VII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1977

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

22.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 OTTOBRE 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE VENTURINI

PAG.

INDICE

Disegno	di	leg	ge		(D	isc	uss	sio	ne	e	1	rin	vie	o):	
Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di															
	pleta														165
Presid	ENTE									10	65,	16	7,	168,	169
Baghin	ю.														168
La Re	OCCA,	R	ela	to	re										166
Ottavi	ANO														167
Ventu	RINI														167

La seduta comincia alle 10,20.

SALOMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (1766).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « FiVII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1977

nanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento ».

Comunico che sono pervenuti i pareri della II Commissione e della V Commissione bilancio, entrambi favorevoli al provvedimento, mentre non ci è ancora pervenuto quello della IX Commissione.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, Relatore. Come i colleghi ricordano, in sede di approvazione della legge 7 giugno 1977, n. 331 - che prevedeva un ulteriore stanziamento di 10 miliardi per il completamento delle opere relative alla linea A della metropolitana di Roma - la nostra Commissione con un ordine del giorno, accolto come raccomandazione, invitava il Governo a predisporre un successivo stanziamento per portare a termine le opere necessarie alla definitiva realizzazione della metropolitana, per la parte che si riferisce all'iniziale concessione. Com'è noto, la parte iniziale della costruzione della rete metropolitana, per quanto riguarda la linea A, cioè i tronchi Termini-Osteria del Curato e Termini-Prati (Piazza Risorgimento) fu finanziata, appaltata e costruita a cura dell'amministrazione statale, mentre, per quanto concerne l'attrezzaggio della stessa linea, si è intervenuto-successivamente al prolungamento, da parte del Parlamento, della legge che disciplinava l'insieme degli interventi in materia di reti metropolitane.

La necessità di un ulteriore stanziamento da parte del Governo deriva quindi dalla esigenza di completare le opere legate alla prima fase della costruzione, e di realizzarne alcune altre, che già ricordammo in sede di discussione del citato ordine del giorno. Occorre, infatti, costruire l'asta di manovra della stazione Osteria del Curato; predisporre la variante dell'officina-deposito (si tratta di lavori derivanti anche da disposizioni legislative, come quelle in materia di sicurezza degli addetti all'esercizio e agli interventi nell'officina stessa); realizzare l'attrezzatura per assicurare comunque il funzionamento delle scale mobili; ciò anche tenendo presente che si è trasformato il sistema di costruzione «a cielo aperto» nel sistema cosiddetto « a foro cieco».

Ricordo ancora che già il precedente stanziamento era insufficiente a coprire quell'importo che l'amministrazione doveva corrispondere alle ditte concessionarie per la revisione dei prezzi, derivante dalla lievitazione dei costi. L'ordine del giorno che ho già citato prevedeva un ulteriore finanziamento di 10 miliardi, previsione che facemmo dopo aver sentito l'amministrazione comunale di Roma: il disegno di legge che oggi esaminiamo, prevede invece uno stanziamento di complessivi 14 miliardi.

Esso ha una strutturazione molto semplice: con l'articolo 1 si autorizza lo stanziamento di 1 miliardo e 250 milioni per la copertura degli oneri residui relativi all'esecuzione del primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma (e queste sono le somme dovute per la revisione prezzi); con l'articolo 2, poi, si autorizza la spesa di 12 miliardi e 750 milioni per la costruzione delle opere di completamento che ho già detto (asta di manovra della stazione Osteria del Curato, variante dell'officina-deposito, attrezzatura per il funzionamento delle scale mobili); l'articolo 3, infine, disciplina il sistema di copertura finanziaria.

A questo punto si è appurato – sentiti anche l'amministrazione comunale di Roma e i competenti uffici del Ministero - che rimangono altre piccolissime opere di completamento le quali, anche se rientranti finanziariamente nel previsto stanziamento, verrebbero ad esserne escluse, mantenendo l'attuale dizione della legge: si tratta, ad esempio, del cambiamento dei quadri elettrici (anche per adeguarsi a disposizioni di legge), della cosiddetta rifilatura banchine, necessaria a seguito di un certo tipo di attrezzaggio che è stato scelto - essendosi abbandonato il sistema della terza rotaia in favore di quello della trazione, attraverso una linea di rete, sia pure ribassata, data l'ampiezza della galleria - e così via. Per permettere, quindi l'esecuzione di questi ulteriori piccoli interventi, non definibili esattamente, occorrerebbe modificare l'articolo 2 del disegno di legge, aggiungendo, al primo comma, la frase: « nonché gli adattamenti dell'armamento e degli impianti elettrici ».

L'articolo 2 pone tuttavia un problema, che è di natura politica. Non è ancora intervenuta, tra il Ministero e la società concessionaria di cui al medesimo articolo (che è la stessa che ha terminato i lavori del primo tratto della metropolitana) una trat-

VII LEGISLATURA -- DECIMA COMMISSIONE -- SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1977

tativa che abbia portato alla formulazione di un accordo: e d'altra parte, ciò non poteva avvenire, senza l'approvazione del provvedimento che oggi discutiamo. Ora, questo testo, una volta approvato, potrebbe - specialmente per quanto si riferisce all'articolo 2 - porre l'amministrazione statale in posizione di debolezza rispetto alla società concessionaria, nell'ambito della predetta trattativa. Sotto questo profilo, pertanto, bisognerebbe o che l'amministrazione, al momento dell'approvazione del provvedimento di legge, avesse l'assenso preventivo dell'impresa stessa (sia pure in linea di consultazione, per lo scambio di lettere d'intenti) oppure che noi trovassimo una diversa formulazione, capace di consentire al Ministero di disporre di differenti alternative, qualora le richieste della società concessionaria - che, per altro, ha già espletato i propri compiti, e quindi dovrebbe riaprire i cantieri - fossero ritenute particolarmente esose, nella trattazione dei prezzi. Ho posto semplicemente il problema perché credo che la formulazione degli emendamenti è conseguente alle risposte che darà il Governo in ordine a questo argomento.

All'articolo 3, per quanto riguarda il finanziamento, si è provveduto secondo le indicazioni a suo tempo formulate nell'ordine del giorno; pertanto, ritengo sia stata fatta una cosa ottima nel senso che si sono utilizzati quei fondi stanziati per la metropolitana e non utilizzati fino a questo momento, per essere recuperati negli esercizi successivi.

Mi riservo di presentare ulteriori emendamenti nel corso dell'esame dei singoli articoli, per la verità di natura formale. Per esempio, all'articolo 1 ritengo sia inutile inserire tutta la elencazione degli atti aggiuntivi che riguardano evidentemente la amministrazione e pertanto sarà opportuno indicare semplicemente l'oggetto del provvedimento al nostro esame.

È chiaro che sull'urgenza del disegno di legge nessuno discute: si tratta di definirlo al più presto e sollecitare il Ministero, affinché d'intesa con l'amministrazione comunale di Roma, metta in atto tutte le pressioni di carattere politico-amministrativo affinché quest'opera possa avviarsi verso una rapida conclusione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

VENTURINI. Ritengo che il provvedimento al nostro esame non possa essere approvato nel corso di questa seduta perché se ci sono ragioni obiettive che spingono verso una rapida approvazione dello stesso, è pur vero che sono necessari alcuni approfondimenti.

Infatti, nell'articolo 1 mentre si dice che hanno lavorato a questa metropolitana due società e precisamente la SACOP e la Metroroma, quando si tratta di assegnare nuovi lavori si concentrano tutti sul·la SACOP. Ora, è noto che la maggior parte degli inconvenienti nella costruzione della metropolitana di Roma si sono verificati con la SACOP, anche se la Metroroma non è stato un modello di regolarità.

Non capisco perché il Ministero si debba precludere la possibilità di risparmiare sui costi di questa metropolitana lasciando in vita questa concorrenza tra le due società. Mi rendo perfettamente conto che la cosa più regolare sarebbe quella di istituire delle gare di appalto, con l'inevitabile lunghezza delle procedure per una normativa del genere, però un minimo di concorrenza è meglio lasciarla in vita.

Infine, vorrei approfittare di questa occasione per suggerire alla Commissione di promuovere un'indagine in questo senso anche al fine di conoscere con esattezza i tempi esatti della costruzione di questa metropolitana. Si potrebbero stabilire, per esempio, delle penali nei confronti delle due società in caso di ritardi e inadempienze nella costruzione.

In definitiva, non credo che si debba approvare con urgenza un provvedimento del quale non siamo perfettamente convinti anche perché siamo noi che ne rispondiamo in quanto legislatori della materia.

OTTAVIANO. Concordo con molte delle cose a cui faceva riferimento Venturini nel senso che ci troviamo di fronte ancora una volta ad un nuovo finanziamento che si aggiunge alle tante leggi di finanziamento che si sono succedute per la metropolitana di Roma; infatti, alcuni mesi fa abbiamo approvato uno stanziamento di dieci miliardi per far fronte ai maggiori oneri derivanti dall'aumento dei prezzi negli ultimi anni, che si sono aggiunti ai 115 miliardi stanziati dal 1959 ad oggi, mentre il provvedimento al nostro esame prevede uno stanziamento di 14 miliardi.

VII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1977

All'atto dell'approvazione, come ricordava il relatore, dell'ultima legge, abbiamo approvato un ordine del giorno che riguardava la copertura finanziaria per il completamento delle opere (manovre, varianti dell'officina deposito, eccetera). In quella sede l'ordine del giorno fu accolto dal Governo. In via di principio non siamo contrari ad un nuovo finanziamento purché esso sia l'ultimo e ponga fine a tutta la vicenda lunga e sconcertante della costruzione della metropolitana. Sono d'accordo sulle perplessità espresse dall'onorevole Venturini; perplessità che ha avanzato lo stesso relatore La Rocca.

Riterrei opportuna la costituzione di un comitato ristretto e, in quella sede, iniziare una fase di consultazioni. Il provvedimento di legge al nostro esame è stato il frutto di una lunga trattativa fra il comune di Roma e il Ministero. Dunque un comitato ristretto che possa ascoltare i rappresentanti del comune, e quelli della ditta, ripeto, mi parrebbe oltremodo necessario, perché la costruzione definitiva della metropolitana vada in porto.

Indubbiamente esistono alcune anomalie. La stessa relazione dell'onorevole La Rocca parla di varianti; ma la nozione che si ha di questo termine è assai ampia e potrebbe essere molto perniciosa nella logica dell'amministrazione statale. È nostro preciso dovere sapere qualcosa circa le responsabilità di questi aggiornamenti che vengono proposti (mi riferisco soprattutto agli aggiornamenti dei prezzi).

Per quanto riguarda la ditta SACOP, debbo dire che, nonostante l'urgenza, i lavori e il completamento delle opere verrebbero affidati con questo provvedimento di legge ad una ditta che non ha dato, nel passato, garanzie. Resta poi in piedi il problema se, dal punto di vista giuridico, sia una cosa giusta definire per legge una concessione così importante.

BAGHINO. Con questo provvedimento di legge mi pare che ci troviamo di fronte al « pozzo di San Patrizio » e alla « fabbrica di San Pietro »; perché vi sono continue richieste di finanziamenti e, poi, perché la costruzione di questa metropolitana non arriva mai al termine.

L'ultima volta mi sono astenuto dalla votazione, pur essendo contrario ad un finanziamento per 10 miliardi, onde evitare

che i miliardi fino ad allora spesi non fossero stati inutili.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE VENTURINI

Ci siamo trovati di fronte ad un provvedimento presentato l'8 aprile e assegnato in sede legislativa il 28 dello stesso mese e, questa volta, ad uno presentato il 4 ottobre e assegnato in sede legislativa il 27 dello stesso mese. Ciò è veramente strano, così come lo è stato quell'ordine del giorno (non mi ricordo i nomi dei firmatari) accettato come raccomandazione e al quale il Governo ha dato una risposta abbastanza rapida, in tre mesi.

Ma il fatto è che questa Commissione ha approvato una erogazione di miliardi sottolineando, però, la loro insufficienza. Lo stesso onorevole La Rocca, nella sua relazione, ha avanzato delle perplessità. Perché? Il fatto è che viene prevista una erogazione di miliardi per il completamento dei lavori da parte della ditta (erogazione che viene fatta a forfait, salvo la revisione dei prezzi) che potrà successivamente dirci che quello stanziamento non è più sufficiente in quanto non vi è una legge naturale che fissa il costo dell'opera al momento e per quel determinato periodo di tempo. Da ciò deriva che noi sappiamo che sicuramente dovremo stanziare un altro finanziamento. Ecco perché all'inizio parlavo di « pozzo di San Patrizio » e di « fabbrica di San Pietro»! Senza parlare poi di ben cinque provvedimenti di legge e diciotto decreti interministeriali che avevano per oggetto la metropolitana di Roma. Pensate quanto lavoro burocratico è stato fatto senza sapere quando la vicenda finirà e se questo sia l'ultimo finanziamento che lo Stato dovrà erogare!

Se la volta scorsa mi sono astenuto, questa volta non posso nascondere la mia preoccupazione. Qui occorre dire, una volta per tutte, basta!

Abbiamo emanato molte leggi a favore della metropolitana di Roma, bisogna anche tener presente i provvedimenti extra, ed abbiamo detto anche di no a dei comuni, quali ad esempio quello di Torino, che ci hanno ripetutamente chiesto aiuti e finanziamenti per le loro reti sotterranee.

Per concludere ritengo che si debba riflettere a lungo su questo provvedimento VII LEGISLATURA - DECIMA COMMISSIONE - SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 1977

in quanto non è pensabile che si possa continuare ancora con questo regime, sotto alcuni aspetti, transitorio.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare la discussione alla prossima seduta e di nominare un gruppo informale di lavoro con il compito di approfondire ed esaminare tutta la tematica connessa al problema della metropolitana. Con l'occasione il gruppo di lavoro potrà ascoltare sia gli amministratori

del comune di Roma che i funzionari del Ministero.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO

DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO