do ora lettura:

« Il Ministro per i trasporti è autorizzato a far luogo, d'intesa con il Ministro per il tesoro, alla concessione di costruzione e di esercizio di una seconda linea di ferrovia metropolitana in Roma da Piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni, Osteria del Curato, con diramazione per Torre Spaccata ».

(È approvato).

Pongo in discussione l'articolo 2 del disegno di legge. Ne do lettura:

« Alla costruzione di un primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) sarà provveduto mediante concessione di sola costruzione, da aggiudicarsi a seguito di appalto-concorso.

La concessione stessa potrà essere accordata per singoli tronchi, dando comunque la precedenza ai tronchi Termini-San Giovanni e San Giovanni-Osteria del Curato.

Il corrispettivo di costruzione verrà determinato a *forfait* dal Ministro per i trasporti,

d'intesa con il Ministro per il tesoro, sulla base del costo ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e verrà pagato in base a certificati di avanzamento dei lavori, per importi da determinarsi nei rispettivi atti di concessione, o in capitale non differito, entro i limiti degli stanziamenti di cui al successivo articolo 6, o in annualità posticipate, sempre nei limiti dei suindicati stanziamenti, di numero non superiore a sette. Tali annualità, determinate al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti, ed in ogni caso ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, potranno essere messe a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447 ».

L'onorevole relatore propone la sostituzione, al terzo rigo del primo comma, della parola « concessione », con l'altra « concessioni ». Inoltre il relatore propone l'inserimento, al secondo comma del nuovo articolo, dell'inciso: « salva la revisione dei prezzi », dopo le parole « a *forfait* ».

Prego l'onorevole Canestrari di volere illustrare le sue proposte.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se l'onorevole Presidente e l'onorevole relatore consentono, vorrei soltanto far presente, nel dichiarare che il Governo è d'accordo sull'inciso proposto al terzo comma dell'articolo 2 del disegno di legge, che questo avviene proprio per legge, per evitare possibili contestazioni da parte della Corte dei conti. C'è una legge che stabilisce che quando vi è un aumento di spesa sulla base di determinati coefficienti, scatta una certa formula di aumento per cui si ha la revisione dei prezzi!

CANESTRARI, *Relatore*. Allo scopo di evitare la possibilità di errata interpretazione della legge, è stato specificato che distinte concessioni possono essere accordate per singoli tronchi, i cui capilinea verranno determinati nei bandi per gli appalti-concorso, allo scopo di scegliere quei concorrenti che per i tronchi stessi abbiano presentato le proposte più favorevoli. Con la precedente dizione avrebbe potuto sorgere il dubbio che la concessione dell'intera linea dovesse essere accordata ad un solo concessionario, anche se per singoli tronchi.

Al terzo comma dell'articolo 2 viene introdotto il principio della revisionabilità del corrispettivo, nei casi di aumento o diminuzione dei prezzi in corso di esecuzione dei lavori rispetto a quelli vigenti al momento dell'aggiudicazione.

La possibilità della revisione è stata prevista nella generalità dei casi di costruzione di ferrovie concesse nel dopoguerra, sulla base dei provvedimenti legislativi che le hanno autorizzate, in quanto i riflessi economici relativi sono da ritenere i più favorevoli per lo Stato.

In periodi di prezzi crescenti, infatti, la non inclusione della clausola in questione determina la non partecipazione di molte ditte — le più serie — alle gare e quindi, in definitiva, comporta un aggravio di prezzi, sia a causa della minore concorrenza, sia perché le ditte partecipanti — dovendosi cautelare con alti margini di protezione contro sensibili aumenti — richiedono prezzi base più alti.

D'altra parte, poiché con la graduale entrata in vigore del Trattato sul Mercato Comune possono verificarsi diminuzioni di prezzi dei materiali, la clausola stessa salvaguardia in tale ipotesi gli interessi dello Stato, che verrebbe a corrispondere alle ditte un prezzo inferiore a quello di aggiudicazione.

Le modalità per la revisione dei prezzi saranno incluse, come di consueto, nel capitolato speciale di appalto e negli atti di concessione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Evidentemente se non ci fosse la clausola di revisione in aumento o in diminuzione, l'appaltatore si cautelerebbe in ogni caso collo spuntare un prezzo maggiore contro la prima delle due eventualità.

Ma c'è di più: da notizie che abbiamo, specialmente in rapporto al ferro, che ha una parte notevole nella costruzione della metropolitana, si può desumere che i prezzi attualmente in vigore diminuiranno nel quadro del Mercato comune. Attualmente vi è una tendenza alla diminuzione in rapporto a 4 anni fa: la lamiera di ferro, per esempio, è diminuita del 45 per cento. Pertanto la clausola inclusa nell'articolo opererà certamente anche a nostro favore; ma quel che interessa specialmente è che, non inserendola, il rischio dell'eventuale aumento dei prezzi venga scontato fin dall'inizio dagli appaltatori.

SAMMARTINO. Non mi convince il fatto della precedenza accordata ai tronchi Termini-San Giovanni e San Giovanni-Osteria del Curato. Quali sono i particolari motivi che la giustificano? Io sarei per la soppressione della frase.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La precedenza è data al tronco che servirà i quartieri più popolari e risponde ad un voto del Consiglio comunale. Pregherei l'onorevole

Sammartino di non insistere nella sua richiesta.

SAMMARTINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore relativo alla sostituzione della parola « concessione », con « concessioni ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo al terzo comma dopo le parole « a *forfait* », delle altre « salva la revisione dei prezzi ».

(È approvato).

L'articolo 2 rimane pertanto così formulato:

ART. 2.

Alla costruzione di un primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) sarà provveduto mediante concessioni di sola costruzione, da aggiudicarsi a seguito di appalto-concorso.

Le concessioni stesse potranno essere accordate per singoli tronchi, dando comunque la precedenza ai tronchi Termini-San Giovanni e San Giovanni-Osteria del Curato.

Il corrispettivo di costruzione verrà determinato a *forfait*, salva la revisione dei prezzi, dal Ministro per i trasporti, d'intesa con il Ministro per il tesoro, sulla base del costo ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, e verrà pagato in base a certificati di avanzamento dei lavori, per importi da determinarsi nei rispettivi atti di concessione, o in capitale non differito, entro i limiti degli stanziamenti di cui al successivo articolo 6, o in annualità posticipate, sempre nei limiti dei suindicati stanziamenti, di numero non superiore a sette. Tali annualità, determinate al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti, ed in ogni caso ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, potranno essere messe a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura degli articoli successivi che, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo la parola, porrò successivamente in votazione.

ART. 3.

Alla costruzione delle opere di completamento della ferrovia (elettrificazione, impianti di segnalamento, di telecomunicazioni, di blocco automatico, ecc.) ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio provvederà il concessionario dell'esercizio.

Per la concessione di completamento e di esercizio per la durata di anni 50, a decorrere dalla data di apertura all'esercizio della ferrovia, sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente:

all'attivo:

a) l'importo annuo presunto dei prodotti dell'esercizio;

b) gli eventuali sussidi e contributi che per l'esercizio fossero deliberati dal comune e dalla provincia;

al passivo:

c) la quota annua di ammortamento ed interessi della spesa che sarà riconosciuta ammissibile dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici per il completamento della linea;

d) la quota annua di interessi sulla spesa che sarà riconosciuta ammissibile dal predetto Consesso per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio;

e) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti fissi (armamento, linea elettrica, sottostazioni) e del materiale rotabile e di esercizio;

f) l'importo annuo presunto delle spese di esercizio.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto sarà determinata l'eventuale sovvenzione necessaria per l'esercizio.

Qualora la ferrovia venga aperta all'esercizio per tronchi, la durata della concessione decorrerà dalla data di apertura all'esercizio del primo tronco. Il piano finanziario da istituire in sede di concessione del completamento e dell'esercizio avrà riguardo alle previsioni attive e passive relative al primo tronco, e sulla base di esso verrà determinata la eventuale sovvenzione provvisoria di esercizio relativa al tronco stesso.

Per l'apertura all'esercizio degli altri tronchi verranno istituiti successivamente piani finanziari comprendenti:

l'aggiornamento degli elementi indicati ai precedenti punti a), b) ed f), in relazione alle previsioni dei tronchi aperti e di quello da aprire all'esercizio;

la somma delle quote di cui ai punti c), d) ed e) relative ai tronchi già aperti all'eser-

cizio con le analoghe quote relative al tronco da aprire all'esercizio.

Sulla base dei nuovi piani finanziari saranno determinate le eventuali sovvenzioni provvisorie di esercizio decorrenti dalla data di attivazione del nuovo tronco.

L'eventuale sovvenzione definitiva verrà determinata sulla base del piano finanziario da istituire per l'apertura all'esercizio dell'ultimo tronco.

Sia la sovvenzione definitiva che quelle provvisorie saranno sottoposte a revisione dopo un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare, in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio, l'importo da corrispondere per tutta la loro residua durata.

Il Ministro dei trasporti è, però, autorizzato a disporre che le sovvenzioni in parola siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere del triennio successivo alle revisioni come sopra disposte.

(*E approvato*).

ART. 4.

L'esecuzione delle opere è dichiarata urgente ed indifferibile agli effetti dell'articolo 71 e seguenti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1878, n. 5188.

Per le espropriazioni si applicano le norme degli articoli 57 e seguenti del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e di rinforzo.

(*E approvato*).

ART. 5.

Il concessionario della costruzione della ferrovia è esonerato dal pagamento di canoni e compensi per l'occupazione temporanea di aree pubbliche di pertinenza dello Stato, del Comune di Roma e di altri Enti pubblici.

(*E approvato*).

ART. 6.

Per l'esecuzione delle opere di cui al precedente articolo 2 è autorizzata la spesa di lire 26.000.000.000.

La spesa medesima sarà iscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 1.500.000.000 per l'esercizio finanziario 1959-1960 e di lire 3.500.000.000 per ciascuno degli esercizi 1960-61, 1961-62, 1962-63, 1963-64, 1964-65, 1965-66 e 1966-67.

L'onere di lire 1.500 milioni relativo all'esercizio finanziario 1959-60 sarà fronteggiato a carico del fondo speciale iscritto sul capitolo n. 561 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio per provvedere alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le variazioni di bilancio connesse con l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

ART. 7.

Saranno registrati con il pagamento dell'imposta fissa di registro:

a) l'atto di concessione di sola costruzione e quello per il completamento e l'esercizio della ferrovia, nonché quelli successivi per aggiunte e varianti;

b) gli atti per l'acquisto e l'espropriazione dei terreni ed altri beni stabili necessari per la costruzione della ferrovia e delle sue dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto e l'espropriazione si rendano necessari in vista di successivi ampliamenti all'uopo autorizzati.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici (1588) e della proposta di legge del senatore Granzotto Basso: Proroga e modificazione delle leggi concernenti l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici delle frazioni di comune aventi particolari importanza (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (755).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno e della proposta di legge nn. 1588 e 755 relativi alla proroga e modifica delle disposizioni della

legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la discussione generale è stata già iniziata nella precedente seduta del 21 ottobre 1959.

CALVARESI. In merito al comma c) dell'articolo 2 relativo all'impianto di collegamenti telefonici in quei nuclei abitati che si trovino ad una quota non inferiore ai 400 metri sul livello del mare e distino non meno di 4 chilometri in linea d'aria da altro posto telefonico pubblico, faccio presente che, specialmente in montagna, quattro chilometri in linea d'aria corrispondono spesso a decine di chilometri di percorso assai disagiata. Propongo quindi la soppressione della frase: « ...in linea d'aria ».

SAMMARTINO. Siamo senz'altro favorevoli a questa legge in quanto anche in sede di discussione di bilancio si è raggiunto l'accordo. La legge risponde ad una esigenza sociale di popolazioni che vivono in condizioni disagiate, lontane da posti telefonici pubblici ed è giusto che siano avvicinate ai più grossi centri almeno con un collegamento telefonico.

Debbo però osservare che il rovescio della medaglia esiste, e consiste nel fatto che stiamo gravando con una legge i comuni dell'onere relativo all'utenza telefonica, come privati qualsiasi. Domando quindi all'onorevole rappresentante del Ministero delle poste se non sia il caso di esaminare la possibilità di esentare i comuni dal pagamento del canone trimestrale telefonico alle società concessionarie. Anche se questa non è la sede più adatta, è indubbio che il problema deve essere posto.

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

ARMATO, *Relatore*. La soppressione della frase: « ... in linea d'aria » dal punto c) dell'articolo 2 è opportuna secondo me in quanto riferendola ai Comuni di montagna, si possono verificare senz'altro le ipotesi cui ha accennato l'onorevole Calvaresi.

In secondo luogo, ho fatto rilevare nella mia relazione come il disegno di legge governativo si possa senz'altro considerare migliorativo rispetto alla proposta di iniziativa parlamentare, non foss'altro per la proroga fino al 1964-65 anziché al 1962-63 delle disposizioni della legge numero 2529 e successive modificazioni.

Però esso non accoglie, anche rispetto alla precedente legge, quella che è la possibilità di intervento dello Stato per l'installazione dei telefoni presso gli scali ferroviari, il che mi

pare invece opportuno mantenere sia perché compreso nella proposta di legge di iniziativa parlamentare sia perché previsto dalla legge precedente.

Per quanto riguarda invece l'installazione dei telefoni nei rifugi di montagna, prevista dell'articolo 3 della proposta Granzotto Basso non posso non manifestare le mie perplessità. Credo comunque che si tratti più di una esigenza turistica che di una delle esigenze sociali che si vogliono affrontare con lo spirito della legge in esame.

PRESIDENTE. Comunico che gli onorevoli Francavilla ed altri hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 3 del disegno di legge.

« Gli impianti ed i collegamenti di cui alla presente legge e quelli già attuati per effetto della legge 11 dicembre 1952, n. 2529 e della legge 22 novembre 1954, n. 1123, vengono concessi in uso alle società concessionarie interessate da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici che ne rimane proprietaria.

Pertanto all'azienda di stato per i servizi telefonici viene attribuito il potere di controllo e di ispezione purché le società concessionarie assicurino il buon funzionamento degli impianti in questione e ne garantiscano la restituzione in condizioni di perfetta efficienza nel momento in cui la concessione in uso viene a cessare ».

ARMATO, Relatore. È un emendamento che trova già la sua convalida in due articoli della legge sulle convenzioni e precisamente gli articoli 56 e 57. In particolare l'articolo 57 è impegnativo. Lo cita testualmente:

« Collegamenti telefonici dei comuni e delle frazioni: « Gli impianti relativi agli allacciamenti telefonici dei Comuni e delle Frazioni compresi nella Zona di Concessione, eseguiti col concorso totale e parziale dell'Amministrazione, saranno ceduti in proprietà alla Società, alle condizioni e modalità previste dalle disposizioni in vigore, a mano a mano che si procederà alla loro attivazione.

Gli impianti stessi verranno separatamente descritti in inventario ».

Questo articolo è collegato con l'articolo 56, il quale ultimo prevede che, in caso di riscatto da parte dello Stato delle attrezzature degli impianti, come già si è detto nella precedente seduta, saranno defalcate le spese sostenute dallo Stato stesso o in denaro o in natura. E, questa garanzia, per la verità, già esiste quindi

nella precedente legge. Comunque, se si vuole inserire in questo testo, il Relatore non vi si oppone.

L'articolo 56 da me citato dice esattamente ad un certo punto:

« L'Amministrazione potrà prendere possesso degli impianti che vuol riscattare senza attendere che il prezzo del riscatto sia determinato; detto prezzo sarà fissato di comune accordo tra le parti in base al valore reale degli impianti riferito alla data della presa di possesso da parte dell'Amministrazione e cioè tenendo conto dello stato di conservazione, di funzionamento e del superamento tecnico degli impianti.

Saranno dedotti dal prezzo di riscatto i contributi corrisposti per legge alla Società sotto qualsiasi forma ed a qualsiasi titolo dallo Stato e dagli altri Enti pubblici per la costruzione e l'esercizio degli impianti oggetto della presente Convenzione, nella misura prevista dalle norme in vigore... ».

Io ho potuto fare qualche accertamento e la verità è questa: gli allacciamenti di cui si parla costano un milione in media ognuno. La spesa di gestione è a carico delle società. Ora, perché le società concessionarie non sono intervenute? Perché la gestione è passiva: in tutta la giornata si hanno soltanto due o tre allacciamenti telefonici! Conseguentemente, non essendovi una gestione attiva del servizio lo Stato interviene.

FRANCAVILLA. Comunque, onorevole relatore, mi sembra che il Governo non si opponga affatto!

ANTONIOZZI, Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni. Per me si tratta, in questo caso, di una dizione pleonastica. D'altra parte diventano sempre più passivi gli impianti già esistenti man mano che si estende il servizio.

Io, accanto agli articoli 56 e 57 della legge sulle convenzioni, di cui ha parlato l'onorevole Armato, vorrei ricordare anche la legge 11 dicembre 1952, n. 2529, articoli 1 e 4. Non tocchiamo quindi la parte riguardante questi impianti perché la materia potrebbe trovare diversa sistemazione.

Credo sia del tutto inutile chiarire oltre quanto già è detto in una legge precedente: « ...All'atto della liquidazione saranno computate le spese sostenute dallo Stato ».

Quindi sarei contrario all'emendamento.

All'emendamento, invece, che riguarda la distanza, sono favorevole. Per quanto con-

cerne l'articolo 3 del testo della proposta di legge Granzotto Basso sarei contrario perché il portare questi allacciamenti nei rifugi di montagna credo creerebbe qualche complicazione. Noi abbiamo però sempre la possibilità, quando concorrano particolari motivi di ordine sociale, di farlo egualmente e non vi è pertanto dubbio che in quei rifugi cui si riferisce, allorché questi motivi ricorrono, gli allacciamenti potranno essere fatti. Al riguardo possiamo dare in ogni caso assicurazione formale.

TERRAGNI. Vorrei dire, per personale esperienza in materia, che alcuni rifugi sono già collegati via radio. E, credo, con apparecchiature il cui costo è relativamente limitato. Penso quindi che si possa includere nel testo della legge l'attuazione del collegamento, lasciando peraltro la facoltà di stabilire, caso per caso, la forma più idonea ed economica di allacciamento: qualora risulti più economico il mezzo telefonico si potrà ricorrere a questo, nel caso contrario si potrà ricorrere al collegamento via radio. In altre parole, poiché esistono già esempi di collegamento a mezzo ponti radio tra una capanna in alta montagna e la più vicina stazione telefonica in pianura, può essere previsto il beneficio del collegamento tramite questa legge, ma, anziché ricorrere all'allacciamento a mezzo filo, il collegamento avverrà via radio mediante la installazione di un piccolo impianto radiotelefonico.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Si tratta ora di coordinare il testo governativo con quello della proposta di legge Granzotto Basso, tenendo conto altresì degli emendamenti che sono stati presentati.

Propongo di adottare come testo base della discussione quello del disegno di legge governativo considerando come emendamenti gli articoli della proposta Granzotto Basso. Metto ai voti questa proposta.

(È approvata).

L'articolo 1 del testo del disegno di legge è il seguente:

« Le disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificata dalla legge 22 novembre 1954, n. 1123, concernente l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza e a concorrere alla spesa per gli impianti di collegamenti telefonici nei capoluoghi di comune di nuova istituzione, sono prorogate fino a tutto l'esercizio 1964-65 ».

Do lettura dell'articolo 1 della proposta di legge del senatore Granzotto Basso:

« Le disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificata dalla legge 22 novembre 1954, n. 1123, e dalla legge 28 giugno 1956, n. 716, concernenti l'autorizzazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune aventi particolare importanza e a concorrere nella spesa per gli impianti di collegamento telefonici nei capoluoghi di comuni di nuova istituzione, sono prorogate a tutto l'esercizio 1962-63 ».

Il testo governativo è uguale a quello della proposta di legge del senatore Granzotto Basso e però lo amplia in quanto proroga le disposizioni previste fino all'esercizio 1964-65, mentre nella proposta Granzotto Basso la proroga viene prevista fino all'esercizio 1962-63. Evidentemente, se viene approvato il testo governativo, viene automaticamente assorbito il testo Granzotto Basso in quanto il testo governativo è più ampio nel tempo.

Se non vi sono osservazioni od obiezioni pongo senz'altro in votazione l'articolo 1 nel testo del disegno di legge, di cui ho dato testè lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2 che, nel testo del disegno di legge, è il seguente:

« Il primo comma dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificato dall'articolo unico della legge 22 novembre 1954, n. 1123, è sostituito dal seguente:

« L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici:

a) nelle frazioni di comune aventi una popolazione superiore ai 1.000 abitanti;

b) in quelle che, avendo una popolazione compresa tra i 1.000 ed i 500 abitanti, siano distanti più di 5 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico;

c) in quei nuclei abitati che, comprendendo una popolazione di almeno 200 unità, distribuita in abitazioni entro un perimetro il cui diametro non ecceda i 2 chilometri, si trovino ad una quota non inferiore ai 400 metri sul livello del mare e distino non meno di 4 chilometri in linea d'aria da altro posto telefonico pubblico comunque istituito o da istituire anche ai sensi della presente legge;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 NOVEMBRE 1959

d) nelle frazioni di cui alle lettere b) e c), anche se aventi una distanza dal più vicino posto telefonico pubblico inferiore a quello ivi prevista ed altitudine inferiore ai 400 metri, quando concorrano particolari motivi specialmente di ordine sociale ».

Su questo testo vi sono tre emendamenti, in quanto dobbiamo considerare tali, al testo governativo, i punti e) e f) degli articoli 2 e 3 della proposta Granzotto Basso, illustrati dall'onorevole Relatore e non contemplati nel testo governativo e, quindi, la modifica proposta alla lettera c), del testo governativo, dall'onorevole Calvaresi che suggerisce la soppressione dal testo dell'espressione « in linea d'aria ».

Vi è poi un altro emendamento, proposto dall'onorevole Basile, alla fine della lettera d) del testo governativo. L'onorevole Basile propone un'aggiunta, che per me è pleonastica — e comunque però la Commissione poi deciderà — nel senso di sostituire alle parole « ...quando concorrano particolari motivi specialmente di ordine sociale », le seguenti: « ... quando concorrano particolari motivi di ordine commerciale, agricolo, turistico o sociale ».

Io ritengo che la parola « sociale », nel caso comprenda tutto. E non vorrei che con la elencazione proposta dall'onorevole Basile insorgessero domani perplessità nel decidere.

Chiedo all'onorevole Basile se intende mantenere il suo emendamento.

BASILE. Si può meglio ancora precisare: « specialmente sociale » !

PRESIDENTE. Quindi ella insiste nel mantenere il suo emendamento in questa formulazione: « ...quando concorrano particolari motivi di ordine commerciale, agricolo, turistico o specialmente di ordine sociale » ?

BASILE. La parola « sociale » è per me determinante, ma l'espressione da me proposta è più completa.

ANTONIOZZI, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Secondo me il termine « sociale » è già di per se comprendente di tutto.

PRESIDENTE. Il Governo ritiene che nella dizione « di ordine sociale » sono da ritenersi comprese le altre parole « commerciale, agricolo, turistico ».

MACRELLI. Vorrei proprio una spiegazione sul valore del termine « sociale ». È invero un termine che oggigiorno si adopera fin troppo. Da un punto di vista strettamente giuridico « pubblico » è il termine giusto in questo caso.

Vorrei allora che mi si spiegasse il valore esatto del termine « sociale » nel caso in esame !

ANTONIOZZI, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Secondo me il termine « sociale » comprende gli altri termini proposti dall'onorevole Basile.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Macrelli se della sua osservazione fa una questione formale !

MACRELLI. No.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni od obiezioni pongo in votazione l'articolo per divisione.

Pongo in votazione il testo del disegno di legge — articolo 2 — fino alla lettera c), alle parole « di 4 chilometri », comprese.

(È approvato).

Pongo quindi in votazione la soppressione delle parole seguenti: « in linea d'aria ».

(È approvata).

Pongo in votazione le restanti parole della lettera c): « ...da altro posto telefonico pubblico comunque istituito o da istituire anche ai sensi della presente legge ».

(Sono approvate).

Pongo in votazione il testo governativo alla lettera d), che, se approvato, fa decadere l'emendamento proposto dall'onorevole Basile, ferma restando l'interpretazione data dall'onorevole rappresentante del Governo circa il termine di « sociale » in esso contenuto.

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'emendamento di cui alla lettera e) nel testo della proposta Granzotto Basso, di cui do lettura:

« e) negli scali ferroviari che distino più di 4 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico ».

I nuovi posti telefonici previsti dalla presente disposizione sono installati, preferibilmente, nei locali stessi della stazione a tale uopo gratuitamente forniti dall'Amministrazione delle ferrovie ».

(È approvato).

Pongo ora in discussione l'emendamento di cui alla lettera f) del testo della proposta Granzotto Basso, articolo 3, di cui dò prima lettura:

« f) nei rifugi di montagna riconosciuti di particolare importanza dal Ministero delle

poste e delle telecomunicazioni d'intesa con il Commissariato per il turismo e con il Club Alpino italiano ove ragioni tecniche ed economiche lo consiglino, potrà essere impiantato il collegamento telefonico ».

ANTONIOZZI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo non si oppone. Chiedo però che le parole « Commissariato per il turismo » vengano sostituite dalle altre « Ministero del turismo e dello spettacolo » e venga soppresso il riferimento al Club Alpino italiano.

TERRAGNI. Chiedo che dopo le ultime parole dell'emendamento « ... impiantato il collegamento telefonico » siano aggiunte le altre « o radiotelefonico ».

PRESIDENTE. D'accordo. Pongo in votazione la lettera f) dell'articolo 3 della proposta del senatore Granzotto Basso con le modificazioni presentate.

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'articolo 2 nel suo complesso. Esso risulta essere il seguente:

« Il primo comma dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, modificato dall'articolo unico della legge 22 novembre 1954, n. 1123, è sostituito dal seguente:

« L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a provvedere all'impianto di collegamenti telefonici:

a) nelle frazioni di comune aventi una popolazione superiore ai 1.000 abitanti;

b) in quelle che, avendo una popolazione compresa tra i 1.000 ed i 500 abitanti, siano distanti più di 5 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico;

c) in quei nuclei abitati che, comprendendo una popolazione di almeno 200 unità, distribuita in abitazioni entro un perimetro il cui diametro non ecceda i 2 chilometri, si trovino ad una quota non inferiore ai 400 metri sul livello del mare e distino non meno di 4 chilometri da altro posto telefonico pubblico comunque istituito o da istituire anche ai sensi della presente legge;

d) nelle frazioni di cui alle lettere b) e c), anche se aventi una distanza dal più vicino posto telefonico pubblico inferiore a quella ivi prevista ed altitudine inferiore ai 400 metri, quando concorrano particolari motivi specialmente di ordine sociale;

e) negli scali ferroviari che distino più di 4 chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico.

I nuovi posti telefonici previsti dalla presente disposizione sono installati, preferibil-

mente, nei locali stessi della stazione a ta uopo gratuitamente forniti dall'Amministrazione delle ferrovie;

f) nei rifugi di montagna riconosciuti di particolare importanza dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni d'intesa con il Ministero del turismo e dello spettacolo ove ragioni tecniche ed economiche lo consiglino, potrà essere impiantato il collegamento telefonico o radiotelefonico ».

(È approvato).

Prima di passare all'articolo 3 dobbiamo esaminare l'emendamento aggiuntivo Franca-villa-Polano che il Governo non accetta non perché non ne condivida lo spirito ma perché ritiene che esso sia pleonastico e che la sua approvazione possa portare alla necessità di un coordinamento in sede di esecuzione della legge.

FRANCAVILLA. Poiché il nostro emendamento risponde ad una preoccupazione effettivamente esistente, e poiché esiste una certa perplessità, in quanto, mentre si parla di « cessione » degli impianti, il Governo insiste sull'interpretazione che non si tratta di cessione ma di concessione in uso, propongo che in sostituzione dell'emendamento, la Commissione precisi in un ordine del giorno il suo pensiero, che in definitiva riprende quello che è detto nell'emendamento.

In sostanza si tratta di stabilire se lo Stato, dopo aver costruito gli impianti ed averli dati in gestione alle Società concessionarie, al momento della cessazione della concessione rientrando in possesso degli impianti, debba pagarli.

ANTONIOZZI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Pregherei la Commissione di sorvolare su questa materia ricordando in proposito che esistono sufficienti garanzie per lo Stato nell'articolo 4 della succitata legge del 1952 nonché negli articoli 56 e 57 delle convenzioni con i concessionari. Del resto fin qui la legge del 1952 modificata dalla legge n. 1123 del 1954 ha funzionato egregiamente, e su 7500 collegamenti telefonici previsti ne sono stati realizzati 6300 ed i rimanenti 1200 sono in via di realizzazione.

TOGNI GIULIO BRUNO. Una osservazione formale. Il disegno di legge in esame prevede che la legge base sia sempre quella del 1952. Ora, mi sembra pleonastico ribadire con altro articolo dell'attuale disegno di legge quello che nella legge del 1952 risulta già stabilito come fondamentale.

FRANCAVILLA. Faccio osservare che il dilemma è diverso: si tratta di specificare che

la cessione ai concessionari degli impianti dello Stato è data in uso e non in proprietà; e poiché nella legge che si modifica col presente disegno di legge vi è qualcosa di non sufficientemente chiaro in proposito, questa è l'occasione buona per chiarirlo.

ARMATO, *Relatore*. L'osservazione dell'onorevole Togni Giulio Bruno ha un suo innegabile fondamento. Un articolo interpretativo dell'articolo 4 della legge del 1952 comporterebbe tutta una rielaborazione degli articoli 56 e 57 della convenzione fra lo Stato e le Società telefoniche.

La preoccupazione dell'onorevole Francavilla in sostanza è di riaffermare che in caso di decadenza delle concessioni gli impianti torneranno allo Stato senza il pagamento di alcun corrispettivo. In questo senso penso che un ordine del giorno potrebbe trovare l'accordo della Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei leggere ora, l'articolo 4, primo comma della succitata legge 11 dicembre 1952, n. 2529:

« Gli impianti di cui al precedente articolo saranno ceduti, man mano che saranno costruiti, alle Società concessionarie telefoniche competenti per zona, le quali sono tenute ad aprirli prontamente al pubblico servizio e a provvedere, a completo loro carico, all'esercizio e alla manutenzione ordinaria e straordinaria di essi ».

Il secondo comma dello stesso articolo 4 dice: « Alla fine delle attuali concessioni per i casi previsti dagli articoli 173 e 175 del Codice postale e delle telecomunicazioni, nelle cui zone si trovano le località che abbiano beneficiato delle provvidenze stabilite dalla presente legge, all'atto della liquidazione, saranno computate le spese sostenute dallo Stato e dai comuni ».

Quindi, se siamo d'accordo, potremmo arrivare alla proposta dell'onorevole Armato, di ribadire cioè che le norme dell'articolo 4 rimangono valide giacché è tutta la legge n. 2529 che viene prorogata; e, che, pertanto, lo Stato non deve pagare alle società l'importo degli impianti che esso stesso ha costruito.

POLANO. In quell'articolo che l'onorevole Presidente ha citato è detto « saranno ceduti », non si precisa la proprietà.

PRESIDENTE. Ciò che importa è che al momento del riscatto, lo Stato non deve pagare quanto ha già speso. Di fatto la società li utilizza nell'interesse pubblico. Il problema sostanziale è uno solo: quando la so-

cietà se ne va e lo Stato riprende tutti gli impianti, lo Stato computa quanto ha già speso.

ANTONIOZZI, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Il decreto del Presidente della Repubblica che riguarda questa convenzione chiarisce all'articolo 57 che « gli impianti eseguiti col concorso totale o parziale, saranno ceduti in proprietà alle società alle condizioni e modalità previste dalle disposizioni in vigore, ecc. ».

FRANCAVILLA. Secondo il mio modesto parere non è affatto corretto — e, per questo, avevamo appunto avanzato riserve — il fatto che sia l'Azienda di Stato a costruire gli impianti per poi darli a società concessionarie, a qualsiasi titolo le concessioni siano date. Questo non è corretto da un punto di vista amministrativo, per prima cosa. E noi abbiamo il preciso dovere di tutelare il patrimonio dello Stato. Fare questo significa soprattutto tutelare la proprietà dello Stato sugli impianti che vengono progettati e costruiti in zone non già di appartenenza dell'Azienda di Stato, ma di appartenenza di altre società.

A questo punto, rafforzare in noi il convincimento della proprietà dello Stato mi pare sia un preciso dovere di tutela del patrimonio dello Stato che noi abbiamo.

Quindi, quando s'insiste sul fatto che la cessione è data in proprietà, noi non siamo d'accordo.

Eventualmente, onorevole Presidente, si potrebbe a mio avviso emendare l'articolo 4 della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, nel senso di chiarire in esso che gli impianti vengono ceduti in uso. Mi pare che sia questa la via migliore da seguire, in questo momento e a questo punto.

TERRAGNI. Per la mia personale esperienza nel campo industriale devo far rilevare che la cessione in uso non comprende la manutenzione straordinaria.

PRESIDENTE. Io penso che l'unica formula che potrebbe trovarci d'accordo sia sostanzialmente questa: affermare che, dall'articolo 4 della succitata legge del 1952, emerge che nulla l'Amministrazione deve, in caso di riscatto, alle società; nulla deve per gli atti di gestione sostenuti.

Se non vi sono altre osservazioni od obiezioni pongo ora in votazione l'articolo 3 del disegno di legge su cui non vi sono emendamenti:

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con il prelevamento, per l'esercizio finanziario 1959-60, di

lire 800 milioni dal fondo di riserva dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; con l'iscrizione in bilancio di lire 1.700 milioni per l'esercizio finanziario 1960-61; di lire 1.500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1.000 milioni per l'esercizio finanziario 1964-65.

Per ogni esercizio finanziario i due terzi delle somme stanziare, a norma del precedente comma, sono destinati all'impianto di collegamenti telefonici nell'Italia meridionale ».

(È approvato).

È stato presentato da parte dell'onorevole Francavilla un ordine del giorno che sostanzialmente riprodurrebbe il contenuto del suo emendamento aggiuntivo che non è stato ancora posto in votazione e che qualora il detto ordine del giorno venisse approvato, sarebbe considerato già ritirato.

L'ordine del giorno dice:

« La X Commissione della Camera, in sede di approvazione del disegno di legge n. 1588, relativo alla proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernente l'impianto di collegamenti telefonici, afferma che dalla dizione dell'articolo 4 della legge stessa emerge che nulla l'Amministrazione pubblica (o lo Stato) deve corrispondere alle società concessionarie per gli impianti eseguiti dalla stessa in base alla presente legge ».

POLANO. Nulla è dovuto « in caso di riscatto » !

FRANCAVILLA. Questa è la ragione per cui non figurano nel bilancio dello Stato questi impianti; perché non esistono !

MACRELLI. Onorevole Presidente, in questo caso l'ordine del giorno diventa interpretativo. Ora, Ella m'insegna che un'interpretazione autentica di una norma di legge deve esser fatta attraverso una nuova legge. Pertanto io questa precisazione non la inserirei in un ordine del giorno. Nella dizione della nuova legge io farei rientrare il concetto dell'ordine del giorno. Altrimenti noi facciamo qualcosa che da un punto di vista giuridico-costituzionale non può essere consentito. La legge può essere interpretata autenticamente da un'altra legge !

PRESIDENTE. In questo caso non resta che chiedere all'onorevole Francavilla se è disposto a ritirare l'ordine del giorno, accontentandosi di prendere atto di quanto il Governo ha dichiarato. D'altra parte non è una

manifestazione esplicita della Commissione. Il Governo d'altra parte dichiara che l'emendamento non è opportuno — come ha dichiarato l'onorevole Sottosegretario — in quanto potrebbe creare complicazioni.

Si ritiene soddisfatto l'onorevole Francavilla ?

MACRELLI. Si potrebbe dire che la Commissione è d'accordo con questa interpretazione.

TERRAGNI. La Commissione in sostanza prende atto che questa eccezione sollevata, e opportunamente, dall'onorevole Francavilla era già stata prevista a suo tempo e risolta nella legge precedente, all'articolo 4.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Macrelli non è quindi d'accordo sull'ordine del giorno dell'onorevole Francavilla ?

MACRELLI. Io mi limito a formulare le mie riserve da un punto di vista di carattere giuridico-costituzionale. E però voto.

PRESIDENTE. A questo punto, poiché sono state avanzate obiezioni sulla formulazione dell'ordine del giorno, se l'onorevole Francavilla insiste non resta che porre ai voti l'originario emendamento per l'impossibilità di trasformarlo in un ordine del giorno.

Pongo pertanto in votazione l'emendamento aggiuntivo Francavilla che, se approvato, diverrà articolo 4.

(Non è approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta e che la proposta di legge del senatore Granzotto Basso si intende assorbita nel disegno di legge medesimo.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico l'esito della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma » (1573):

Presenti e votanti 29

Maggioranza 15

Voti favorevoli 29

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 NOVEMBRE 1959

« Proroga e modifica delle disposizioni della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, e successive modificazioni, concernenti l'impianto di collegamenti telefonici » (1588):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Armato, Armosino, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Boidi, Calabrò, Calvaresi, Canestrari, Degli Esposti, Du-

rand de la Penne, Francavilla, Frunzio, Gelter Wondrich, Granati, Macrelli, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ricca, Sammartino, Schiano, Simonini, Terragni, Togni Giulio Bruno, Troisi e Vidali.

E in congedo:

Romano Bartolomeo.

La seduta termina alle 12.45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI