

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:			
PRESIDENTE	197	REALE GIUSEPPE ed altri: Norme per l'assunzione degli idonei del concorso a 300 posti di ufficiale di III classe nonché degli idonei di altri concorsi banditi dall'Amministrazione poste e telecomunicazioni (970);	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		MANCINI ANTONIO: Conferimento dei posti di organico nell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni (1389) . .	213
Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (Testo unificato approvato dal Senato) (1555)	198	PRESIDENTE	213, 214, 215
PRESIDENTE	198, 199, 200, 201, 203, 204, 205, 206, 210, 212, 213	CEBRELLI	215
ACHILI	201, 202, 203	DAMICO	214, 215
ALESSANDRINI	199, 200, 202, 203, 212	GUGLIELMINO	214
AZIMONTI	200, 211, 213	VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	214, 215
BATTISTELLA	212	Votazione segreta:	
BELCI, <i>Relatore</i>	198, 200, 201, 203, 206, 210	PRESIDENTE	215
CARADONNA	210, 212		
DAMICO	201, 203		
RUSSO FERDINANDO	200		
TODROS	200		
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	199, 200, 201, 204, 205, 206, 212, 213		
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione):		La seduta comincia alle 9,40.	
Conferimento di posti di organico nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e nell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1644);		PIRASTU, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).	
		Congedi.	
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bianchi Gerardo e Mancini Antonio.	

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (Testo unificato approvato dal Senato) (1555).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane », già approvato dal Senato.

Ricordo che sul provvedimento si sono espresse favorevolmente le Commissioni II (Interni), e V (Bilancio), quest'ultima subordinando, peraltro, il suo parere ad una modifica da apportare all'articolo 10. La VI Commissione (Finanze e tesoro) non ha espresso parere, lasciando peraltro scadere i termini. Ricordo altresì che nella seduta dell'8 ottobre la Commissione ha deliberato di costituire un Comitato ristretto. Prego pertanto il relatore, onorevole Belci, di voler riferire alla Commissione sui lavori svolti dal Comitato ristretto, che ha elaborato alcuni emendamenti, e di illustrare le modifiche proposte.

BELCI, *Relatore*. Brevemente, riferirò sui lavori del Comitato ristretto che si sono conclusi con l'approvazione di una serie di emendamenti ispirati dall'intenzione, come io mi ero permesso di raccomandare alla Commissione, di introdurre solo modifiche integrative e di perfezionamento al testo, fatti salvi i cardini fondamentali che nella mia relazione avevo sinteticamente riassunti e che erano stati fissati nel testo approvato dal Senato della Repubblica.

E quindi il Comitato ristretto, per esprimermi in sintesi, ha mantenuto fermi i criteri del contributo dello Stato nella misura del sei per cento annuo per trent'anni, ai comuni e consorzi di comuni; ha mantenuto fermo il livello dei quattrocentomila abitanti, perché un comune o un consorzio di comuni possa ottenere il contributo previsto dalla legge in discussione; ha mantenuto ferma la cifra di 24 miliardi come integrazione del « Fondo centrale di garanzia » e, quindi, conseguentemente, anche la cifra globale, prevista nell'articolo 9, per l'autorizzazione della spesa, dal 1969 al 2004, per un complesso di 360 miliardi.

Gli emendamenti proposti dal Comitato ristretto sono i seguenti.

All'articolo 1, comma secondo, il Comitato ristretto ha ritenuto di dover disporre la costituzione obbligatoria dei consorzi di co-

muni, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, quando la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di più comuni confinanti, costituenti con il comune più popolato un solo complesso urbano.

Al terzo comma dell'articolo 1 è stato apportato un emendamento che è soltanto di dizione, formale, nel senso di dire « mediante un'azienda speciale », anziché « istituendo all'uopo un'azienda speciale ».

All'articolo 2 gli emendamenti sono i seguenti.

Un nuovo primo comma, il quale impone ai comuni e relativi consorzi di presentare un piano dei trasporti pubblici del comune o della zona costituente il complesso urbanistico-economico, che coordini la linea metropolitana con l'insieme del sistema viario e di trasporto, compresi i celeri collegamenti con gli aeroporti.

Al secondo comma è stato aggiunto, quale componente la commissione che è chiamata ad approvare i progetti, un rappresentante, oltre che dell'ANCI, anche della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli Enti locali.

Inoltre, sempre al secondo comma dell'articolo 2, si fa obbligo ai comuni o consorzi dei comuni, ovvero alla società o all'ente concessionario, di corredare i progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di metropolitane, dei piani finanziari e del piano di cui al comma precedente, vale a dire il piano di coordinamento dei trasporti pubblici della zona.

Sempre all'articolo 2, si fa poi obbligo ai comuni o consorzi di comuni, ovvero alla società o ente concessionario, di includere nei progetti anche le aree necessarie per la istituzione di parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

All'articolo 3 si inserisce la competenza del Comitato internazionale per la programmazione economica nel fissare la scala di priorità per la costruzione delle ferrovie metropolitane in Italia.

Gli articoli 4, 5 e 6 del disegno di legge sono stati, secondo una proposta del Governo, inseriti nell'articolo in una diversa collocazione, più logica, e marginalmente modificati formalmente. Si tratta delle norme in materia di garanzia dello Stato, stipulazione dei mutui e emissione di obbligazioni, alle quali sono stati proposti perfezionamenti di ordine tecnico che il Comitato ristretto ha ritenuto di accogliere integralmente.

Per quanto attiene alla copertura, il Comitato ristretto ha accolto, naturalmente, il suggerimento della competente Commissione bilancio, che prevede anche l'indicazione di spesa e la relativa copertura per l'anno finanziario 1970 ed indica il corrispondente capitolo del fondo globale.

Questi sono gli emendamenti che il Comitato ristretto ha approvato. A conclusione io mi limito a raccomandare la approvazione della legge con l'accoglimento di questi emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

(Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane).

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, istituendo all'uopo una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Gli onorevoli Alessandrini e Monaco hanno presentato il seguente emendamento: al primo comma sopprimere la parola « ferrovia ».

ALESSANDRINI. L'emendamento da noi presentato, già preannunciato in sede di discussione generale e non accolto dal Comitato ristretto, si ispira ad una considerazione che vede unanime tutta la Commissione e cioè che per trasporto di massa oggi non si intende più quello che un tempo era il sistema convenzionale, vale a dire la sola ferrovia. In questo provvedimento noi non possiamo ignorare quella che è una realtà: oggi, per sistema di trasporto di massa, quale non può non essere

una linea metropolitana, si deve intendere ogni e qualsiasi mezzo messo a disposizione per questo servizio. Il nostro emendamento intende tradurre in sede normativa appunto questa realtà.

Non dobbiamo fare riferimento alla sola trazione convenzionale su ruote metalliche, ma studiare, per esempio, la trazione su ruote normali, purché, naturalmente, rimanga intatto il concetto della metropolitana.

In sede di discussione generale mi ero riservato di portare degli esempi di queste nuove realizzazioni, che sono state studiate per la fatiscenza degli impianti tradizionali di metropolitane. Quelle già esistenti sono realizzazioni piuttosto considerevoli; ad esempio, con il sistema della monorotaia, con trazione su pneumatici, esistono già a Parigi 30 chilometri di linee, a Montreal 30, a Città del Messico 12, a Tokio 50; altre linee sono in via di realizzazione a San Francisco, a Pittsburg, a Caracas, a Istanbul, a Teheran.

Non intendo insistere sul nostro emendamento, per non pregiudicare la rapidità dell'iter del provvedimento, purché sia chiaro che la dizione attuale non vincola le iniziative future al sistema di trazione tradizionale, ma si prenderanno in considerazione tutti i sistemi con cui si riuscirà a realizzare delle metropolitane.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ritengo che si possa senz'altro condividere l'interpretazione data dall'onorevole Alessandrini alle parole « ferrovia metropolitana ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Alessandrini e Monaco ritirano pertanto il loro emendamento soppressivo della parola « ferrovia ».

Gli onorevoli Alessandrini e Monaco hanno presentato il seguente emendamento: al primo comma sostituire le parole « con sede propria che può svolgersi » con le parole « che realizza i trasporti in comune, in sede propria, al servizio degli insediamenti urbani ».

Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Gli onorevoli Russo Ferdinando, Amodio e Bianchi Gerardo hanno presentato il seguente emendamento: alla fine del primo comma aggiungere le parole: « Rientrano nella definizione di ferrovie metropolitane, ai sensi della presente legge, gli autoparcheggi di connessione ubicati nei pressi delle stazioni ferroviarie medesime, onde meglio assicurare la funzionalità delle anzidette infrastrutture ».

BELCI, *Relatore*. Questo concetto è contenuto in un emendamento del Comitato ristretto all'articolo 2. I colleghi possono quindi ritrarlo senza preoccupazioni.

RUSSO FERDINANDO. Ritiro allora questo emendamento, in considerazione di quanto ha detto il relatore.

PRESIDENTE. Il Comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento: al termine del secondo comma aggiungere le parole: « da costituirsi, a tale scopo, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti, costituenti con il comune più popolato un solo complesso urbano ».

Gli onorevoli Alessandrini e Monaco hanno presentato il seguente emendamento: alla fine del secondo comma, aggiungere il seguente periodo: « La concessione per la costruzione può essere affidata sia ad enti pubblici che a privati ».

BELCI, *Relatore*. Vorrei dare un chiarimento a proposito di questo emendamento.

Esso, in sostanza, rende esplicito un concetto implicitamente contenuto nella legge. Si tratta di concessioni per la costruzione, e non già per l'esercizio delle metropolitane; è ovvio che per la costruzione i comuni ed i consorzi procederanno ad appalti-concorso. Ritengo quindi che l'emendamento sia superfluo.

ALESSANDRINI. Esso risponde, come gli altri, allo scopo di rendere chiari i concetti. Il ministro Mariotti ha già, a suo tempo, dichiarato che le costruzioni possono essere affidate ad enti pubblici o ad enti privati.

Ritiro comunque l'emendamento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Propongo che nell'emendamento aggiuntivo del Comitato ristretto siano soppresse le parole « costituenti con il comune più popolato un solo complesso urbano ». Questo concetto, infatti, è già espresso chiaramente nel primo comma; non vorrei che, con il ripeterlo, si creassero equivoci interpretativi.

BELCI, *Relatore*. Aderisco alla modifica dell'emendamento, proposta dal Governo.

TODROS. In ordine all'emendamento aggiuntivo proposto dal Comitato ristretto, fac-

cio osservare che esso conferma un principio (del resto già contenuto nel primo comma) contrastante con una razionale politica dei trasporti. Mi riferisco alle parole: « a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune... ». Ora, nessuna metropolitana italiana può interessare un solo comune.

Il problema che può derivare da questa dizione è estremamente delicato. La ferrovia metropolitana costituisce e deve costituire un mezzo di trasporto di massa, collegato ad un sistema generale dei trasporti che non può mai essere limitato ad un solo comune.

Quindi, ammettere che una rete metropolitana possa interessare un solo comune autorizza il comune più forte e disinteressarsi dei fenomeni delle aree confinanti, creando una situazione di disagio.

BELCI, *Relatore*. In concreto, può non verificarsi l'ipotesi di una metropolitana che interessi un solo comune, ma siccome facciamo una legge il cui finanziamento è previsto fino al 2004, a me sembra poco prudente limitare la sua applicazione solo alle metropolitane che si svolgono nel territorio di più comuni. Potremmo infatti, in futuro, trovarci di fronte alla esigenza di una metropolitana interessante un solo comune, anche se oggi, ripeto, questo in concreto non si può verificare. In effetti mi sembra che quando si dice che la metropolitana può svolgersi nel territorio di un solo comune e di più comuni, non si pregiudica alcuna soluzione.

Capisco, però, l'onorevole Todros quando egli dice che il comune più grosso potrebbe prescindere dall'interesse degli altri comuni.

TODROS. È proprio ciò che avviene. Torino, infatti, sta studiando il progetto della sua metropolitana e non si è neppure preoccupata di consultare i comuni limitrofi. Questo è un fenomeno che dimostra la mancanza di rapporti consultivi nelle zone confinanti.

AZIMONTI. A me pare che qui si stia facendo un'osservazione basata su un certo fondamento, ma dimenticando la logica poi espressa nel preannunciato emendamento all'articolo 2, dove è detto che i comuni devono presentare un piano dei trasporti pubblici del comune o delle zone costituenti il complesso urbanistico-economico, sottoposto al vaglio di una Commissione in cui è presente anche un rappresentante dell'Associazione dei comuni d'Italia. « I comuni o i relativi consorzi — è testualmente detto — devono presen-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1969.

tare un piano dei trasporti pubblici che coordini la linea metropolitana con l'insieme del sistema viario e di trasporto compresi i celeri collegamenti con gli aeroporti ».

Quindi, anche il piano comunale deve logicamente prevedere un piano di collegamento con tutta la zona confinante.

A me pare, quindi, non sorga la preoccupazione espressa dall'onorevole Todros, se diamo come acquisito che ogni iniziativa dev'essere presentata con un piano completo dell'intera zona.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non credo che le preoccupazioni dell'onorevole Todros siano giustificate, anche in considerazione di una visione più ampia dell'intero coordinamento del sistema dei trasporti, di cui del resto già esistono ampie garanzie nel disegno di legge, soprattutto nel testo elaborato dal Comitato ristretto.

DAMICO. Vorrei ricordare che la posizione del nostro gruppo fu a questo proposito estremamente chiara in sede di discussione generale, quando sottolineammo l'assoluta esigenza di un piano territoriale al fine di assicurare l'organicità del sistema dei trasporti.

In questa linea si colloca l'emendamento all'articolo 2, che rende obbligatoria la presentazione di un piano di trasporti pubblici del comune o della zona interessata. Sarebbe peraltro ora opportuno precisare che, laddove il comune costruisca per conto suo tronchi cittadini di metropolitana, esso deve procedere in ogni caso ad una consultazione comprensoriale.

ACHILLI. A me pare che lo scopo indicato dall'onorevole Damico si potrebbe raggiungere semplicemente eliminando, nel primo comma dell'articolo 2 proposto dal Comitato ristretto, le parole « del comune o ». Il periodo suonerebbe così: « I comuni od i relativi consorzi devono presentare un piano di trasporti pubblici della zona costituente il complesso urbanistico-economico ».

Io credo sia fuori discussione l'ipotesi che entro il 2005 un comune, da solo, realizzi la sua metropolitana. Se già ora nessun comune italiano, con popolazione superiore ai 400 mila abitanti, può pensare di realizzare un impianto di carattere metropolitano all'interno della propria area isolatamente (o se lo fa, questo costituisce una chiara distorsione del fenomeno di trasporto collettivo, come indica chiaramente il primo comma dell'articolo 1), a mag-

gior ragione questo non potrà avvenire in seguito. La storia degli insediamenti urbani insegna che, semmai, vi sarà il pericolo di concentrazioni troppo vaste.

Se, coll'articolo 2, obblighiamo il comune, nel caso di iniziativa autonoma, o i consorzi di comuni a presentare un piano di tutta la zona interessata, è evidente che si potrà uscire da questo *impasse*.

BELCI, *Relatore*. Sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Achilli.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'emendamento aggiuntivo al secondo comma dell'articolo 1 proposto dal Comitato ristretto con la modifica soppressiva, accettata dal relatore, proposta dal Governo.

(*E approvato*).

Al terzo comma il Comitato ristretto ha presentato il seguente emendamento: sostituire le parole: « istituendo all'uopo », con la parola « mediante ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Sempre al terzo comma, gli onorevoli Alessandrini e Monaco propongono di sostituire le parole da « concessione » sino alla fine con le seguenti: « la concessione per l'esercizio di metropolitane potrà essere accordata, per un periodo massimo di trenta anni, nei confronti di enti pubblici e privati, con preferenza per gli enti pubblici, loro consorzi e società da essi costituite o nelle quali abbiano la maggioranza azionaria ».

Pongo in votazione l'emendamento.

(*È respinto*).

A seguito delle modifiche testè approvate l'articolo 1 risulta così formulato:

ART. 1.

(*Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane*)

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni

o dei consorzi di comuni, da costituirsi, a tale scopo, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

(Approvazione dei progetti
e procedure espropriative)

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante dell'associazione dei comuni d'Italia e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, e inoltre da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447,

e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

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 rinforzo.

Il Comitato ristretto ha proposto di premettere il seguente primo comma:

« I comuni od i relativi consorzi devono presentare un piano di trasporti pubblici del comune o della zona costituente il complesso urbanistico-economico, che coordini la linea metropolitana con l'insieme del sistema viario e di trasporto, compresi i celeri collegamenti con gli aeroporti ».

Gli onorevoli Achilli, Degan, Todros e Amadei propongono di sostituirlo con il seguente:

« I comuni o i consorzi dei comuni presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio ed i relativi progetti di massima per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con il sistema viario e di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica ».

ALESSANDRINI. In sede di Comitato ristretto ci ponemmo il problema della necessità di snellire le procedure di attuazione della legge, e per tale motivo è stato proposto il comma aggiuntivo nella formulazione testé letta, che mediava l'esigenza di coordinamento con l'opportunità di non appesantire l'iter di formazione del piano. Ora mi sembra che il comma nel nuovo testo proposto riapra completamente il problema che noi avevamo tentato di risolvere.

ACHILLI. A me pare che il testo ora proposto vada incontro alla esigenza di accertare la validità del piano presentato, in relazione agli indirizzi di natura urbanistica che sono elaborati o in sede regionale, o in sede di provveditorato generale, che ha già l'incarico della formazione dei piani territoriali. Mi pare che la sede competente per l'approvazione del piano generale sia quella dell'amministrazione dello Stato che ha il compito di verificare la validità urbanistica degli stessi, in quanto credo sia ormai universalmente ri-

conosciuto che il sistema dei trasporti è una componente fondamentale dell'assetto urbanistico.

Non mi pare che la commissione di cui al primo comma del testo originario dell'articolo 2 sia competente a dare un giudizio di natura urbanistica globale: per questo nasce la necessità di un esame preventivo nella sede che abbiamo indicato.

C'è da tenere presente che con questo non si va ad aggravare il lavoro, già notevole, dei provveditori, in quanto questi piani non saranno più di sette-otto in tutta Italia: vuol dire che sette-otto provveditori avranno l'incarico di confrontare i piani presentati con le ipotesi di pianificazione territoriale.

Si tratta quindi, a mio parere, di una modifica che snellisce la procedura, perché credo che la commissione prevista nell'articolo 2 si troverebbe in imbarazzo se dovesse dare un giudizio sulla validità urbanistica di questi piani, mentre il provveditorato ha immediatamente una visione generale delle cose. Al comune sarà poi affidato il progetto esecutivo.

BELCI, *Relatore*. Io confermo quanto ha detto il collega Alessandrini circa la preoccupazione che animava il Comitato ristretto: quella di far procedere le cose con rapidità.

Obiettivamente, però, riconosco che i colleghi presentatori del nuovo comma muovono da una preoccupazione, oltremodo valida, parallela e contraria: quella di far presto, ma di realizzare il collegamento con i piani regolatori e con quelli territoriali, per evitare conflitti, invocabili da terzi, nell'applicazione dei piani stessi. Del resto in Comitato ristretto lo stesso onorevole Alessandrini proponeva di affidare l'approvazione del piano dei trasporti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quindi sottolineava questa esigenza di armonizzare le decisioni degli organismi locali con quelle delle amministrazioni dello Stato nel quadro generale del coordinamento.

Effettivamente l'organo più idoneo a cui affidare l'approvazione dei piani dei trasporti pubblici non può essere che la regione, o il provveditorato regionale alle opere pubbliche. È evidente che questo costerà qualche po' di tempo di più; ma sarebbe peggio se si prevedesse una procedura che desse adito al contenzioso.

Mi pare dunque che si possa approvare il comma nel testo proposto dagli onorevoli Achilli, Degan, Todros e Amadei.

ALESSANDRINI. Il problema di fondo, qui, è costituito essenzialmente dalla modalità

di approvazione dei piani dei trasporti, anche se questi debbono inserirsi in un certo complesso urbanistico e territoriale. Ritengo quindi che l'autorità competente in materia potrebbe essere, magari, l'ispettorato compartimentale della motorizzazione.

Con il nuovo testo, invece, è chiamata a decidere sul piano dei trasporti un'autorità diversa da quella istituzionalmente competente. È vero che il progetto sarà poi approvato dal Ministero dei trasporti; ma permettere che questo sia assente nella prima fase decisionale significa aggravare la procedura.

DAMICO. In sede di discussione generale abbiamo sostenuto che la metropolitana doveva essere considerata l'asse portante di tutto il sistema dei trasporti e, quindi, dello sviluppo economico del comprensorio, da valutarsi in sede regionale. Mi pare che la competenza politica della Regione sia stata, in quella sede, ribadita con estrema forza: sono quindi d'accordo con l'onorevole Relatore.

PRESIDENTE. La mia preoccupazione è che sia chiaro che il piano dei trasporti non deve seguire l'*iter* dei piani regolatori.

ACHILLI. Ad evitare qualsiasi interpretazione errata, va precisato che nessun piano regolatore vigente in Italia comprende formulazioni riguardanti il sistema dei trasporti. Quindi è evidente che il piano dei trasporti non può essere subordinato a varianti del piano regolatore, in quanto ciò potrebbe avvenire solo se un piano di trasporti fosse incluso nei piani regolatori generali. Dopo che sarà approvato il piano generale dei trasporti, il comune potrà, per sua convenienza, aggiornare i suoi strumenti urbanistici, onde adeguarli al sistema dei trasporti. Si tratta quindi di due fasi successive distinte.

ALESSANDRINI. Penso che non sia inutile porre un altro problema; nel caso di un progetto che abbracci due regioni — e non è un caso assurdo se si considera che abbiamo abbassato il tetto del numero degli abitanti da 800.000 a 400.000 e che il disegno di legge ha una prospettiva trentennale — quale delle due regioni o dei due provveditori regionali alle opere pubbliche dovrà approvare il relativo piano dei trasporti pubblici? Mi sembra che con questo emendamento si complichino ancor più le cose.

BELCI, *Relatore*. Pur prendendo atto delle osservazioni espresse, confermo il mio parere favorevole all'emendamento Achilli ed altri.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In merito alla formulazione del nuovo primo comma mi rimetto alla Commissione, esprimendo peraltro qualche perplessità nel timore che l'emendamento Achilli ed altri possa rendere più complesso l'iter di approvazione dei piani dei trasporti pubblici.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Achilli, Degan, Todros ed Amodei, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

Il Comitato ristretto ha proposto la seguente formulazione dell'originario primo comma dell'articolo 2.

« I progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della Associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, nonché da un esperto di costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

All'originario terzo comma il Governo ha proposto il seguente emendamento: dopo le parole « di pubblica utilità », aggiunge le parole « e di urgenza ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A seguito delle modifiche testè approvate, l'articolo 2 risulta così formulato:

ART. 2.

(Approvazione dei progetti e procedure espropriative)

I comuni o i consorzi dei comuni presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio ed i relativi progetti di massima, per il miglior coordinamento delle linee me-

ropolitane con le ferrovie e con il sistema viario e di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica.

I progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della Associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, nonché da un esperto in costruzioni di impianti fissi di metropolitane e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

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 rinforzo.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1969

Do lettura dell'articolo 3.

ART. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400.000 abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessati ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di comuni o, col consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

Al primo comma il Comitato ristretto ha proposto di aggiungere dopo le parole « il contributo sarà concesso », le parole « sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole a questo emendamento aggiuntivo.

PRESIDENTE. Lo pongo pertanto in votazione.

(È approvato).

L'articolo 3 risulta pertanto così formulato:

ART. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400 mila abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per

la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla Commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso, sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessati ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di comuni o, col consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo 4, nel testo originario, è del seguente tenore:

ART. 4.

(Garanzia dello Stato)

Nei casi previsti dal precedente articolo, quando i mezzi finanziari per l'esecuzione delle opere siano reperiti attraverso mutui a lungo termine o con ricorso a prestiti obbligazionari da estinguersi entro trenta anni, lo Stato garantirà i mutui contratti e le obbligazioni emesse dai comuni o dai consorzi di comuni, nonché dai loro concessionari, per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo nella misura determinata a norma del precedente articolo 3, primo comma, dedotto il contributo dello Stato.

Gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati ad una gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Il comitato amministratore del fondo centrale di garanzia è integrato, per la gestione separata prevista dal precedente comma, da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni o delle società o enti concessionari di ferrovie metropolitane, in sostituzione del

rappresentante degli enti concessionari di autostrade.

La garanzia dello Stato diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti. A seguito dei pagamenti effettuati al creditore od agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Il Comitato ristretto propone di sostituirlo con il seguente:

ART. 4.

(Norme relative alla stipulazione dei mutui)

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionarie, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli istituti di credito fondiario e degli istituti di credito di diritto pubblico, con gli enti e gli istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli Enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti del 50 per cento dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario i conseguenti impegni assunti dagli Enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi dei comuni per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previsti dagli articoli

300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvata con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

BELCI, *Relatore*. Ho già illustrato prima il senso di questi emendamenti agli articoli 4, 5 e 6. Si tratta, ripeto, di una rielaborazione e diversa collocazione di norme già inserite nel testo originario, senza alcuna innovazione sostanziale. Queste modifiche sono state suggerite dal Tesoro e su di esse il Comitato ristretto ha concordato.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo deve però proporre una modifica al secondo comma dell'articolo 4 intesa a sostituire il secondo periodo di tale comma con il seguente: « Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli Enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro ».

La ragione di questo emendamento è di carattere squisitamente tecnico. Infatti, se conserviamo il testo concordato in sede di Comitato ristretto, noi andiamo, attraverso la garanzia, a coprire anche una somma maggiore di quella stabilita. Quando si dice che gli impegni degli Enti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato nei limiti del 50 per cento, infatti, poiché con il contributo potrebbe essere coperto oltre il 70 per cento, la garanzia per la Banca europea sarebbe per la somma a carico dei concedenti i finanziamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo testè proposto dal Governo.

(È approvato).

A seguito della modifica testè approvata l'articolo 4 nel testo del Comitato ristretto risulta, pertanto, così formulato:

ART. 4.

(Norme relative alla stipulazione dei mutui)

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionarie, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di

30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli istituti di credito fondiario e degli istituti di credito di diritto pubblico, con gli enti e gli istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli Enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi dei comuni per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previsti dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvata con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo 5, nel testo originario, è il seguente:

ART. 5.

(Norme relative alla stipulazione di mutui)

Gli enti locali, ovvero gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di trent'anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari,

con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti ed Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno altresì, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al precedente comma.

Ai mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi di comuni per la costruzione di ferrovie metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Il Comitato ristretto lo ha così modificato:

ART. 5.

(Emissione di obbligazioni)

Gli Enti locali, ovvero gli Enti e le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo previsto dalla presente legge, sono autorizzati anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile ad emettere obbligazioni, da ammortizzare in un periodo non superiore ad anni trenta.

L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse.

Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a)*, *b)*, *d)* ed *e)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

(Emissione di obbligazioni)

I comuni, i consorzi di comuni e gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo previsto dalla presente

legge, sono autorizzati, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata di anni trenta. La emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a)*, *b)*, *d)* ed *e)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 5, in contropartita dei mutui accordati agli enti beneficiari del contributo previsto dalla presente legge, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi; gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui al secondo comma dell'articolo 4.

Il Comitato ristretto lo ha così modificato:

ART. 6.

(Garanzia dello Stato)

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi del primo comma dell'articolo 4 e dell'articolo 5 sono garantiti dallo Stato per l'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo.

In relazione alla garanzia prestata dallo Stato a termine del precedente comma si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 4 in contropartita di mutui accordati per la costruzione di ferrovie metropolitane sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

La garanzia dello Stato prevista dalla presente legge diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

I titoli dei prestiti obbligazionari che usufruiscono della garanzia statale a termini del presente articolo sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo saranno imputati, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, ad una gestione separata dal « Fondo centrale di garanzia per le autostrade », istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

A tale scopo la dotazione del « Fondo » sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Per la gestione separata prevista dal settimo comma del presente articolo il comitato amministrativo del « Fondo », che assumerà la denominazione di « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane », è integrata con un rappresentante degli enti locali e degli enti o società concessionari, designato dagli enti medesimi a seguito di apposita riunione.

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Poiché agli articoli 7, 8 e 9, non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione:

ART. 7.

(Contributi di miglioria)

I contributi di miglioria applicati in dipendenza dell'esecuzione delle opere dovranno essere interamente destinati all'ammortamento dei mutui e dei prestiti obbligazionari contratti, derogando, per quanto concerne la quota di spettanza dello Stato, a quanto disposto dal regio decreto 28 novembre 1838, n. 2000, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni.

(È approvato).

ART. 8.

(Agevolazioni fiscali)

Tutti gli atti e i contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge, ivi com-

presi le convenzioni per le concessioni e i contratti relativi alla costruzione ed all'esercizio delle linee di ferrovie metropolitane; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle ferrovie metropolitane; i contratti di finanziamento, consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi; l'emissione delle obbligazioni ed i relativi interessi, nonché tutti gli atti di cessione del contributo statale, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri spettanti sia all'erario sia agli enti locali. Gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono altresì esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane, i contributi dello Stato, nonché ogni provento derivante dall'esercizio delle ferrovie predette.

Sono esenti dalle imposte e sovrimposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio delle ferrovie metropolitane.

L'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane è esente dall'imposta di consumo.

L'imposto di bollo sulle cambiali emesse dalle imprese concessionarie è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni 100.000 lire, qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi, sarà corrisposta all'erario dello Stato una quota fissa d'abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 per ogni 1.000 lire dei costi delle costruzioni.

Le documentazioni, le formalità, gli atti e i contratti occorrenti per l'amministrazione, la gestione ed il funzionamento del « Fondo centrale di garanzia » per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, le somme affluenti al fondo medesimo ed i relativi interessi maturati, i pagamenti effettuati e le quietanze, sono esenti da tasse, imposte ed oneri tributari di qualsiasi genere, presenti e futuri, ivi inclusi le imposte dirette, i tributi locali e l'imposta generale sull'entrata.

(È approvato).

ART. 9.

(Autorizzazione di spesa)

Per la concessione dei contributi statali, di cui al precedente articolo 3, è autorizzato il limite di impegno di lire 1.500 milioni per

ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1969 per lire 1.500 milioni; nell'anno 1970 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 4.500 milioni; nell'anno 1972 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1973 per lire 7.500 milioni; nell'anno 1974 per lire 9.000 milioni; nell'anno 1975 per lire 10.500 milioni; dall'anno 1976 all'anno 1998 per lire 12.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 10.500 milioni; nell'anno 2000 per lire 9.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 7.500 milioni; nell'anno 2002 per lire 6.000 milioni; nell'anno 2003 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2004 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2005 per lire 1.500 milioni.

Il « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato, per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, con la somma di lire 24.000 milioni, ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. I relativi stanziamenti saranno iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni suddetti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

ART. 10.

(Copertura finanziaria)

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969, si provvede con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

Il Comitato ristretto, accogliendo un suggerimento della Commissione bilancio, lo ha così modificato:

ART. 10.

(Copertura finanziaria)

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969 ed in lire 6 mila milioni per l'anno finanziario 1970, si provvede con corrispondente riduzione dei

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1969

fondi di cui al capitolo 5381 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro negli anni suddetti.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

Pongo in votazione l'articolo 10 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 11:

ART. 11.

(Disposizioni finali)

Restano fermi i poteri di vigilanza spettanti all'amministrazione governativa sui pubblici servizi di trasporto a trazione meccanica, in base alle leggi vigenti.

I programmi di esercizio e le tariffe saranno determinati nei modi previsti per gli altri trasporti pubblici urbani, ancorché la sede della ferrovia metropolitana cada in territori di più comuni.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato il regolamento di esecuzione, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e del bilancio e della programmazione economica.

Sono abrogate tutte le norme contrarie o incompatibili con la presente legge.

Il Comitato ristretto ha proposto la soppressione del terzo comma.

BELCI, *Relatore*. Il Comitato ristretto ha all'unanimità approvato la soppressione del terzo comma, relativo al regolamento di esecuzione. Sembra, infatti, che la legge sia sufficientemente chiara e dettagliata per consentire di evitare l'attesa di un regolamento, che non potrebbe essere approvato celermente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento del terzo comma.

(È respinto).

L'articolo 11 risulta pertanto così formulato:

ART. 11.

(Disposizioni finali)

Restano fermi i poteri di vigilanza spettanti all'amministrazione governativa sui

pubblici servizi di trasporto a trazione meccanica, in base alle leggi vigenti.

I programmi di esercizio e le tariffe saranno determinati nei modi previsti per gli altri trasporti pubblici urbani, ancorché la sede della ferrovia metropolitana cada in territori di più comuni.

Sono abrogate tutte le norme contrarie o incompatibili con la presente legge.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12:

ART. 12.

(Disposizione transitoria per il comune di Roma)

Per il comune di Roma resta in vigore la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e successive modificazioni ed integrazioni, limitatamente alle disposizioni concernenti la costruzione di un primo gruppo di opere della linea di ferrovia metropolitana da piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni e Osteria del curato.

L'onorevole Caradonna propone di aggiungere il seguente comma: « Nell'esecuzione della ferrovia metropolitana in Roma sono abrogate le disposizioni legislative circa i poteri di intervento della Sovrintendenza ai monumenti ».

CARADONNA. Il mio emendamento trae origine dalla considerazione dell'estrema importanza ed urgenza che la costruzione della metropolitana riveste per Roma che è una città dove già si stenta molto a circolare e dove si riuscirà a circolare sempre meno.

Ora, uno dei motivi che vengono addotti per la difficoltà di risolvere i problemi del traffico è che Roma è costruita sopra un'altra città, anzi sopra diverse città, se si considerano i vari strati, risalenti alle varie epoche della romanità.

Questo, naturalmente, comporta gravissimi ostacoli per i lavori di costruzione della metropolitana, perché non appena si comincia a scavare si scopre qualche monumento; a questo punto la Sovrintendenza, magari attraverso l'ultimo dei suoi professorini, interviene — giustamente — e blocca tutto, finché non siano compiuti studi, accertamenti, e così via.

La metropolitana a Roma sarà così pronta alle calende greche, perché tutti questi imprevisti comportano poi, fatalmente, varianti al-

l'appalto dei lavori, modifiche della situazione, maggiori spese, riapprovazione della contabilità dei progetti, eccetera. Questa diventa veramente... la fabbrica di San Pietro! Eppure, quando questo tronco della metropolitana sarà ultimato, esso non sarà nemmeno sufficiente alle esigenze dei trasporti cittadini. A Roma non si vive più. Ora, come cultori della romanità possiamo anche rallegrarci che ci siano nel sottosuolo monumenti a iosa: ma a Roma bisogna pur vivere! O si fanno gli scavi archeologici, oppure ci si serve del sottosuolo della città per cercare di camminare. Bisogna pur scegliere, perché non c'è altra via d'uscita; altrimenti Roma è destinata a morire, come città moderna. Bisogna pur avere un certo senso della realtà: questi reperti si trovano perché si fa la metropolitana, non perché si sta conducendo una campagna archeologica; e si scava nel sottosuolo perché è necessario farlo.

I tecnici della Sovrintendenza, i fautori della difesa delle antichità dicono: « Mah, chi lo sa, un giorno, prima o poi, può darsi che l'antica Roma possa essere tutta riportata alla luce ». Tutto questo appartiene alla fantascienza! Ormai c'è un'altra città sopra di quella: la realtà è quella che è, gli scavi che ci sono ci sono, si è portato alla luce tutto quello che si poteva. Perché potesse riapparire tutta l'antica Roma dovrebbe avvenire veramente qualcosa di simile a ciò che è successo a Palestrina, piccola cittadina dove i bombardamenti hanno fatto crollare tutte le costruzioni degli strati superiori - conventi, chiese, palazzi - ed è uscito fuori il tempio della Fortuna Primigenia. A Roma, non so, dovrebbe scoppiare l'atomica, ed i superstiti dovrebbero andare a scavare l'antica Roma. All'infuori di questa ipotesi catastrofica, possibilità reali e concrete di riportare alla luce tutta l'antica Roma non ce ne sono.

Ora, può anche dispiacere di sospendere i poteri della Sovrintendenza ai monumenti; ma d'altra parte questa Roma che sta sotto non la vediamo mai, e non la vedremo mai se non per gli scavi che si fanno per la metropolitana. Cosa si vuol fare? Ormai dobbiamo vivere in questo secolo. A me sembra che bisognerebbe avere il coraggio ed il buon senso di tagliar corto, in questa situazione; altrimenti i miliardi che si stanziavano si buttanano dalla finestra, perché i lavori alla fine saranno costati due, tre volte tanto: è fatale.

Questo, poi, è un problema che riguarda non solo la metropolitana, ma qualunque tipo di scavo si debba fare a Roma. Prendiamo, per esempio, i parcheggi sotterranei, che

non si possono costruire perché sotto il galoppatoio c'è magari un monumento, e sotto Castel Sant'Angelo ce n'è un altro. È un'opera defatigante, che uccide la città. D'altra parte, se non si va sottoterra (mezzo privato o mezzo pubblico, questo ha poca importanza, perché tutti servono a Roma, dove non si cammina invece né col mezzo privato, né con quello pubblico), Roma muore. È un problema di importanza capitale, che investe non soltanto Roma, ma tutta la nazione, tutti coloro che hanno affari a Roma.

Io ho voluto gettare un sasso nello stagno. Forse l'emendamento da me proposto è un po' troppo drastico; però mi permetto di insistere, perché il problema esiste. Bisogna avere il coraggio morale di porsi: questo può essere un modo brutale di farlo, ma dobbiamo affrontarlo. Si biasima il comune, o il Ministero dei lavori pubblici; ma la vera ragione dei ritardi è che i lavori della metropolitana a piazza dell'Esedra sono stati bloccati dalla Sovrintendenza ai monumenti, che ha mandato per aria completamente tutti i lavori. Bisogna pur decidersi, altrimenti è meglio rinunciare a fare stanziamenti e programmi, e considerare la città di Roma condannata a morte.

Quella che io propongo è l'unica maniera di uscire da questa situazione, altrimenti non si farà mai nessun lavoro, perché ogni dieci metri c'è un monumento.

Se l'emendamento non può essere accolto in questa forma, suggerirei allora - se tutti i colleghi sono d'accordo - che la Commissione approvasse all'unanimità un ordine del giorno, in cui si invitasse il Governo a predisporre un provvedimento *ad hoc* per il sottosuolo della città di Roma. È un problema fondamentale, che noi facciamo finta di non vedere, mentre sappiamo bene che esiste.

AZIMONTI. L'emendamento presentato dall'onorevole Caradonna, evidentemente ha un suo fondamento logico, per le considerazioni che egli ha fatto. Mi permetto, però, di dire che io non credo sia competenza di questa Commissione inserire in questa legge un emendamento quale egli presenta.

Quindi, inviterei l'onorevole Caradonna a ritirare l'emendamento ed a presentare, invece, un ordine del giorno, nel senso da lui stesso ricordato in questo momento, di invito al Governo ad esaminare seriamente il problema e a predisporre quei provvedimenti atti a far superare ogni ulteriore *empasse* derivante dall'esistenza di un antichissimo sot-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1969

tosuolo, che si dovesse frapporre alla realizzazione della metropolitana di Roma.

CARADONNA. Aderisco all'invito e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'articolo 12, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole Caradonna ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti invita il Governo a predisporre opportuni provvedimenti atti a risolvere il problema dei vincoli archeologici nel sottosuolo della città di Roma, considerati i gravi inconvenienti che tali vincoli arrecano alla possibilità di creare celermente una valida rete metropolitana ed ogni altro sistema che possa facilitare il problema dei traffici nella capitale ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Pregherei l'onorevole Caradonna di formulare diversamente la prima parte del suo ordine del giorno, perché nel parlare di vincoli archeologici si entra in un settore molto delicato per cui i pareri possono essere molto contrastanti. Meglio sarebbe sollecitare uno studio generale del sottosuolo.

PRESIDENTE. Aderendo al suggerimento del Sottosegretario, l'onorevole Caradonna ha così modificato il suo ordine del giorno:

« La Commissione trasporti invita il Governo a considerare con particolare attenzione il problema dei vincoli archeologici nel sottosuolo della città di Roma, considerati i gravi inconvenienti che tali vincoli arrecano alla possibilità di creare celermente una valida rete metropolitana ed ogni altro sistema che possa facilitare il problema dei traffici nella capitale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Alessandrini e Monaco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti, considerato che per gli atti e i contratti inerenti alla costruzione e all'esercizio delle metropolitane è stata prevista una serie di agevolazioni fiscali di rilevante portata; rilevata l'opportunità di tale trattamento; constatato altresì che tale particolare regime fiscale riservato alle me-

tropolitane incide sensibilmente sulla parità di trattamento nei confronti degli altri sistemi di trasporto; accertato che, attraverso i vari sistemi di trasporto diversi dalle ferrovie metropolitane si svolge il maggior volume di traffico dei passeggeri; visto che il diverso trattamento fiscale si pone in posizione contrastante con l'indirizzo comunitario in tema di politica dei trasporti; impegna il Governo a porre allo studio la complessa materia e a predisporre, nel quadro di una organica e coordinata politica dei trasporti, adeguati provvedimenti che, secondo le crescenti esigenze e in connessione con lo sviluppo territoriale dei trasporti, mettano in grado i vari sistemi di trasporto di poter assolvere efficacemente, con la massima utilità per la collettività, la loro funzione di indispensabile strumento per lo sviluppo economico e sociale del paese, eliminando tutte le discriminazioni e le disparità esistenti tra settore pubblico e settore privato ».

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Alessandrini e Monaco. È chiaro comunque che le agevolazioni non potranno essere totali.

ALESSANDRINI. Mi dichiaro soddisfatto e non insisto per la votazione.

BATTISTELLA. Intervengo per dichiarazione di voto. Avevamo precisato le nostre posizioni nel corso della discussione generale; ora prendiamo atto - e consideriamo positivamente - che sono stati introdotti alcuni miglioramenti al testo del disegno di legge con l'accoglimento di alcune richieste da noi formulate. Sono stati accolti alcuni nostri emendamenti; soprattutto è stata sancita la competenza della regione in tema di piani dei trasporti pubblici: si tratta di aspetti positivi che confermano che in questa Commissione si sta manifestando, in questa legislatura, la volontà di affrontare in un modo nuovo i grossi problemi dei trasporti, in generale, e in particolare quello dei trasporti nei centri urbani.

Non si è, però, voluto tenere conto di altre richieste che avevamo avanzato, quale quella che faceva riferimento all'insufficienza degli stanziamenti. Eppure anche onorevoli colleghi di altri gruppi hanno concordato su questo elemento negativo. Non si è ritenuto necessario, inoltre, fare un discorso a parte per la grossa questione della metropolitana roma-

na: tutti si sono dichiarati concordi sull'assoluta urgenza di risolvere questo problema, ma si sono lasciate le cose come stanno. Così pure non si è chiusa la porta al capitale privato nella gestione e costruzione delle metropolitane.

Per queste ragioni il nostro gruppo non può votare a favore, ma si asterrà. La nostra astensione ha un significato ben preciso: porteremo avanti la nostra battaglia per mettere alla prova le assicurazioni del Governo e della maggioranza che a questo seguiranno altri provvedimenti.

AZIMONTI. Il gruppo democristiano voterà a favore di questo disegno di legge, convinto di varare una iniziativa che, pur nella sua limitatezza finanziaria — come noi stessi abbiamo rilevato — apre delle prospettive valide, che potranno in futuro essere ampliate se, come ci auguriamo, lo permetteranno le disponibilità finanziarie.

Voteremo a favore di questo provvedimento anche perché in esso, non modificando i concetti informativi del testo già approvato dal Senato, sono stati introdotti alcuni correttivi che rispondono ai nostri obiettivi politici: ciò soprattutto con riferimento alle competenze attribuite agli organismi regionali, nell'augurio che tutti ci facciamo che questi diventino presto una realtà.

PRESIDENTE. Al termine della discussione desidero rivolgere, anche a nome dei membri del Comitato ristretto, un particolare ringraziamento al relatore onorevole Belci, che ha tenuto con intelligenza e pazienza le fila del difficile procedere del disegno di legge, contribuendo validamente al buon esito dei nostri lavori.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Signor Presidente, desidero ringraziarla per la sensibilità da lei dimostrata nel mettere immediatamente all'ordine del giorno questo importante disegno di legge, la cui esigenza è stata chiaramente sottolineata e avvertita dal paese, in settori in cui — come è stato giustamente sottolineato — si opera con ritardo.

Desidero ringraziare anche tutta la Commissione e in modo particolare il relatore, onorevole Belci, che ha svolto, insieme al Comitato ristretto, un lavoro coscienzioso, serio, organico, dando un contributo notevole al miglioramento del testo e imprimendo al suo iter una spinta decisiva e costruttiva.

L'onorevole Battistella ha indicato i motivi per cui il suo gruppo si astiene, pur ammettendo che vi è un modo nuovo di procedere nell'interpretare e accogliere le istanze e le esigenze che ormai sono mature nella coscienza del paese. Non vi è dubbio che questa è la linea che noi intendiamo perseguire, non soltanto come fatto nuovo politico, ma come necessario raccordo tra Parlamento e Governo, come dato di collaborazione permanente, serio e organico; e se si valuta come, soprattutto nel settore finanziario, l'iniziale impegno si sia esteso, proprio per volontà decisa dei membri delle Commissioni, dei due rami del Parlamento, si può dire che veramente si è fatto un notevole passo avanti.

Ringrazio l'onorevole Azimonti per ciò che ha dichiarato. Evidentemente è in questo spirito che l'azione del Ministero dei trasporti si svolge e vuole continuare a svolgersi, proprio per assicurare anche a questo fondamentale e importante settore la maggiore speditezza possibile.

Se delle riserve, questa mattina, sono state avanzate, esse riguardano semplicemente la volontà precisa di evitare di creare ostacoli a un procedimento che deve essere il più rapido possibile, nell'interesse delle comunità che oggi, sul piano dei trasporti, versano in gravissime difficoltà. In questo spirito, ringrazio la Commissione.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Conferimento di posti di organico nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e nell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (1644), e delle proposte di legge Reale Giuseppe ed altri: Norme per l'assunzione degli idonei del concorso a 300 posti di ufficiale di terza classe nonché degli idonei di altri concorsi banditi dall'Amministrazione poste e telecomunicazioni (970); Mancini Antonio: Conferimento dei posti di organico nell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni (1389).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Conferimento di posti in organico nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e nell'Azienda di Stato per i servizi telefonici »; e delle proposte di legge d'ini-

ziativa dei deputati Reale Giuseppe ed altri: « Norme per l'ammissione degli idonei del concorso a 300 posti di ufficiale di terza classe nonché degli idonei di altri concorsi banditi dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni; Mancini Antonio: « Conferimento dei posti di organico nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, con una condizione, di carattere tecnico, che esamineremo in sede di discussione degli articoli. Purtroppo, però, la Commissione affari costituzionali non ha invece, nemmeno nella seduta odierna, espresso il prescritto parere, vincolante per la Commissione di merito.

Io non posso che esprimere la mia viva preoccupazione per questa situazione, nella quale siamo costretti a segnare il passo nell'ulteriore *iter* di un provvedimento particolarmente atteso in una situazione sindacale surriscaldata.

DAMICO. Noi abbiamo tentato di imporre un certo ritmo ai nostri lavori, specie in questi ultimi due mesi, per l'esame di questo provvedimento oggi nuovamente all'ordine del giorno. Ci troviamo attualmente, nel paese, di fronte ad un'ondata di scioperi, annunciati e attuati, dei postelegrafonici, telefonici e ferrovieri. Ora, io mi domando una volta ancora: come riusciamo noi, in Commissione, a corrispondere alle istanze del paese e ad agire celermente non dico per imporre delle soluzioni, ma per contribuire a snellire l'*iter* di provvedimenti atti a sanare i contrasti esistenti nel mondo sindacale?

È possibile mai che la Commissione trasporti non possa essere investita anche direttamente di problemi che, non risolti, vedono l'agitazione di decine di migliaia di lavoratori, agitazione che poi blocca l'intero paese? Dobbiamo averne una informazione diretta; dobbiamo sapere quali sono gli elementi della disputa! È intollerabile che la Commissione sia lasciata completamente estranea di fronte ad un problema di tanta importanza!

Questo mi sento in obbligo di dire, per chiedere un'informazione adeguata e responsabile, nell'interesse nostro, come membri di questa Commissione parlamentare, e del paese.

PRESIDENTE. Noi abbiamo soltanto la possibilità di invitare il Ministro ad esporre i termini della situazione: nessun altro potere assegna il Regolamento alla Commis-

sione, salvo quello di approvare rapidamente i provvedimenti. E questo noi cerchiamo di fare, nei limiti in cui ci è possibile farlo. Come iniziativa nostra, dal punto di vista del Regolamento, torno a ripetere, non abbiamo nulla da fare se non pregare il Ministro di venire qui in Commissione e riferire sulla situazione in atto.

GUGLIELMINO. Non solo, devo dire, il collega Damico aveva ragione di puntualizzare la situazione di fatto in cui oggi si trova la Commissione trasporti, di fronte all'attuale stato di cose esistente nel nostro paese, ma devo aggiungere da parte mia che noi già ci siamo trovati, specie per la questione dei postelegrafonici, davanti a una dichiarazione del sottosegretario Volpe, in cui si affermava la buona volontà del Governo ad affrontare i relativi problemi. Ma la realtà è ben diversa. Oggi è in atto un'agitazione sindacale, con conseguente proclamazione di sciopero, e leggiamo dai giornali che stamane il Consiglio dei ministri sta affrontando il problema e predisponendo i provvedimenti atti a far superare gli scogli della controversia in corso.

Ora, noi saremo chiamati ad esaminare e approvare un provvedimento legislativo dopo e soltanto dopo lo sciopero.

Ritengo invece indispensabile che la Commissione sia informata non solo del modo con cui il Governo risponde alle osservazioni ed alle richieste avanzate nelle trattative dai sindacati, ma anche del perché non si sia ancora provveduto ad affrontare una serie di provvedimenti, che si pongono anche come necessarie conseguenze di leggi che noi stessi abbiamo approvato: vedi, per esempio, la questione della riduzione dell'orario di lavoro dei ferrovieri, al quale si collega il problema dei nuovi organici. Il Governo ha rifiutato di discuterlo nel contesto della stessa legge, ed ha assicurato alla Commissione che questo problema sarebbe stato affrontato con urgenza. Eccoci qua: ci troviamo con lo sciopero dei ferrovieri, causato appunto dal problema degli organici.

È che non esiste un giusto rapporto tra Commissione e Governo, anche per quanto riguarda la fase di formazione delle leggi.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Posso rispondere brevemente, per quanto riguarda la questione dello sciopero delle ferrovie.

Il motivo fondamentale per cui è scoppiato lo sciopero non è quello della necessità di ri-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1969

vedere gli organici, in conseguenza della riduzione dell'orario di lavoro. Lo sciopero è stato determinato dall'atteggiamento del Ministero (sul quale il ministro, io spero, potrà esprimere il suo giudizio) per quanto riguarda determinate autolinee private. Questo, fondamentalmente, è il motivo principale dello sciopero. C'è da sperare in una soluzione positiva, perché le trattative ieri sono andate molto bene. Non ho seguito io la vertenza, ma il ministro in persona; dichiaro comunque, a nome del ministro, che se la Commissione desidera informazioni più dettagliate, egli stesso potrà venire a fornirle, nella maniera più ampia.

Per quanto riguarda il Ministero delle poste, mi posso fare portavoce di questa esigenza della Commissione.

CEBRELLI. Sarebbe la seconda volta che chiediamo alla Presidenza (la quale, per altro, ha sempre provveduto con la massima sollecitudine) di adoperarsi perché il ministro delle poste ci dicesse cosa si intende fare in ordine alla situazione di lotta in atto. Le risposte, però, non ci sono state; c'è stata solamente dell'arroganza. C'è solamente da dire che il Governo si è rifiutato di incontrarsi con le organizzazioni sindacali. Ecco il punto, gravissimo, al quale siamo arrivati.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questa mi sembra un'affermazione un po' azzardata. A me risulta che questi incontri avvengono continuamente.

DAMICO. Signor Presidente, io vorrei soltanto sollevare una questione di principio, come richiesta formale. Proprio per un esatto rapporto tra esecutivo e legislativo, ritengo che ogni qual volta siano in discussione problemi di tale natura e di tale portata il sottosegretario, o il ministro in persona, dovrebbero venire a parlarne in Commissione. Non è pensabile che non ci siano dei rapporti di questo tipo. Sarebbe anche bene, infatti, che la Commissione fosse informata circa gli orientamenti del ministro Gaspari in materia di competenze accessorie, di organici, e così via. Certo, è competenza dell'esecutivo esprimere dei giudizi e adottare una determinata politica; ma sarebbe bene che ognuno si assumesse le sue responsabilità perché, per esempio, certe cose dette in questi giorni hanno aggravato la tensione, determinando quel clima che ha portato allo sciopero.

Io sento, insomma, l'esigenza che, di fronte a problemi così gravi, che investono categorie di lavoratori che hanno poi una grande importanza nella vita del paese, come quelle dei trasporti, ci sia un rapporto costante e proficuo dell'esecutivo con la Commissione. È necessario che ci si venga a dire, ed anche tempestivamente, quali sono i problemi: si convochi la Commissione appositamente, proprio per averne il giudizio. Questo è il corretto rapporto da istituire, ed è questo il senso della formale richiesta che io avanzo.

PRESIDENTE. Resta comunque stabilito, in modo preciso, che la Commissione non ha un potere di iniziativa. La Commissione, cioè, esamina le leggi, oppure può chiedere al ministro di venire a riferire su particolari situazioni. Questo lo possiamo fare: lo abbiamo fatto in passato, e possiamo tornare a farlo anche oggi. Fatti questi due passi, tuttavia, non possiamo fare altro, perché il Regolamento non ci dà poteri autonomi di intervento. Ognuno, naturalmente, lavora entro la propria sfera di attività, secondo le proprie attribuzioni e competenze.

Comunque, io mi renderò senz'altro interprete del desiderio della Commissione di sentire i ministri interessati sui problemi che attualmente creano difficoltà tra i lavoratori del paese. Prego quindi il sottosegretario di rendersi anch'egli interprete di questo desiderio della Commissione presso il ministro.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Parlerò oggi stesso con il Ministro.

PRESIDENTE. Preso atto dell'assicurazione fornita dal Sottosegretario, rinvio il seguito della discussione sul disegno di legge n. 1644 e sulle proposte di legge n. 970 e n. 1389.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie

metropolitane » (*Testo unificato approvato dal Senato*) (1555).

Presenti	26
Votanti	15
Astenuti	11
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	—

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amodio, Azimonti, Belci, Canestrari, Guerrini Giorgio, Marocco, Maraccini, Merli, Molè, Russo Ferdinando, Salomone, Squicciarini, Turnaturi, Zanibelli.

Si sono astenuti:

Ballarin, Battistella, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Gatto, Giachini, Guglielmino, Pirastu, Skerk, Tripodi Girolamo.

Sono in congedo:

Bianchi Gerardo e Mancini Antonio.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO