

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

35.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 1970

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BIANCHI GERARDO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea « A » della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145 (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2268)	369
PRESIDENTE	369, 370, 371
BATTISTELLA	371
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	371
DAMICO	370
ZUCCHINI	370
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	372

La seduta comincia alle 9,40.

PIRASTU, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea « A » della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145 (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2268).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea " A " della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145 ».

Il disegno di legge è già stato approvato dalla VII Commissione del Senato nella seduta del 22 gennaio 1970.

Poiché il relatore, onorevole Querci, è oggi impegnato altrove per ragioni politiche, data la necessità di discutere ed approvare urgentemente il provvedimento, mi sostituirò al relatore.

Ricordo che nella seduta dell'8 ottobre 1969, in occasione della discussione del disegno di legge recante disposizioni per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane, da più parti è stato anche fatto riferimento agli aspetti peculiari che la metropolitana di

Roma presenta. Questo precedente mi permette di non entrare nei particolari del provvedimento ora al nostro esame. Mi limiterò a ricordare che con la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, era stata disposta la concessione di sola costruzione di un primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) della linea « A » della ferrovia metropolitana di Roma, da Osteria del Curato a Piazza Risorgimento. Alle altre opere di completamento e impianto avrebbe dovuto provvedere il concessionario dell'esercizio, cioè il comune di Roma. Poiché sappiamo bene quali sono le condizioni finanziarie del comune di Roma, o interviene lo Stato o non si conclude nulla. È stato perciò deciso di intervenire con l'erogazione al comune stesso di un concorso dello Stato, ripartito in 30 annualità, corrispondenti alla quota annua di ammortamento della spesa prevista in 30 miliardi. Detto concorso potrà essere messo a disposizione del comune per lo sconto presso istituti finanziari. La spesa è stata quindi determinata in 30 annualità, di lire 2 mila 64 milioni ciascuna.

Data l'assoluta necessità del suddetto concorso statale, concludo invitando i colleghi ad approvare il disegno di legge, avvertendo che le Commissioni II e V hanno espresso parere favorevole.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DAMICO. Desidero fare alcune considerazioni al fine di chiarire determinate questioni.

L'articolo 2 della legge n. 1042 del 1969, richiamata dall'articolo 1 del disegno di legge in esame, è formulato in modo tale che potrebbe sorgere il dubbio che il comune di Roma non può accedere ai finanziamenti che oggi andiamo a concedere fino a che non esisterà un piano comprensoriale di massima per la metropolitana. Occorre invece chiarire in modo esplicito che il richiamo suddetto vale solo per l'approvazione dei progetti (che è pertanto di competenza esclusiva del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la Commissione di cui al secondo comma dell'articolo 2 della legge n. 1042 del 1969) e per l'erogazione del contributo. E colgo l'occasione per ripetere ancora una volta che il citato articolo 2 della legge n. 1042 vuole solo assicurare, insieme al necessario coordinamento dei vari sistemi di trasporto, una sollecita conclusione dell'*iter* tecnico di applicazione della legge sulle metropolitane.

La seconda questione che voglio chiarire riguarda il tasso relativo al contributo dello Stato. Se non erro lo Stato, in genere, per i

contributi che concede per autostrade, strade, ecc., pratica un tasso pari al 6 per cento. Per questa legge il tasso sui 2.064 milioni è del 5,5 per cento, ed io vorrei far rilevare questa differenza, tanto più che nell'articolo 1 del provvedimento in esame si stabilisce che la quota annua di ammortamento ed interessi non deve essere superiore al 6,5 per cento della spesa, entro il limite massimo di spesa di 30 miliardi di lire. Ed è, quindi, una contraddizione affermare che il tasso non deve essere superiore al 6,5 per cento, quando invece lo si fissa al 5,5 per cento.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che nella relazione che accompagnava al Senato il disegno di legge, è scritto che il tasso del 5,5 per cento è dato dal tasso attuale di sconto - 3,50 - aumentato di due punti.

DAMICO. Quello che io volevo far rilevare è che per i contributi per le autostrade il tasso si è sempre mantenuto pari, *grosso modo*, al 6 per cento, e ciò sarebbe opportuno tener fermo oggi, in una situazione in cui abbiamo un aumento del tasso di sconto, con problemi estremamente seri. Il comune di Roma - ammesso che trovi una banca che gli conceda immediatamente il fido bancario per 30 miliardi - non avrà 30, ma 23-24 miliardi. È questa, quindi, la cifra che il comune di Roma avrà a disposizione per il finanziamento della ferrovia metropolitana, e dovrà cercare altrove la restante somma. Pur considerando tutto questo, il gruppo comunista è favorevole all'approvazione del provvedimento.

ZUCCHINI. Il disegno di legge al nostro esame è certamente meritevole della nostra approvazione poiché per Roma la ferrovia metropolitana è diventata indispensabile per risolvere le difficoltà del traffico; però mi sia consentito di dire che questo provvedimento si inserisce in una azione politica che molto spesso viene efficacemente definita « politica del carciofo » in quanto volta a risolvere, in modo frammentario e parziale volta a volta i singoli problemi. Ora io vorrei, nel dare il mio assenso - e quello del mio gruppo - a questo disegno di legge, sottolineare la necessità di una azione politica più organica e più armonica nel settore dei trasporti: un'azione politica che, partendo dalle ferrovie metropolitane, si estenda alle autostrade, alle strade nazionali, alle ferrovie, alle linee marittime, ai porti, ecc. In tal senso potrà risultare particolarmente utile l'indagine conoscitiva che la Commissione si appresta a svolgere.

Con le precisazioni fatte dal collega Damico e con questo mio ultimo richiamo, ritengo che il disegno di legge possa essere approvato.

BATTISTELLA. Sarei grato all'onorevole sottosegretario se volesse informare la Commissione sull'eventuale intendimento del Governo di presentare altri provvedimenti speciali per il finanziamento della costruzione di metropolitane in città diverse da Roma.

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

Le considerazioni emerse nel corso del dibattito non possono non trovare consenziente la Commissione. D'altra parte i problemi posti esistono e sono gravi, come ho già avuto occasione di affermare anche io. Come diceva il collega Zucchini, nella prossima indagine conoscitiva la Commissione avrà modo di approfondire l'insieme dei problemi del settore dei trasporti che non sono né semplici, né facili per la molteplicità degli aspetti tecnici, finanziari, sociali, economici. Tenendo presente le osservazioni fatte mi pare si possa quindi approvare il disegno di legge.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Desidero ringraziare la Commissione per l'assenso che essa sta per dare a questo disegno di legge, che è stato già approvato all'unanimità dalla VII Commissione permanente del Senato e che, evidentemente, rappresenta un provvedimento eccezionale tenuto conto della particolare situazione del comune di Roma. Vorrei aggiungere che non c'è solo bisogno di fare presto, bisogna anche fare bene, e per fare presto e bene — per dotare Roma della ferrovia metropolitana — occorrono determinati mezzi che lo Stato ha reperito in questo particolare modo, anche se sono valide le considerazioni che qui sono state fatte circa il tasso al quale questo denaro viene dato. Il 5,5 per cento è un tasso alto, ma si è dovuto tenere in considerazione anche un criterio di perequazione da adottare per tutti gli interventi statali in situazioni analoghe.

Per quanto riguarda poi la considerazione circa la necessità di coordinare la politica dei trasporti nel nostro paese, sarebbe auspicabile che ciò avvenisse attraverso una opportuna iniziativa legislativa tendente a regolare le varie particolari competenze in materia di trasporti e ad organizzare anche determinati settori del Ministero della marina mercantile e di altri ministeri.

In ordine al disegno di legge in esame, desidererei ancora aggiungere che la ferrovia metropolitana a Roma diventa ogni giorno più indispensabile e si può avere un'idea di questo solo che si pensi al tempo di percorrenza che si impiega per raggiungere l'aeroporto di Fiumicino partendo dal centro di Roma; se non si provvederà in tempo, quindi, all'attuazione di detta rete metropolitana si correrà anche il rischio di perdere un notevole flusso di turisti, cosa che sarebbe estremamente dannosa per la nostra economia. Quindi io esprimo il compiacimento del Governo per l'assenso che viene dato a questo disegno di legge, tenendo presente le considerazioni che sono emerse nel corso di questo dibattito e mi auguro che a conclusione dei lavori della indagine conoscitiva, da parte dei colleghi vengano tutte quelle indicazioni che possano aiutare il Governo a meglio affrontare la delicata materia dei trasporti nel nostro paese.

Per quanto riguarda l'esplicita richiesta formulata dall'onorevole Battistella, non posso far altro che riferirmi alle dichiarazioni rese dal Ministro al Senato nel corso del dibattito recentemente avvenuto. Le dichiarazioni del Ministro riguardavano la presentazione di un disegno di legge avente come oggetto specifico il problema delle linee metropolitane del nostro paese. È quindi evidente che esiste la ferma intenzione di realizzare le metropolitane, al fine di dotare tutte le nostre città di questo modernissimo mezzo di locomozione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, e nessuno chiede di parlare li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura. Avverto che l'articolo 1 è stato stampato con un errore materiale: manca l'indicazione, nell'ultimo comma, della legge sulle metropolitane. Lo leggerò nel testo corretto.

ART. 1.

Per la costruzione delle opere di completamento (elettrificazione, impianti di segnalamento, di telecomunicazione, di blocco automatico, eccetera) e per l'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio di prima dotazione della linea « A » della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e piazza Risorgimento (Prati), potrà essere accordato un concorso dello Stato in trenta annualità, in misura pari alla quota annua di ammortamento ed interessi, al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti

ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento della spesa, entro il limite massimo di spesa di 30 miliardi di lire. Il concorso medesimo potrà essere messo a disposizione del comune di Roma per operazioni finanziarie ai sensi degli articoli 35 e seguenti del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Per l'approvazione dei progetti e per la erogazione del contributo si applicano le norme contenute nella legge 29 dicembre 1969, n. 1042, concernente la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane.

(È approvato).

ART. 2.

La spesa derivante dalla erogazione del concorso previsto dal precedente articolo verrà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in misura di lire 2.064 milioni per ciascuno degli anni dal 1970 al 1999.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere di lire 2.064 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1970 si provvede con corrispondente riduzione del capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1970.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

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: « Finanziamento delle opere di completamento e del materiale rotabile della linea " A " della ferrovia metropolitana di Roma di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145 » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2268):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Azimonti, Ballarin, Battistella, Belci, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Cicerone, Damico, Foscarini, Giachini, Guglielmino, Mancini Antonio, Marrocco, Marraccini, Merli, Monaco, Pirastu, Querci, Salomone, Scianatico, Skerk, Tripodi Girolamo, Zanibelli, Zucchini.

La seduta termina alle 10,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO