

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

LI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

|   | PAG.                    |   | PAG.     |
|---|-------------------------|---|----------|
| <b>INDICE</b>   |                         |   |          |
| <b>Comunicazione del Presidente:</b>  |                         | BERAGNOLI . . . . .   | 544, 548 |
| PRESIDENTE . . . . .  | 534                     | GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 545, 547 |
| <b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>   |                         | GUARRA . . . . .  | 541, 544 |
| PRESIDENTE . . . . .  | 534                     | RIPAMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .  | 540, 544 |
| BRANDI . . . . .  | 534                     | TODROS . . . . .  | 542      |
| <b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>   |                         | <b>Disegni di legge (Rinvio della discussione):</b>   |          |
| Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali (3086) . . . . .                             | 534                     | Modifiche alla composizione del Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese (2793) . . . . .                        | 548      |
| PRESIDENTE . . . . .  | 534, 535, 538, 539      | PRESIDENTE . . . . .  | 548      |
| BRANDI, <i>Relatore</i> . . . . .   | 534, 538                | AMENDOLA PIETRO . . . . .   | 548      |
| COTTONE . . . . .   | 536                     | GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 548      |
| CURTI IVANO . . . . .   | 536                     | RIPAMONTI . . . . .   | 548      |
| GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 539                     | Completamento del trasferimento degli abitanti di Gairo ed Osini (Nuoro) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2848) . . . . . | 549      |
| GREGGI . . . . .  | 537                     | PRESIDENTE . . . . .  | 549, 552 |
| GUARRA . . . . .  | 537                     | BARONI . . . . .  | 551      |
| RIPAMONTI . . . . .   | 537                     | BOTTARI, <i>Relatore</i> . . . . .  | 549, 551 |
| TODROS . . . . .  | 535                     | GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 551      |
| <b>Proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>  |                         | PIRASTU . . . . .   | 549, 550 |
| CODIGNOLA e RIPAMONTI: Modifiche alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori (2899);    |                         | RIPAMONTI . . . . .   | 550      |
| TODROS ed altri: Modifica alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori (3051) . . . . . | 540                     | <b>Votazione segreta:</b>   |          |
| PRESIDENTE . . . . .  | 540, 541, 544, 546, 548 | PRESIDENTE . . . . .  | 552      |
| BARONI . . . . .  | 544                     |   |          |

**La seduta comincia alle 9,30.**

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

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione dei progetti di legge n. 2899, 3051, 2848 e 3086 all'ordine del giorno della seduta odierna il deputato Pirastu sostituisce il deputato Di Vittorio Berti Baldina.

**Inversione dell'ordine del giorno.**

BRANDI. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di discutere subito il disegno di legge: « Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » (3086).

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito nel senso proposto dal deputato Brandi.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali (3086).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

La V Commissione ha espresso parere favorevole su questo provvedimento con la seguente motivazione: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole richiamando, per altro, l'attenzione della competente Commissione di merito e del Governo:

1°) sulla necessità di una più esatta valutazione dei preventivi di spesa per costruzioni stradali ed autostradali che spesso subiscono forti dilatazioni, fino a raddoppiare quasi le iniziali previsioni, come appunto si è verificato nel caso della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

2°) sulle esigenze che i disegni di legge di spesa siano presentati al Parlamento con un'esauriente e puntuale relazione circa le conseguenze finanziarie implicate.

Al riguardo la Commissione non può consentire, con la affermazione contenuta nella relazione che accompagna il disegno di legge n. 3086, secondo la quale non comporterebbe alcun aggravio finanziario per il bilancio il provvedimento che invece autorizza l'« Anas » a contrarre mutui per 46 miliardi, il cui ammortamento risulterà, in definitiva, a carico del bilancio dello Stato, che

vi provvederà con il versamento all'Azienda di un'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e sugli olii lubrificanti. Ne può consentire con la motivazione di un imprevisto ed imprevedibile minor realizzo della precedente autorizzazione a contrarre prestiti obbligazionari per il verificatosi scarto cartelle, che è, invece, da considerare come onere normale e prevedibile di una siffatta operazione finanziaria ».

Il Relatore, onorevole Brandi ha facoltà di svolgere la relazione.

BRANDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione ha lo scopo essenziale di permettere all'« Anas » la ultimazione della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole per quanto riguarda la spesa di 46 miliardi, che si rende necessaria per il completamento dell'opera. Vorrei però illustrare alla Commissione le cause che hanno determinato la necessità di questo ulteriore reperimento di fondi.

Prima di tutto bisogna considerare che il tronco autostradale si disnoderà per 13 chilometri e mezzo in più di quelli previsti per consentire l'allacciamento dell'autostrada stessa con il porto di Reggio Calabria. Tale aumento del percorso autostradale comporta già la spesa di 2 miliardi.

In secondo luogo si deve tener presente l'intervenuto aumento dei costi, che ha influito in notevole misura.

Vanno poi considerate le difficoltà impreviste sorte durante l'esecuzione dell'opera e causate, per la maggior parte, dalla natura montagnosa del terreno. Altra causa dell'aumento del costo dell'opera va ravvisata nelle varianti tecniche che si sono dovute apportare al progetto per adeguarlo alle nuove prescrizioni sull'edilizia antisismica.

Infine bisogna tener presente che il ricavo netto della contrazione di mutui, autorizzata ai sensi dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 1965, n. 1464, per un importo complessivo di 260 miliardi, è stato di lire 238 miliardi circa, al netto dello scarto cartelle e delle spese di stipula.

Comunque non si deve dimenticare che il costo medio per chilometro dell'autostrada del Sole a nord di Roma (tratto appenninico) è stato di 700 milioni, mentre il costo medio per chilometro per il tronco Salerno-Reggio Calabria (tratto montagnoso) è di circa 630 milioni.

Giova infine tener presente che il disegno di legge non comporta alcun aggravio finanziario, dal momento che l'onere delle rate di ammortamento dei nuovi mutui graverà, come per le rate dei mutui fino ad ora realizzati, sul bilancio dell'« Anas », che vi provvederà con parte del contributo annuo del Tesoro tratto dal gettito dell'imposta di fabbricazione della benzina e degli olii lubrificanti, di cui alla lettera a) dell'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59.

Ma a parte queste considerazioni di carattere eminentemente economico, credo che da ogni parte politica si riconosca l'opportunità di realizzare quanto prima questa importante opera autostradale, la quale porterà concreti benefici non soltanto al sud ma all'intero territorio nazionale.

Queste le ragioni per le quali, dichiarandomi favorevole all'approvazione del disegno di legge, invito la Commissione ad approvarlo il più rapidamente possibile onde evitare qualsiasi interruzione dei lavori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TODROS. Vorrei fare alcune considerazioni che contrastano con quanto l'onorevole Brandi ha affermato nella sua relazione. Premetto che anch'io ritengo che la causa prima che ha determinato l'esigenza di nuovi mutui vada ricercata nello scarto cartelle, che ha fatto sì che il ricavo netto dei mutui precedenti fosse inferiore al previsto di 28 miliardi, e che mi rendo conto della sussistenza degli altri fattori che il Relatore ha enumerato, come l'aumento dei costi e le difficoltà imprevedute sorte durante l'esecuzione dell'opera. Non ritengo però che tali cause possano giustificare il modo con cui, ormai da diverso tempo, si stanno conducendo avanti le opere nel campo delle costruzioni autostradali. Purtroppo i rilievi formulati dalla Commissione bilancio circa la inadeguata valutazione dei preventivi di spesa sono esatti. È necessario che i progetti delle autostrade, quando si giunge all'appalto, siano precisi, dettagliati e corredati di tutte le necessarie indagini di carattere geologico. Prima di essere deputato ho lavorato per la realizzazione di un tronco dell'autostrada del Sole nel tratto Firenze-Bologna e devo dire che il progetto era così preciso, ed accompagnato da tutti i dati necessari, da rendere irrilevanti le modifiche necessarie all'atto dell'esecuzione. Ora non possiamo ammettere che si affronti una spesa di molti miliardi senza disporre una progettazione che riduca al minimo il rischio dei maggiori oneri. Purtroppo, specialmente da parte del-

l'« Anas », non si segue questo metodo e le conseguenze sono fin troppo chiare. Così il Relatore ha parlato di difficoltà imprevedute e di scarto cartelle come una giustificazione logica del maggior onere. Non posso che ripetere che le difficoltà, tecniche almeno nei limiti di quanto prevedibile, devono essere identificate e conosciute in fase di progetto e di determinazione del tracciato, onde evitare che il denaro dello Stato sia amministrato con leggerezza. Lo stesso discorso vale per lo scarto cartelle del quale abbiamo recentemente discusso a lungo; lo scarto cartelle può essere infatti calcolato al centesimo nel momento che si stabilisce l'accensione del mutuo e le relative condizioni.

Non è possibile dunque ammettere che si continui a procedere alla esecuzione di grandi opere seguendo il sistema attuale. Per la verità, tutto quanto concerne questo tronco autostradale ci convince poco! Per questo molto presto, in assemblea, chiederemo al Governo quanto ci sia di vero sul collegamento esistente tra l'esonero dalle sue funzioni del direttore generale dell'« Anas » e la realizzazione del tronco autostradale Salerno-Reggio Calabria. Tra l'altro, alcuni giornali hanno riferito dei fatti che, a mio avviso, sono abbastanza gravi circa i rapporti tra l'ex direttore generale dell'« Anas » ed il Ministro, proprio per quanto riguarda gli appalti di alcuni tronchi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Ricordo che il nostro gruppo ha già espresso il proprio parere in occasione della discussione della legge 30 dicembre 1965, n. 1464, motivando la sua astensione nella votazione della legge stessa con una chiara posizione di contrasto con la politica delle autostrade che il Governo ha perseguito in questi anni nel nostro Paese. Sono appunto quegli stessi motivi che anche oggi portano il nostro gruppo ad astenersi nella votazione del disegno di legge. Non sarà certo l'autostrada del sole che risolverà i grossi problemi del Sud; essa permetterà al massimo la realizzazione di ulteriori speculazioni sulle coste calabro-lucane, in parte ancora non toccate dagli interventi speculativi di proprietari di aree. Non bisogna dimenticare infatti che vi sono molte società del nord che hanno acquistato terreni per lungo tratto di coste e che non si aspetta altro che l'autostrada permetta l'afflusso di un certo traffico turistico, per invadere la zona con interventi di tali dimensioni da rovinare le bellezze naturali, senza offrire alcun con-

tributo concreto alla risoluzione dei problemi dell'economia meridionale e senza portare quel benessere economico che da certi interventi ci si potrebbe attendere.

Mi auguro quindi che il Governo porti avanti per il meridione una politica molto più efficace e veramente tesa al progresso di quelle regioni attualmente depresse.

Per queste ragioni la mia parte politica si asterrà nella votazione sul disegno di legge.

CURTI IVANO. Già in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici il nostro gruppo espresse il suo parere sulla politica autostradale. La discussione del presente disegno di legge mi fornisce l'occasione per ripetere ancora una volta che non siamo contrari, in linea di principio, alla realizzazione di una politica autostradale; quello che ci porta ad esprimere un giudizio negativo ogni volta che ci troviamo di fronte a provvedimenti come quello oggi in discussione, è il fatto che tutte le disponibilità di bilancio, presenti e future, vengono impegnate per le autostrade. In altre parole, noi criticiamo il ritmo, a nostro avviso troppo accelerato, che si dà agli investimenti in questo settore. Noi non ammettiamo che la realizzazione delle autostrade vada a discapito della viabilità ordinaria: se infatti è importante portare a termine, con il tempo e con la gradualità dovuta, i programmi delle autostrade, è altrettanto importante affrontare e risolvere i gravi problemi che riguardano l'intera rete stradale nazionale. Parlo delle « strozzature » che ci sono in tutte le strade nazionali le quali sono in una situazione di dissesto generale. Tale situazione va posta anche in relazione al passaggio di molte strade dalle province allo Stato: queste strade non hanno oggi neppure l'ordinaria manutenzione, sono prive di cantonieri e i capi compartimento, non hanno più il tempo di seguire i lavori e di orientarsi e muoversi di pari passo con il progresso tecnico, ma sono stati ridotti a semplici impiegati d'ordine.

Per quanto poi riguarda la questione dello scarto cartelle sollevata dall'onorevole Todros, noi riteniamo assurdo che l'« Anas » debba continuare a sopportare l'onere dello scarto cartelle, spendendo somme per le quali i risparmiatori non ritraggono alcun beneficio.

Devo inoltre criticare la mancanza di precisione dei preventivi di spesa a suo tempo predisposti, che ha fatto sì che dai 118 miliardi di spesa previsti per la realizzazione del-

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria si siano giunti ai 238 miliardi attuali, che, per altro, non rappresentano nemmeno la spesa definitiva, dal momento che l'autostrada deve essere ancora portata a termine e quindi non possiamo sapere se vi saranno altre « sorprese » prima del completamento dell'opera.

Concludo ripetendo ancora una volta che la mia parte politica non è contraria, in linea di principio, alla realizzazione di una politica autostradale, ma si oppone decisamente al modo con il quale tale politica viene attuata per gli effetti negativi che si riflettono sullo sviluppo dell'intera rete della viabilità ordinaria.

COTTONE. Pur con tutte le critiche che si possono e che si debbono fare circa la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria — 28 miliardi di scarto cartelle sono eccessivi e le previsioni di spesa si sono rivelate in gran parte errate — pur con tutte queste critiche mi pare che non si possa non approvare il disegno di legge in discussione. Infatti l'Autostrada del Sole ha un valore in quanto attraversa tutta la penisola.

L'onorevole Todros ha fatto rilevare che, purtroppo, le previsioni relative a questo tipo di lavori spesso sono inesatte, magari per difetto, ed ha ricordato il tratto Firenze-Bologna, al quale ha avuto il piacere di lavorare e relativamente al quale le previsioni tecniche erano quasi perfette. Il « quasi » dimostra che quando si parla di previsioni si sa che queste non possono essere assolutamente esatte. Un famoso detto danese dice che « le previsioni sono difficili, specie quando si riferiscono al futuro ».

Le previsioni possono essere approssimate fino ad un certo punto, ma forse nel caso dell'Autostrada del Sole, per quanto riguarda il tronco meridionale le previsioni si sono rilevate inesatte per difetto. Ma comunque non è questa una buona ragione per non approvare il disegno di legge.

Vorrei fare un'osservazione al collega Todros il quale ha affermato che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non risolverà i problemi del Mezzogiorno. È vero che nessun provvedimento risolve mai tutti i problemi perché ve ne sono sempre di nuovi, ma mi sembra esagerato dire che l'autostrada stessa non avrà alcuna influenza nello sviluppo del Mezzogiorno.

Lo stesso collega Todros ha aggiunto che si prevede già una serie di speculazioni attorno al tracciato dell'autostrada, con accaparramento di aree da parte di speculatori

che magari deturperanno il paesaggio e rovineranno le bellezze naturali della zona; questa è una buona ragione perché da parte mia si debba censurare la maggioranza che ancora perde tempo e tarda ad affrontare l'esame del progetto di nuova legge urbanistica che noi liberali abbiamo presentato.

Immagino che vi siano questi accaparramenti di aree, anche sotto forma speculativa, ma essi (e tuttavia la speculazione può essere evitata se le pubbliche autorità eserciteranno il loro controllo), porteranno comunque nuova vita a queste zone che per secoli sono state abbandonate.

Per tali ragioni, noi voteremo a favore del disegno di legge.

**RIPAMONTI.** L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è una autostrada senza pedaggio, e pertanto rientra fra i compiti specifici dell'« Anas » provvedere alla sua realizzazione con i mezzi di bilancio oppure mediante assunzione di mutui i cui ammortamenti rientrano fra le spese in bilancio dell'« Anas »

Direi anche che è urgente completare il tronco autostradale in questione data la carenza delle attrezzature viarie della zona.

Piuttosto, poiché a suo tempo nel dare all'« Anas » la possibilità di una integrazione del proprio bilancio in correlazione all'andamento del gettito dell'imposta sui carburanti, si era inteso consentire ad essa di adeguare la rete delle strade statali alle esigenze del traffico conseguente allo sviluppo dell'economia italiana, e dato che l'utilizzazione dei fondi anche per la esecuzione dell'autostrada riduce la capacità dell'« Anas » stessa di assolvere ai suoi compiti ordinari derivanti dalla legge, si pone il problema, onorevole sottosegretario, di trovare il modo di incrementare le disponibilità di entrata dell'« Anas » per non ritardare anche il programma relativo all'attività ordinaria, che ha subito un notevole rallentamento in questo ultimo periodo.

Circa l'entità dello stanziamento, rispetto alla previsione iniziale di spesa l'entità della variazione è del 14 per cento; non si tratta di un grave errore tecnico di previsione del costo, anche perché sappiamo che queste opere sono eseguite « a misura » e pertanto si dà sempre luogo a variazioni di spesa difficilmente prevedibili con esattezza.

Si deve anche aggiungere che normalmente si stabiliscono i finanziamenti sulla base di progetti di larga massima e, talvolta (la storia parlamentare italiana è ricca di questi episodi), per esigenze connesse alla disponibi-

lità dei mezzi finanziari, pur sapendo che il costo dell'opera è di una certa entità deliberiamo (come abbiamo fatto per il canale Padova-Venezia, per il tronco di ferrovia Paola-Cosenza e per l'aeroporto di Fiumicino) stanziamenti inferiori alla spesa prevista nello stesso progetto di massima.

Indubbiamente sarebbe preferibile, come osservava l'onorevole Todros, che queste opere venissero progettate compiutamente prima di impostarne la realizzazione; a questo saremmo arrivati se la pubblica amministrazione fosse stata in grado di predisporre un patrimonio di progetti che verrebbero via via adeguati — attraverso parametri — in relazione ai costi, dando modo di operare tempestivamente circa la previsione della spesa da sostenere.

Mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge in considerazione delle esigenze di sviluppo del Mezzogiorno che lo onorevole Abate ha ricordato in una recente visita sul fiume Po, e devo rilevare che una parte dell'incremento di spesa è dovuta al costo dell'operazione finanziaria. Faccio rilevare all'onorevole Curti che, per quanto si riferisce al caso in esame, tale costo rientra nella normalità. Se non sbaglio il calcolo, da 260 miliardi arriviamo a 298 miliardi, con una differenza dell'8 per cento fra scarto cartelle e spese di stipulazione: esso rientra nella normalità e deve ritenersi che l'« Anas » abbia compiuto un'operazione finanziaria a condizioni rispondenti alla normalità.

**GUARRA.** Signor Presidente, ho testé ascoltato l'intervento del collega Curti, che ritengo di condividere in massima parte, ma penso che, data la limitatezza del provvedimento, si tratti di un discorso da fare in altra sede, quando cioè si dovrà discutere della impostazione generale in tema di programmazione della viabilità stradale ed autostradale.

In particolare, annuncio il mio voto favorevole al disegno di legge, essendo la sua approvazione indispensabile per il compimento di un'opera necessaria per il Mezzogiorno.

**GREGGI.** Vorrei cogliere l'occasione offerta dalla discussione di questo disegno di legge per riaffermare che, a mio avviso, si è commesso un errore nel trasferire dall'« Iri » all'« Anas » il compito della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria in quanto si è mutato il sistema economico della sua realizzazione; infatti da un bilancio economico siamo passati ad un bilancio di spesa.

Credo che non abbiamo reso un buon servizio alla causa dell'autostrada stabilendo che essa doveva essere senza pedaggio perché, se non avessimo accolto questo principio, l'autostrada sarebbe ora quasi completata.

Mi è stato riferito giorni or sono in un convegno di ingegneri che si stanno facendo in gran fretta appalti, nei quali vengono previste delle spese rilevantissime, che segnalo al rappresentante del Governo, per viadotti del costo di 3-4 miliardi perché non si sarebbero studiati economicamente alcuni tracciati e perché i viadotti si eseguono non soltanto in zone orograficamente contrastate, come è tutta la Calabria, ma in zone in cui il terreno non è stato studiato sotto il profilo geologico, per cui vi è il rischio che i preventivati 3 o 4 miliardi diventino 7 od 8 e che la costruzione dell'opera si protragga per anni. È quindi evidente che, data la via che si è scelta di affidare la costruzione dell'autostrada all'« Anas », le spese stanno aumentando.

A parte questi rilievi, sono comunque pienamente d'accordo con il contenuto di questo disegno di legge e mi auguro che i 46 miliardi di ulteriore spesa da esso previsti consentano il completamento dell'opera; vorrei, anzi, invitare il Governo ad intervenire presso l'« Anas » per farsi interprete dell'urgenza di tale completamento.

Contrariamente a quanto affermato da alcuni colleghi, sono convinto che l'autostrada del Sole e l'autostrada Adriatica — della quale per altro non si parla affatto — siano strumenti assolutamente necessari per lo sviluppo del Mezzogiorno non solo nel senso che senza di esse tale sviluppo non potrà esservi, ma anche nel senso che con questi strumenti le attività economiche nel Sud potranno mettersi in gran parte in movimento senza doversi continuare ad invocare da parte dello Stato interventi assai onerosi.

Sono certo che l'ultimazione della autostrada del sole potrà consentire nell'arco di tre anni un cambiamento di tutto il sistema economico della Calabria e, quindi, ritengo che la spesa per l'autostrada in oggetto sia da considerare della massima produttività; aggiungo che, se lo stanziamento previsto non fosse sufficiente, proporrei senz'altro di elevarlo per coprire l'eventuale maggiore onere.

BERAGNOLI. Vorrei precisare, anche in riferimento a quanto è stato detto in questo dibattito in merito alla nostra opposizione alla politica autostradale, che da parte nostra non sussiste una posizione di principio contraria alle autostrade. Il problema è invece quello della priorità delle scelte.

Affermare, però, come ha poc'anzi affermato l'onorevole Greggi, che il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria possa addirittura trasformare il volto della Calabria mi sembra perlomeno temerario.

Vorrei ribadire, come ho già avuto ripetutamente occasione di fare, che l'autostrada del Sole nel tratto Firenze-Bologna, già in funzione da diverso tempo, pur attraversando una regione che è fra le più depresse dell'Italia centro-meridionale, non ha affatto giovato a quella regione, perché — ed è questo il motivo profondo della nostra opposizione alla politica autostradale — esso è un tipo di via di comunicazione che non è idoneo, ma è a volte addirittura contrario allo sviluppo economico ed al progresso di determinate zone, perché nell'autostrada transita soltanto chi è spinto da motivi turistici o deve compiere trasporti di merci a grande distanza, mentre si taglia fuori tutto l'entroterra ed il retroterra dell'autostrada stessa.

Costruire una bellissima autostrada ma lasciare un Paese senza un'adeguata viabilità ordinaria significa fare una spesa non certo a vantaggio del progresso economico e sociale.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere, prima della replica del Relatore, che, a mio avviso, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, fra le autostrade italiane è quella che ha un più alto contenuto economico e sociale; essa porterà effettivamente un contributo alla valorizzazione del Mezzogiorno d'Italia e, come tale, deve essere portata a compimento nel minor tempo possibile ed, allo stato delle cose, con la minor spesa.

Per quanto riguarda, invece, l'osservazione che è stata fatta in merito al finanziamento, vorrei far rilevare all'onorevole Curti che una parte dello scarto cartelle va a beneficio del risparmiatore, in quanto le cartelle del valore di mille lire vengono vendute ad un prezzo ridotto di 960-975 lire, secondo le disposizioni di emissione. Comunque, come è stato rilevato dall'onorevole Ripamonti, se si tien conto di tutti gli elementi, la percentuale dello scarto cartelle, in questo caso non è elevata.

Sono dell'avviso che il disegno di legge debba essere approvato affinché questa autostrada, già iniziata, possa diventare al più presto funzionante nell'interesse del Mezzogiorno.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

BRANDI, *Relatore*. Dalle diverse tesi che sono state sostenute nel corso di questa discussione è emerso chiaramente che, pur nelle divergenze politiche, da parte di tutti ci si rende perfettamente conto della necessità che l'auto-

strada Salerno-Reggio Calabria venga realizzata il più presto possibile. Per quanto riguarda poi le perplessità manifestate dall'onorevole Todros nei confronti di possibili interventi speculativi da parte di quei gruppi industriali del nord, attualmente presenti nelle nostre regioni meridionali, sono sicuro che un tale pericolo non avrà modo di concretizzarsi in quanto la Sovrintendenza alle belle arti ha già posto il vincolo paesistico sull'intero tratto di costa interessante la provincia di Salerno. Qualunque progetto venga presentato, dovrà essere sottoposto all'esame della Sovrintendenza, e questo rappresenterà una garanzia efficace contro le paventate deturpazioni.

Queste le ragioni per le quali voteremo a favore del provvedimento il quale darà dei concreti benefici al sud.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo all'onorevole Greggi, il quale ha affermato che è stato un errore affidare all'« Anas » e non all'« Iri » la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria facendo presente che una tale decisione è stata motivata dal fatto che « l'Iri » ha posto come condizione che l'autostrada fosse a pagamento. Questa condizione non era accettabile dal momento che la situazione nell'Italia del sud non è tale da consentire alcun pagamento di pedaggio, ma, al contrario, si ritiene che debba essere l'autostrada a creare una realtà economica e sociale diversa in quelle regioni.

Queste le ragioni per le quali la realizzazione dell'opera è stata affidata all'« Anas ».

Vorrei poi rispondere a coloro i quali hanno criticato la divergenza tra le spese preventivate e quelle attualmente necessarie al completamento dell'opera. Occorre prima di tutto considerare l'aumento dei costi, il quale dal 1959 (data della redazione del progetto di massima) ad oggi è stato del 30 per cento. Questo fatto già da solo giustifica il 60 per cento della spesa in più che si deve sostenere. Bisogna poi aggiungere l'aumento del percorso autostradale di 13 chilometri e 500 metri resosi necessario per il collegamento dell'autostrada con il porto di Reggio Calabria. Va poi ricordato, quale altra causa della divergenza tra spese preventivate e spese attualmente occorrenti, lo scarto cartelle. Ricordo alla Commissione che l'« Anas » ha fatto tutti i tentativi previsti dalla legge 24 luglio 1961, n. 729 per ottenere i mutui in contanti. Infatti i primi due mutui contratti dall'« Anas » sono stati in contanti. Successivamente le notevoli difficoltà causate dalla congiuntura hanno costretto l'« Anas »

a dover attingere al mercato obbligazionario e quindi a dover pagare lo scarto cartelle. Questo può essere un sistema più o meno criticabile; quello che è certo però è che esso ha consentito il proseguimento dell'opera e ne consentirà il completamento.

Dal Relatore è stato giustamente detto che il disegno di legge non comporta alcun aggravio finanziario in quanto l'onere delle rate di ammortamento dei nuovi mutui graverà, come per le rate dei mutui finora autorizzati, sul bilancio dell'« Anas », che vi provvederà con parte del contributo annuo del Tesoro sull'imposta di fabbricazione della benzina e degli olii lubrificanti, pari al dodici per cento di tale imposta. Faccio osservare che per fortuna tale contributo ha avuto in questi ultimi anni un continuo incremento. Infatti dai 71 miliardi del 1962, siamo passati ai 100 miliardi del 1965, ai 117 miliardi del 1966 e per il 1967 si prevede che si raggiungeranno i 133 miliardi. Tale incremento consente di affermare con piena sicurezza che il provvedimento in discussione non avrà nessuna ripercussione negativa sugli interventi dell'« Anas » per la viabilità ordinaria, interventi per i quali si è avuto un continuo incremento di spesa in questi anni. Infatti dai 23 miliardi del 1963-1964 si è passati ai 41 miliardi del 1965 e ai 48-49 miliardi del 1966; per il 1967 si ha una previsione di ben 60 miliardi.

Queste le ragioni per le quali il Governo auspica una sollecita approvazione del disegno di legge, che consentirà finalmente di dare al sud la sua autostrada.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge.

« L'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 46 miliardi per provvedere al completamento del finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla costruzione del raccordo dell'autostrada stessa con il porto di Reggio Calabria.

Il mutuo di cui al precedente comma è ripartito in egual misura negli esercizi finanziari 1967 e 1968.

Per quanto non previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729 ».

Poiché consta di articolo unico, al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Codignola e Ripamonti: Modifiche alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori (2899); e dei deputati Todros ed altra: Modifica alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori (3051).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Codignola e Ripamonti: « Modifiche alla legge 3 novembre 1952, n. 1902 e successive modificazioni sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori » e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Todros, De Pasquale, Busetto, Amendola Pietro, Cianca, Beragnoli, Corghi, Napolitano Luigi, Di Vittorio Berti Baldina, Lusoli e Poerio: « Modifica alla legge 3 novembre 1952, n. 1902 e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori ».

Ricordo alla Commissione che durante lo esame in sede referente delle due proposte di legge, era stato auspicato che potesse pervenirsi ad un testo unificato.

L'onorevole Ripamonti, Relatore, ha facoltà di riferire alla Commissione.

RIPAMONTI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, rinvio alla relazione già da me svolta in occasione dell'esame delle due proposte di legge in sede referente e mi limito pertanto ad illustrare il testo unificato di esse, predisposte d'accordo con i proponenti della proposta di legge n. 3051 e con il Ministero dei lavori pubblici.

Il testo unificato si articola in tre parti.

Nell'articolo 1, mentre si ribadisce la validità del terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, si stabilisce che per i comuni che entro un anno dalla data di pubblicazione del piano regolatore o particolareggiato presentino il piano all'amministrazione dei lavori pubblici, le misure di salvaguardia possono essere protratte per un periodo di non oltre 5 anni.

Come i colleghi sanno, le misure di salvaguardia consistono nella sospensione della determinazione da parte del sindaco, su parere conforme della commissione edilizia, in ordine alle domande di costruzione che si riten-

gono in contrasto con le previsioni del piano regolatore generale adottato.

Inoltre, il Prefetto con decreto motivato può ordinare la sospensione dei lavori di trasformazione delle proprietà private che siano tali da compromettere, rendendola più onerosa, l'attuazione del piano regolatore.

Il termine di dodici mesi dalla data di pubblicazione del piano è posto al fine di evitare che l'amministrazione comunale interessata ritardi, come talvolta è avvenuto, la presentazione degli elaborati del piano fin quasi alla scadenza del termine di salvaguardia. Si cerca quindi di accelerare le procedure e di garantire nel contempo la efficacia delle misure di salvaguardia.

L'esame dei tempi di approvazione dei piani regolatori ha portato a rilevare che i piani stessi sono approvati talvolta dopo la scadenza delle misure di salvaguardia; pertanto lo scopo dell'applicazione delle misure di salvaguardia — che è quello di garantire che fino all'approvazione del piano non siano poste in essere opere con esso in contrasto — non è finora stato completamente raggiunto: tipico il caso del comune di Firenze.

Il secondo comma dell'articolo 1 del testo unificato prevede inoltre che allorché il progetto di piano regolatore è rinviato al comune con delle osservazioni che rendano necessaria la riadozione del piano da parte del comune interessato, le misure di salvaguardia non vengano limitate soltanto alle parti modificate del piano regolatore generale, ma siano estese a tutto il territorio interessato dal piano per un periodo analogo a quello previsto dal comma precedente. Quindi, se il piano regolatore è rinviato all'amministrazione comunale interessata con osservazioni del Ministero dei lavori pubblici e il comune stesso adotta di nuovo il piano facendo proprie queste osservazioni, si applicano le misure di salvaguardia per altri cinque anni.

Con l'articolo 2 si pone invece una innovazione rispetto alla legge n. 1902. Noi constatiamo che il numero dei piani regolatori già approvati con decreto presidenziale è assai ridotto rispetto al numero dei comuni tenuti a formare il piano regolatore, perché, pure essendo aumentata l'attività dei comuni in tema di pianificazione urbanistica, siamo ancora lontani dal raggiungere un'entità ottimale di piani regolatori adottati.

Poiché vi è lo stimolo a ricorrere al programma di fabbricazione — che mi auguro venga superato dal nuovo schema di legge urbanistica — anche in relazione alla applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 167, si



ritiene di estendere le misure di salvaguardia ai programmi di fabbricazione adottati dal Comune e non ancora approvati, per un periodo non eccedente i tre anni.

Infine, con l'articolo 3, si è ritenuto di proporre di protrarre la durata delle misure di salvaguardia a 5 anni anche per i piani regolatori già presentati all'amministrazione dei lavori pubblici e attualmente in esame, per i quali non ricorra la condizione prevista dal precedente articolo 1.

Quindi per questi piani regolatori la durata delle misure di salvaguardia viene automaticamente portata dall'articolo 3 da 3 a 5 anni, sempre facendo riferimento alla data di adozione del piano.

Così facendo risolviamo, per esempio, il caso del piano regolatore generale di Firenze, il cui progetto è stato già approvato dal Consiglio superiore e si è in attesa se non erro, della emanazione del decreto di approvazione.

Nel proporre il testo unificato delle due proposte di legge rimane però il problema di un acceleramento dei termini, sia da parte delle amministrazioni comunali interessate, sia da parte degli organi del ministero dei lavori pubblici, nell'approvazione dei piani regolatori. È da rilevare che la facoltà di applicazione delle misure di salvaguardia è esercitata dall'amministrazione locale e se essa intende disattendere le previsioni del piano regolatore può farlo. Quindi la certezza del diritto per tutti i cittadini si ha soltanto quando il piano regolatore è stato approvato.

Attualmente i tempi tecnici di approvazione dei piani regolatori, onorevole sottosegretario, sono eccessivamente lunghi, specialmente per la parte dell'amministrazione dei lavori pubblici e non soltanto per quanto si riferisce alle amministrazioni comunali interessate.

Proponendo l'approvazione del testo unificato, ribadisco l'esigenza che il progetto di nuova legge urbanistica venga esplicitamente definito e presentato alle Camere. Non vorremmo che l'allargamento dell'applicazione delle misure di salvaguardia giustificasse anche un rinvio in tal senso.

Non bisogna ricorrere ad una politica urbanistica basata sulle misure di salvaguardia, ma occorre invece che la politica urbanistica sia inquadrata in un organico sistema che garantisca la continuità di una metodologia per quanto riguarda gli interventi sul territorio.

Il tema è all'ordine del giorno dal 1960, i termini di cui si poneva allora sono ancora validi, e la esigenza è ulteriormente accentuata dal fatto che il Parlamento dovrà esaminare

prossimamente il programma quinquennale di sviluppo economico.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GUARRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le due proposte di legge oggi sono sottoposte al nostro esame nel nuovo testo unificato erano senz'altro necessarie in materia urbanistica, perché il termine di tre anni previsto dalla legge 3 novembre 1952, n. 1902 e successive modificazioni, nella realtà si è dimostrato insufficiente, tanto che non mi sembra che vi sia stato alcun caso in cui un piano regolatore sia stato approvato nel termine suddetto.

È bene che si discuta di questo anche per ricondurre la polemica urbanistica in Italia nei suoi più giusti termini che, a mio avviso, sono proprio quelli della validità dei piani regolatori. Per diversi anni, invece, abbiamo assistito ad una polemica in materia urbanistica che, invece di svolgersi sull'efficacia, sui sistemi ed i metodi di realizzazione dei piani regolatori, che sono alla base dello sviluppo organico ed ordinato delle città, è stata impostata su di un elemento quasi secondario cioè sul regime di proprietà del suolo.

Questo dovrebbe richiamare alla necessità della discussione e dell'approvazione della nuova legge urbanistica.

Il gruppo comunista ha presentato una proposta di legge urbanistica che ripropone nelle grandi linee lo schema del disegno di legge fatto predisporre a suo tempo dall'onorevole Sullo; successivamente è stata presentata una proposta di legge sulla stessa natura da parte del gruppo del Movimento sociale italiano; ora vi è anche una proposta di legge d'iniziativa del gruppo liberale, sempre avente lo stesso oggetto, mentre non è ancora stato presentato al Parlamento il preannunciato disegno di legge. Ho l'impressione che prima della fine della legislatura il disegno di legge stesso non verrà presentato o comunque non verrà presentato in tempo utile per la discussione da parte dei due rami del Parlamento.

Non so se questa sia una politica errata, o se, invece, sia una politica giusta: certo è che noi oggi nel campo urbanistico e nel settore dell'edilizia sopportiamo le conseguenze proprie di una situazione di incertezza, perché, talvolta, le situazioni peggiori sono proprio quelle che derivano dall'incertezza degli strumenti legislativi.

È vero che vi è stato allarme nel settore interessato, allarme suscitato dall'annuncio dell'esproprio generalizzato dei suoli, per quel

che esso comportava dal punto di vista politico, sociale ed economico, ma è anche vero — e lo dico io che sono fra quelli che in Italia si battono contro il principio dell'esproprio generalizzato — che forse avrebbe recato un minor danno l'applicazione di una legge che avesse previsto l'esproprio generalizzato dei suoli che la situazione di incertezza che esiste oggi.

Attualmente, infatti, vi è allarme anche in determinati settori economici che l'esproprio generalizzato non colpirebbe affatto ed un chiarimento in un senso o nell'altro potrebbe placare tali allarmi.

Mi auguro che il principio collettivistico dell'esproprio generalizzato venga respinto dal Parlamento italiano, così come viene respinto dalla maggior parte dell'opinione pubblica italiana: ma quello che si impone — e richiamo su ciò l'attenzione del rappresentante del Governo — è la necessità di una nuova legge urbanistica perché altrimenti noi saremo chiamati a più riprese a discutere in Commissione ed in Assemblea norme di non rilevante portata.

Le proposte di legge al nostro esame ci richiamano al *caos* urbanistico, che è avvertito sin dal 1942 proprio per la carenza del regolamento di esecuzione della legge 17 agosto 1942, n. 1150, che non contiene alcuna disposizione circa l'applicazione delle misure di salvaguardia, evidentemente in base al presupposto che esse avrebbero dovuto formare oggetto del regolamento di esecuzione, il quale, per altro, non è stato emanato.

Sono pienamente d'accordo sul contenuto degli articoli del testo unificato perché i tre anni previsti dalla legge 3 novembre 1952, n. 1902 sono insufficienti: non vorrei però — ed in questo mi richiamo a quanto ha detto il Relatore, onorevole Ripamonti — che la protrazione del termine da 3 a 5 anni dovesse significare l'autorizzazione all'inerzia da parte dei consigli comunali e dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Credo che noi dobbiamo cercare di approfondire i motivi per i quali l'*iter* di un piano regolatore si rivela, allo stato delle cose, assai lungo e dobbiamo trovare gli strumenti necessari affinché in futuro non si avverta il bisogno di applicare per cinque anni le misure di salvaguardia ritenendosi invece sufficiente un periodo, ad esempio, di due anni.

Nell'annunciare il mio voto favorevole al testo unificato delle due proposte di legge, desidero esprimere la convinzione che quando — e mi auguro il più presto possibile — di-

scuteremo la nuova legge urbanistica, potremo trovare gli strumenti legislativi adatti perché i termini di approvazione dei piani regolatori vengano abbreviati sempre più.

Nella proposta di legge da me presentata in materia di disciplina dell'attività urbanistica ed in quella presentata dal gruppo comunista è previsto l'annullamento di ogni possibilità di deroghe o sanatorie concesse da parte delle autorità comunali rispetto alle prescrizioni dei piani regolatori.

Ritengo che non dovrebbe rappresentare una facoltà ma un obbligo del sindaco quello di non concedere le licenze edilizie per la realizzazione di opere non conformi alle prescrizioni del piano regolatore. Infatti, se per inettitudine o per altri motivi i sindaci non dovessero avvalersi di questa facoltà loro concessa dalla legge, noi metteremmo le nostre città nell'impossibilità di vedere attuate le linee generali del piano regolatore. La discussione sulla legge urbanistica fornirà l'occasione favorevole per affermare ancora una volta questo indirizzo.

TODROS. Quale presentatore della proposta di legge n. 3051 dovrei essere molto soddisfatto nel vedere in fase di approvazione tale provvedimento, al quale se ne affianca un altro che egualmente tende a modificare parzialmente il sistema posto in essere dalla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150. Purtroppo tale soddisfazione è in parte offuscata proprio da questa necessità, che ancor oggi si avverte, di modificare la legge del 1942, necessità la quale ci ricorda che ancor oggi non si è riusciti a realizzare quella nuova legge urbanistica da tutte le parti auspicata, capace di superare le carenze della legge attualmente vigente e di fornire strumenti di pianificazione validi ed adeguati allo stadio dello sviluppo economico-sociale del Paese.

Colgo questa occasione per sollecitare il Governo ad accelerare i tempi per la presentazione di un disegno di legge in materia, affinché si possa finalmente aprire un dibattito che consenta di giungere il più presto possibile alle conclusioni tanto attese da ogni parte. Ricordo a questo proposito l'impegno assunto alla Camera dal ministro Mancini il quale, in sede di esame dello stato di previsione della spesa del ministero dei lavori pubblici, ha annunciato che il disegno di legge in questione essendo pervenute le varie osservazioni da parte dei diversi ministeri interessati, sarà quanto prima presentato al Parlamento. Noi speriamo vivamente che tale provvedimento serva a sbloccare l'attuale situazione e ad aprire un dibattito durante il quale ciascun

gruppo, ciascuna forza politica assumerà le proprie responsabilità.

Fatte queste premesse, desidero spiegare i motivi che ci hanno indotti a presentare la proposta di legge n. 3051. Come già detto dal Relatore, devo anch'io far presente che i 3 anni attualmente previsti per l'applicazione delle misure di salvaguardia non sono sufficienti in quanto in 3 anni, se non vi sono ostacoli, il piano regolatore arriva appena all'esame del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Se esaminiamo dettagliatamente l'*iter* di approvazione dei piani regolatori ci rendiamo conto della enorme perdita di tempo a cui le norme vigenti danno luogo. La deliberazione di adozione del piano regolatore da parte del Consiglio comunale, deve essere sottoposta alla Giunta provinciale amministrativa. Molte volte quest'ultima entra nel merito del contenuto del piano e si perdono mesi e mesi prima che ai Comuni venga restituita la delibera stessa. A mio avviso si rende necessario in questa fase limitare il controllo della Giunta provinciale amministrativa ad un controllo di sola legittimità.

Il piano viene quindi pubblicato e sono presentate le osservazioni: trascorrono così 5 o 6 mesi. Altrettanto tempo passa prima che le amministrazioni comunali giungano alla delibera di approvazione delle controdeduzioni. Tutto questo tempo viene a perdersi soprattutto perché i privati sono soliti interpretare male la legge n. 1150 e presentare quindi osservazioni non già nell'interesse generale, ma soltanto per la difesa di interessi particolari. Le amministrazioni comunali devono rispondere dettagliatamente ad ogni osservazione, anche quando intendono respingerla perché motivata soltanto da interessi patrimoniali privati. Ma il ritardo più lungo si verifica quando il piano viene inviato al Provveditorato regionale alle opere pubbliche, il quale impiega almeno 10-12 mesi per esaminarlo ed inviarlo al Ministero dei lavori pubblici. Ritengo che sia assolutamente necessario intervenire per invitare i Provveditorati ad accelerare le procedure di esame dei piani. Quando il piano giunge al Ministero dei lavori pubblici sono necessari tra protocolli, rinvii, pareri, eccetera, come minimo altri 12 mesi. Fatto il conto di tutto il tempo che è trascorso dal momento dell'adozione, ci si accorge che in tre anni il piano arriva appena, come dicevo, all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici: ciò se non si deve procedere alla riadozione del piano per modifiche di modesta entità che non incidono sulla sostanza del piano stesso, nel qual caso si riapre nuovamente

l'intero *iter*. Ma anche senza considerare la eventualità di una riadozione del piano regolatore, occorrerà ancora un altro anno prima di giungere al decreto del Presidente della Repubblica di approvazione del piano, approvazione per la quale si saranno impiegati complessivamente ben 4 anni.

Per questi motivi si rende oggi necessaria l'approvazione di questo provvedimento, il quale protrae a 5 anni la durata delle misure di salvaguardia. Non vorremmo però che le nuove norme costituissero un incentivo ad ulteriori ritardi nelle procedure ricordate. Per questo motivo, ancora una volta, invitiamo il Governo affinché con ogni mezzo — lettere, circolari — solleciti l'acceleramento delle procedure di approvazione dei piani regolatori.

Ricordo che le due tappe della pianificazione a livello comunale, sono, in base alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, il programma di fabbricazione e il piano regolatore generale. Ora qui, per la prima volta viene prevista l'applicazione delle misure di salvaguardia anche relativamente ai programmi di fabbricazione. A mio avviso, questo si è reso necessario in quanto su 8.000 comuni italiani, solo 100 hanno un piano regolatore approvato e solo 400 un piano regolatore adottato, per cui per ben 7.500 comuni lo strumento del regolamento edilizio accompagnato dal programma di fabbricazione, in base all'articolo 34 della legge del 1942, diventa un principio di pianificazione necessaria ed obbligatoria. Purtroppo, dopo 24 anni dall'entrata in vigore della legge urbanistica vigente, dobbiamo constatare che ci sono almeno 7.000 comuni italiani che non hanno provveduto ad aggiornare i regolamenti edilizi con il programma di fabbricazione.

Bisognava anche superare il grave ostacolo creato dalle recenti sentenze del Consiglio di Stato, le quali hanno stabilito che, in caso di riadozione del piano regolatore, le misure di salvaguardia non possono essere applicate alle parti non interessate alla riadozione stessa: a tale ostacolo si pone fine con il presente provvedimento, il quale stabilisce appunto che in caso di riadozione le misure di salvaguardia decorrono, per tutto il territorio interessato al piano stesso, dalla data della deliberazione comunale di riadozione del piano.

Infine si è ritenuto necessario inserire l'articolo 3 secondo il quale per i piani regolatori generali o particolareggiati che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano in corso di esame da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, le sospensioni di cui al primo e secondo comma della legge 3 novem-

bre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, si applicano per un periodo non superiore a cinque anni a decorrere dalla data della delibera di adozione: si è inteso così tutelare quei comuni che, ottemperando alla legge, hanno formato il proprio piano regolatore, mentre esso non è stato ancora approvato.

Concludo esortando la Commissione ad una rapida approvazione del provvedimento ed auspicando una sollecita presentazione del disegno di legge che regoli definitivamente questo delicato settore.

BARONI. Indubbiamente la lunghezza dell'iter di approvazione dei piani regolatori è anche da porsi in relazione con le deficienze che attualmente si riscontrano negli organici del Ministero dei lavori pubblici. Le cause del lungo tempo occorrente per l'approvazione stessa sono però anche altre. Vi è anche il caso di giunte provinciali amministrative che trattengono per lungo tempo presso di sé le delibere di adozione dei piani, mentre dovrebbero procedere speditamente ad un controllo puramente estrinseco delle deliberazioni stesse. Quindi anche da parte dell'amministrazione degli interni si deve provvedere per questa prima fase, per la quale non vi sono deficienze di mezzi.

Forse le stesse prefetture non hanno le idee chiare sui compiti delle giunte provinciali amministrative in materia.

Ritengo che si potrebbe efficacemente influenzare su queste cause di ritardo allo scopo di eliminarle.

BERAGNOLI. Sono d'accordo con quanto detto dal collega Todros.

Aggiungo che, poiché rientra nella competenza di organi tecnici dell'amministrazione statale l'esame di merito dei piani regolatori, vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione l'opportunità di inserire un articolo aggiuntivo in cui si stabilisca che le deliberazioni dei consigli comunali per l'adozione dei piani sono soggette al solo esame di legittimità da parte dell'autorità tutoria, restando demandato il controllo di merito agli organi tecnici, in deroga a quanto disposto dalla legge comunale e provinciale. In tal modo la deliberazione di adozione del piano potrebbe anche essere approvata per decorrenza dei termini in quanto, se entro 20 giorni non vengano riscontrati vizi di legittimità, la delibera stessa si intende approvata.

Questo semplificherebbe enormemente le procedure e condurrebbe a ridurre considerevolmente i tempi di approvazione dei piani.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

RIPAMONTI, *Relatore*. Ho riscontrato durante la discussione generale un unanime consenso sul testo unificato, accompagnato da alcuni rilievi che meritano di essere sottolineati. L'onorevole Guarra, in particolare, ha riscontrato come il dibattito sulla nuova legge urbanistica sia stato caratterizzato dal dibattito sul regime fondiario: mi sembra che ciò sia avvenuto giustamente, dato che il problema del regime giuridico dei suoli ha una importanza fondamentale in materia.

Come non si potrebbe autorizzare il Movimento sociale italiano a formare un suo esercito per mantenere l'ordine pubblico, così, in tema di politica urbanistica, è impossibile procedere ad una disciplina dell'assetto dei centri urbani quando la proprietà fondiaria dà luogo a pressioni di parte.

Condivido le osservazioni fatte sui tempi di attuazione del processo di pianificazione.

Vorrei sottolineare un tentativo fatto in altra sede. Nella legge 18 aprile 1962, n. 167 si prevedeva che le delibere concernenti i piani di zona non dovessero essere sottoposte all'esame della giunta provinciale amministrativa, ma direttamente a quello dell'amministrazione dei lavori pubblici. Ebbene non si è potuto procedere in tal senso perché l'amministrazione degli interni si è richiamata alle norme di carattere generale contenute nella legge comunale e provinciale e si è dovuto tornare alle normali procedure.

Che cosa avviene quando un piano regolatore adottato dal consiglio comunale è trasmesso alla giunta provinciale amministrativa? Avviene che quest'ultima, non avendo propri organi tecnici, trasmette il progetto alla sezione urbanistica del Provveditorato regionale alle opere pubbliche, richiedendo un parere, senza che ci sia alcuna norma che giustifichi tale procedura. Su questo punto le osservazioni degli onorevoli Todros e Baroni possono portare ad un intervento da parte del Governo che ponga fine a tale situazione.

GUARRA. Si arriva all'assurdo che l'esame del progetto è fatto prima dagli uffici del Genio civile e successivamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

RIPAMONTI, *Relatore*. Circa poi la struttura degli organi tecnici, se il compito della sezione urbanistica del Provveditorato regionale alle opere pubbliche è quello di controllare nel merito il piano urbanistico, questo controllo può essere effettuato dai tecnici, qualsiasi sia il loro grado nella gerarchia, purché abbiano conoscenza della materia urbanistica.

Su questo punto credo che le osservazioni della Commissione siano pertinenti. Quindi, per portare avanti la politica urbanistica, si può cominciare col ristrutturare la pubblica amministrazione, anche ai fini di consentire un giudizio tecnico corretto sulle deliberazioni adottate in materia di pianificazione urbanistica.

Circa la procedura in atto, vi sono state osservazioni relative alla discrezionalità da parte dei sindaci in merito all'applicazione delle misure di salvaguardia. Devo osservare che il lungo periodo necessario per l'approvazione dei piani ha fatto sì che il sindaco utilizzasse in doppio senso questa facoltà. Occorre infatti ricordare che non si possono apportare varianti al piano regolatore generale se esso non è stato approvato: ora, se l'approvazione avviene dopo 5 o 6 anni e si modificano le strutture del territorio, il piano può essere superato e, non potendo il comune apportare varianti, queste sono apportate indirettamente, disattendendo il piano adottato.

I tempi tecnici devono dunque essere ridotti, giacché siamo di fronte ad una realtà che muta continuamente ed i vincoli devono poter essere riveduti e corretti attraverso varianti.

Concordo pertanto con quanto è stato rilevato in merito all'esigenza di restringere a due anni i tempi di approvazione dei piani regolatori.

Uno dei motivi dei ritardi in tal senso è dovuto all'esigenza del concerto con il Ministero della pubblica istruzione in relazione alle realizzazioni di edifici scolastici. Le disposizioni in materia, sulla quale non fu richiesto il parere della nostra Commissione, hanno portato a confondere il concetto di pianificazione generale con quello di pianificazione particolareggiata. Accade così che si debbano definire, anche quantitativamente, come localizzazione, nel piano regolatore generale le aree destinate all'edilizia scolastica, perché diversamente il Ministero della pubblica istruzione non esprime parere favorevole al piano regolatore.

Anche questa norma potrebbe essere modificata con un accordo tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero della pubblica istruzione, in quanto solo in sede di piano particolareggiato è possibile definire chiaramente la localizzazione degli edifici scolastici.

All'onorevole Todros, inoltre, che è proponente di una delle proposte di legge, rivolgo un ringraziamento particolare per il contribu-

to che egli ha dato alla definizione del testo unificato.

Sono certo che l'onorevole Sottosegretario vorrà riferire al Ministro in merito all'urgenza di prendere accordi con gli altri Ministeri e di adottare provvedimenti all'interno dell'Amministrazione dei lavori pubblici al fine di predisporre le strutture di pianificazione urbanistica che sono necessarie oggi, ma lo saranno ancor di più in futuro in rapporto alle previsioni della nuova legge urbanistica.

Ritengo, infine, che la pubblica Amministrazione e gli enti locali saranno stimolati dalla approvazione di questo progetto di legge ad concentrare la loro azione nel quadro della politica urbanistica.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo ringraziare i due proponenti delle proposte di legge, che ci hanno consentito di affrontare, con un testo unificato, il problema che forma oggetto delle proposte di legge stesse, al fine di venire incontro ad una serie di problemi che l'esperienza ha posto in luce.

Il termine di tre anni per l'applicazione delle misure di salvaguardia, come è già stato rilevato nel corso della discussione, si è rivelato insufficiente dato il tempo intercorrente tra l'adozione dei piani regolatori e la relativa approvazione.

Tutti gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito hanno posto l'accento sull'insufficienza degli organici del Ministero, sulle situazioni particolari in cui si trovano i provveditori alle opere pubbliche e sulla lentezza dell'*iter* previsto per l'approvazione dei piani regolatori.

Quando recentemente questa Commissione ha approvato il progetto di legge per la creazione presso il Ministero dei lavori pubblici della Direzione generale per l'urbanistica ha indubbiamente dato un contributo notevole perché sia assegnato ad una apposita direzione generale l'esame di questi problemi, che ogni giorno di più sono da annoverarsi fra i più urgenti della vita del nostro Paese.

Quando l'onorevole Todros ha descritto l'*iter* che deve seguire l'approvazione di un piano regolatore, rilevando le varie difficoltà che insorgono al riguardo, ho pensato che egli ha dimenticato di ricordare la difficoltà di reperire il datilografo che possa trascrivere l'esito del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, problema questo che rivela la insufficienza dei nostri organici.

Per quanto riguarda i temi generali relativi alla legge urbanistica, debbo dichiarare al-

la Commissione che alcuni giorni or sono, quando è stato definito l'accordo relativo alla nuova disciplina delle locazioni degli immobili urbani, il Ministro dei lavori pubblici ha annunciato che il concerto con gli altri ministeri è stato già definito cosicché il disegno di legge riguardante la nuova disciplina urbanistica è già in sede di Consiglio dei Ministri; affinché, dopo la sua approvazione possa essere presentato al Parlamento.

Per quanto riguarda l'esame dei piani regolatori da parte della Giunta provinciale amministrativa, debbo ricordare che proprio in sede di tale esame si manifesta in maniera rilevante il conflitto di interessi non solo tra privati ed Amministrazione, ma anche tra enti diversi, per cui il tempo che viene impiegato è anche legato all'esigenza di superare le varie situazioni che si determinano.

Alla Giunta provinciale amministrativa sono spesso presentati una serie di ricorsi in cui motivi di legittimità si alternano a motivi di merito e la cui risoluzione comporta ulteriori ritardi.

Sono dell'opinione che il concerto con il Ministero dell'interno possa essere realizzato facilmente ed a tal fine mi farò promotore di ulteriori istanze affinché il Ministero stesso si esprima rispettando i limiti della sua competenza ed in modo che sia lasciato agli uffici periferici del Ministero dei lavori pubblici l'esame degli aspetti tecnici dei piani regolatori.

Per quanto riguarda, invece, il problema del concerto con il Ministero della pubblica istruzione sollevato dal Relatore, onorevole Ripamonti, ho l'impressione che il discorso diventi un po' difficile. E' noto infatti che anche in questo momento vengono fatte pressioni notevoli per una sempre maggiore presenza del Ministero della pubblica istruzione nella programmazione relativa a questo aspetto dell'edilizia scolastica.

Il problema di accelerare le procedure di approvazione dei piani, per quanto concerne l'assolvimento dei compiti assegnati al Ministero dei lavori pubblici, è già presente al Ministro, ma non si può non rilevare che il progetto di legge mira proprio a superare queste difficoltà di tempo, che si presentano ovunque. È stato ricordato il caso di Firenze, ma io potrei ricordare una serie di casi di piani regolatori e di comuni che si trovano in analoghe difficoltà.

Non posso essere d'accordo sull'emendamento suggerito dall'onorevole Beragnoli perché esso comporterebbe l'esigenza di sentire

il parere di altre Commissioni e di altri Ministeri, e quindi si finirebbe per ritardare l'iter di approvazione di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge n. 2899:

« Il terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre tre anni dalla data di deliberazione di cui al primo comma. Con decreto motivato dal Ministro per i lavori pubblici il sindaco può essere autorizzato — anche dopo la scadenza del triennio — ad esercitare il potere di cui al primo comma per un ulteriore prefissato periodo di tempo, sempre che il piano regolatore, generale o particolareggiato, sia stato presentato entro il triennio suindicato al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione ».

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ».

Do lettura degli articoli 1 e 2 della proposta di legge n. 2051:

#### ART. 1.

Le sospensioni di determinazione sulle domande di licenza di costruzione, previste dalla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modifiche sono protratte a cinque anni dalla data della deliberazione comunale di adozione dei piani regolatori generali e particolareggiati.

#### ART. 2.

Quando si rende necessaria la riadozione del piano in seguito a motivato parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la sospensione, di cui all'articolo precedente, decorre per tutto il territorio interessato dal piano, dalla data della deliberazione comunale di riadozione dei piani regolatori generali e particolareggiati. In tal caso, però, le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre quattro anni dalla data di riadozione dei piani.

Do lettura dell'articolo 1 del testo unificato:

« Il terzo comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni è sostituito dai seguenti:

« Le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre tre anni dalla data di deliberazione di cui al primo comma.

Per i Comuni che entro un anno dalla scadenza del termine di pubblicazione del piano abbiano presentato il piano stesso all'Amministrazione dei lavori pubblici per l'approvazione, le sospensioni di cui ai commi precedenti potranno essere protratte per un periodo complessivo non superiore a cinque anni dalla data della deliberazione di adozione del piano.

Quando, in seguito alle osservazioni del Ministero dei lavori pubblici, si renda necessaria la riadozione del piano, le sospensioni di cui ai due commi precedenti decorrono, per tutto il territorio interessato dal piano stesso, dalla data della deliberazione comunale di riadozione dei piani regolatori generali e particolareggiati ».

Pongo in votazione l'articolo 1 del testo unificato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 della proposta di legge n. 3051 :

« Le sospensioni di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modifiche sono estese anche ai programmi di fabbricazione redatti a norma dell'articolo 34 della legge 17 agosto 1942, n. 1150. In tal caso le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre tre anni dalla data di deliberazione comunale di adozione del programma di fabbricazione ».

Do lettura dell'articolo 2 del testo unificato :

« Per i Comuni non obbligati alla formazione del piano regolatore generale ai sensi del secondo comma dell'articolo 8 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, le sospensioni di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sono estese anche ai programmi di fabbricazione redatti a norma dell'articolo 34 della legge 17 agosto 1942, numero 1150. In tal caso le sospensioni suddette non potranno essere protratte oltre tre anni dalla data della deliberazione comunale di adozione del programma di fabbricazione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 del testo unificato :

« Per i piani regolatori generali e particolareggiati che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano in corso di esame da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, le sospensioni di cui al primo e secondo comma della legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, si applicano per

un periodo non superiore a cinque anni a decorrere dalla data della deliberazione di adozione.

Resta fermo il disposto del terzo comma dell'articolo 1 della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che il deputato Todros ha proposto il seguente articolo aggiuntivo :

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pone in votazione il seguente nuovo titolo del provvedimento :

« Modifica alla legge 3 novembre 1952, numero 1902 e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione piani regolatori e nuove norme sull'applicazione delle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei programmi di fabbricazione ».

(È approvato).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

I deputati Lusoli, Beragnoli e Todros hanno presentato il seguente ordine del giorno :

« La Camera,

in considerazione dell'esigenza di snellire il più possibile le procedure relative all'approvazione dei piani regolatori generali ai sensi della legge 17 agosto 1942, n. 1150,

considerato, inoltre, che la Giunta provinciale amministrativa non ha organi tecnici propri, ma si deve valere per l'esame di merito degli stessi organi dello Stato che sono per legge competenti all'esame e all'approvazione dei piani regolatori generali,

invita il Governo

a dare disposizioni alle prefetture affinché le medesime e le Giunte provinciali amministrative limitino l'esame delle deliberazioni dei comuni relative ai piani regolatori generali al solo visto di legittimità ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si può raggiungere lo stesso risultato cui mira l'ordine del giorno anche senza ricorrere ad esso.

Non è che le Giunte provinciali amministrative richiedano pareri solo per i piani regolatori; approvare quindi l'ordine del giorno equivarrebbe ad affermare che le Giunte provinciali amministrative non hanno orga-

ni tecnici, ma si servono degli organi tecnici dello Stato mentre non dovrebbero servirsi di essi. In tal modo, però, mi sembra che si venga a precludere l'attività delle Giunte stesse anche in altre materie non menzionate nell'ordine del giorno.

Inviterei i proponenti, inoltre, a non insistere neppure sul secondo punto dell'ordine del giorno relativo all'invito a limitare l'esame dei piani regolatori ai soli aspetti di legittimità.

Ho premesso che lo stesso risultato che i proponenti desiderano raggiungere si può ottenere egualmente. Prendo l'impegno di ottenere dal Ministro dell'interno l'assicurazione che vengano emanate istruzioni alle prefetture affinché l'esame dei piani regolatori da parte delle Giunte provinciali amministrative sia limitato al solo profilo di legittimità, invitando, però, i proponenti a non insistere sull'ordine del giorno.

BERAGNOLI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, pur rilevando che esse non possono essere interpretate se non come un atto di buona volontà, che per altro noi riconosciamo.

Non vorrei che la votazione dell'ordine del giorno ed una eventuale rielezione di esso fosse interpretata in senso contrario allo scopo che unanimemente si è cercato di raggiungere. Tuttavia devo rilevare che nelle discussioni si è sempre d'accordo nel proporre il raggiungimento di determinati obiettivi, mentre, nei fatti, le cose vanno poi diversamente.

Comunque, con queste precisazioni, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il testo unificato delle proposte di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Modifiche alla composizione del Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese (2793).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla composizione del Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese ».

Ha chiesto di parlare il deputato Amendola Pietro. Ne ha facoltà.

AMENDOLA PIETRO. A nome del mio Gruppo chiedo il rinvio della discussione di questo disegno di legge, condizionando la discussione dello stesso all'accoglimento da par-

te del Governo di una richiesta da noi avanzata già da tempo.

La nostra Commissione nelle sedute del 17 e 23 marzo 1966 ha esaminato in sede referente il progetto di legge relativo alla proroga del termine per la predisposizione del piano degli acquedotti.

In quella occasione da parte di alcuni colleghi della mia parte politica fu posto in risalto la situazione drammatica delle Puglie, sia in relazione al fabbisogno idrico, sia in relazione alle condizioni in cui versa l'acquedotto pugliese. In particolare fu richiesto al Governo dall'onorevole Di Vittorio Berti Baldina nella seduta del 17 marzo e dall'onorevole Busetto in quella del 23 marzo di trasmettere alla Commissione la relazione del professor Gangemi, che rivela la drammatica situazione dell'acquedotto pugliese. Il Governo, allora rappresentato dall'onorevole Sottosegretario De' Cocci, assunse formale impegno in tal senso. Ciononostante fino ad oggi — 11 maggio — la relazione non è stata ancora posta a nostra disposizione.

Pertanto noi chiediamo il rinvio della discussione di questo disegno di legge innanzitutto per una ragione di principio, perché, tornando al nostro esame il problema degli acquedotti, riteniamo necessario richiamare l'attenzione del Governo sul mantenimento dell'impegno assunto; in secondo luogo, chiediamo il rinvio della discussione perché riteniamo che sia preliminare ad un esame con piena cognizione di causa del disegno di legge sottoposto oggi al nostro esame la lettura della già menzionata relazione del professor Gangemi.

Può darsi che sia opportuno portare i vicepresidenti dell'Ente da due a tre, ma è forse più opportuno o addirittura indispensabile cogliere lo spunto da questo disegno di legge per vedere se non sia il caso di variare la composizione del consiglio di amministrazione per renderlo più rappresentativo e democratico.

Vi è dunque anche una questione di merito per cui chiedo il rinvio della discussione invitando il sottosegretario onorevole Giglia, a far pervenire alla Commissione la relazione alla quale mi sono riferito.

RIPAMONTI, *Relatore*. Possiamo non condividere il merito dell'osservazione, ma sarei d'accordo con la proposta di un breve rinvio della discussione.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non sono contrario al rinvio,



ma devo solo notare che non ero a conoscenza della richiesta cui ha fatto riferimento l'onorevole Amendola. Ne sento parlare ora per la prima volta e mi riservo pertanto di riferire al Ministro in proposito.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Orsini (Nuoro) (2848).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Orsini (Nuoro) ».

Il disegno è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il parere della Commissione Bilancio è il seguente: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole al disegno di legge subordinatamente all'accoglimento da parte della Commissione di merito delle seguenti modifiche: riduzione dell'autorizzazione di spesa complessiva da duemilasettecento a settecento milioni, in ragione di duecento milioni per il 1965 e cinquecento milioni per il 1966; integrazione dell'articolo 8 del disegno di legge con l'aggiunta del seguente comma: « Il Ministro del tesoro è autorizzato a portare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio ».

Il Relatore, onorevole Bottari ha facoltà di svolgere la relazione.

BOTTARI *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con il disegno di legge n. 2848 che è sottoposto al vostro esame e — mi auguro — alla vostra approvazione, si tende al completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Orsini in provincia di Nuoro.

Molti tentativi, se così si può dire, superando molte difficoltà, si sono fatti fino ad oggi, ricorrendo il Ministro dei lavori pubblici ed il Parlamento a più di una iniziativa legislativa, senza arrivare in porto e deludendo l'attesa di quelle popolazioni.

Si iniziò con la legge 10 gennaio 1952, n. 9, emanata in dipendenza dei danni prodotti dall'alluvione dell'autunno 1951, autorizzando i lavori di trasferimento in altra sede degli abitanti dei comuni stessi e stabilendo, per quanto atteneva alla ricostruzione delle case di abitazione, che il contributo statale non

avrebbe potuto superare la somma di lire 300 mila a vano per i proprietari ai quali spettava il contributo del 90 per cento della spesa e di lire 200 mila a vano per gli altri fabbricati. Il contributo, inoltre, non avrebbe potuto superare per ogni proprietario la somma di un milione e seicentomila lire.

Con l'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, — mi riferisco ai danni provocati dall'alluvione del giugno 1957 —, questo contributo massimo fu portato a 2 e a 2 milioni e mezzo per ciascuna delle due categorie indicate nell'articolo stesso e senza alcun limite di contributo per vano.

Con legge 28 gennaio 1960, n. 31, — mi riferisco ai danni alluvionali del 1958-59 — il ministero dei lavori pubblici fu autorizzato a provvedere al completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Orsini ed alla concessione dei contributi, in quanto la legge n. 9 del 1952 non aveva consentito il trasferimento degli abitati dei due comuni.

Peraltro, poiché la legge n. 31 del 1960 ha previsto, limitatamente alle alluvioni del 1958-1959, la concessione di contributi senza alcun limite per vano nelle stesse misure indicate nell'articolo 2 della legge 13 luglio 1957, n. 554, si rende necessario per evidenti motivi di equità estendere i benefici della predetta legge anche ai contributi da concedere per il completamento del trasferimento degli abitati di Gairo ed Orsini.

Siamo così giunti al presente disegno di legge che, con i suoi 8 articoli, sancisce in maniera chiara modalità, tempi e limiti di contributi, al fine di rendere possibile il completamento del trasferimento dei comuni di Gairo ed Orsini.

Nella considerazione del troppo tempo trascorso dal momento in cui vennero a determinarsi per calamità i motivi validi del trasferimento dei comuni suddetti e nella profonda convinzione di rendere giustizia a quelle popolazioni, invito la Commissione ad approvare il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale, avvertendo che dovremo uniformarci al parere espresso dalla Commissione bilancio.

BOTTARI, *Relatore*. Quando saremo giunti all'articolo 7 prenderemo in esame la questione.

PIRASTU. Forse la sede per discuterne è la discussione generale, perché quella osservazione di dettaglio vanifica il provvedimento.

BOTTARI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, in riferimento alle decisioni prese il 16 marzo

dalla Commissione bilancio siamo di fronte ad una situazione che richiede una precisa scelta.

Credo che se noi vogliamo iniziare l'opera a favore delle popolazioni di questi due paesi, dobbiamo superare anche le difficoltà che personalmente riconosco ed approvare il disegno di legge nei limiti segnati dalla V Commissione.

PIRASTU. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di tener presente che il presente disegno di legge, pur non coinvolgendo problemi di carattere generale, ne contempla uno che può divenire da un momento all'altro di estrema gravità, in quanto vi sono le stesse condizioni che hanno dato luogo alla tragedia del Vajont.

Il paese di Gairo è stato sconvolto e distrutto quindici anni fa dall'alluvione, nel 1951, ma tre quarti dell'abitato sono rimasti nella stessa condizione in cui si trovavano all'indomani dell'alluvione. Dieci anni fa venivano messe dal Genio Civile le « spie » di cristallo e la mattina seguente si verificava che la casa su cui erano state apposte si era mossa di alcuni centimetri.

È un paese che sta scendendo a valle, che si sta muovendo. I tecnici del Genio civile sei mesi fa si sono rifiutati di entrare nella maggior parte delle case per eseguire dei sopralluoghi, tale è il pericolo che esse presentano; si pensi che quelle case sono abitate da nuclei familiari, che non appena piove per di più di due ore sono costretti ad uscire, perchè sanno che la loro casa si può trasformare in un luogo di morte per coloro che vi abitano.

Le responsabilità dello Stato italiano al riguardo sono state gravissime e se ne sono resi conto prima il ministro Sullo, poi il ministro Pieraccini ed ora il ministro Mancini. Se il Senato ha approvato abbastanza rapidamente il disegno di legge è proprio perchè è stata accertata la gravità dello stato dei luoghi che può far trasformare in una tragedia la situazione del paese.

Lo Stato italiano ha speso molto di più di quanto non debba spendere per ricostruire tre quarti dell'abitato nella costruzione di una caserma dei Carabinieri e di una Chiesa — non lo dico per anticlericalismo — di dimensioni veramente eccessive.

Queste case stanno crollando una dopo l'altra ed alcune non hanno neppure il tetto, ma dei teloni che ne compiono le funzioni; ogni tanto si sbriciola un pezzo di muro maestro, perchè il terreno si muove, essendo il paese edificato su zona franosa.

Ora che vi sarebbe la possibilità di ricostruirlo, viene detto che non si riesce a reperire la copertura della spesa necessaria!

L'osservazione della Commissione bilancio non necessariamente doveva portare il Ministero del tesoro ed il Ministero dei lavori pubblici a limitare lo stanziamento a 700 milioni, perchè questo aprirà un nuovo problema per i cittadini interessati che si troveranno a gareggiare fra loro per avere il privilegio di avere per primi la casa ricostruita.

Mi domando perchè il Governo non ha provveduto a reperire almeno una copertura della spesa più cospicua. L'onorevole Sottosegretario Caron, in sede di esame del disegno di legge presso la Commissione Bilancio, ha assunto l'impegno meno oneroso, proponendo di approvare questo provvedimento con uno stanziamento per 700 milioni, perchè saranno predisposte nuove iniziative legislative, che dovranno necessariamente recare nuovi stanziamenti. Pertanto sarebbe opportuno un breve rinvio della discussione che consenta di reperire subito l'intera copertura della spesa prevista.

Nel 1951 anch'io mi trovavo a Gairo, che si trova nella zona dove sono nato, e confesso di avere vissuto degli attimi di terrore, perchè il paese si muoveva. Resta naturalmente il pericolo di un'altra alluvione, in autunno come anche in questa stessa stagione, per cui non possiamo lasciare la sorte della popolazione affidata alla benignità degli eventi atmosferici.

Nel richiedere un rinvio della discussione perchè sia reperita l'intera copertura della spesa, devo, però, sottolineare l'esigenza che il rinvio sia molto breve; diversamente, sarebbe senz'altro preferibile approvare il provvedimento così com'è e salvaguardare le popolazioni con uno stanziamento di 700 milioni piuttosto che non stabilire alcuna provvidenza.

RIPAMONTI. Sono favorevole ad un breve rinvio della discussione affinché si insista presso la Commissione bilancio perchè modifichi il parere espresso, in quanto, avendo approvato la spesa di 200 milioni per il 1965 e di 500 milioni per il 1966, non vi sono difficoltà per l'ulteriore stanziamento di 500 milioni per ciascuno degli anni successivi.

Se noi modifichiamo l'articolo 7 ed anziché prevedere lo stanziamento di un miliardo in ciascuno degli esercizi 1967 e 1968, stabiliamo uno stanziamento di 500 milioni per quattro anni, nella misura in cui abbiamo previsto 500 milioni nel 1966, non credo sorgano difficoltà.

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1966

In tal modo otterremmo la copertura completa della spesa senza alcuna difficoltà di reperimento dei mezzi finanziari.

Devo aggiungere che è veramente strano che la Commissione sia posta di fronte ad un provvedimento già approvato dal Senato, per il quale si ha il diritto di presupporre che sia stata garantita la copertura dell'intera spesa prevista, mentre si è, invece, costretti a rivedere il meccanismo del finanziamento stesso.

Concludendo, desidero rivolgere un invito al Governo di accelerare i tempi di intervento, affinché non si ripeta quanto è avvenuto per la ricostruzione delle zone danneggiate dal terremoto del 1908: infatti, anche per le alluvioni recenti stiamo ripetendo le stesse procedure che si applicavano nel 1908.

BARONI. Vorrei fare osservare che evidentemente il parere espresso dalla Commissione bilancio, che interviene dopo l'approvazione del provvedimento da parte del Senato, è collegato alla recente sentenza della Corte costituzionale circa l'articolo 81 della Costituzione. Quindi, se la Commissione bilancio ha adottato questa decisione — e non è il solo caso — vincolando l'impegno di spesa ad un solo anno finanziario, non è molto verosimile che si troveremo di fronte ad un parere diverso se procederemo nel senso indicato dall'onorevole Ripamonti.

Vi è effettivamente un problema di principio sul quale noi non possiamo probabilmente pronunciarci.

Ritengo che sia opportuno, prima di trasmettere emendamenti alla Commissione bilancio, sospendere la discussione ed esaminare attentamente il problema per vedere se vi può essere qualche altra soluzione che abbia maggiori possibilità di passare al vaglio della Commissione stessa. Su tale soluzione ora non vorrei fare nessuna precisazione, anche perché credo che meriterebbe qualche approfondimento.

BOTTARI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli argomenti portati dall'onorevole Pirastu sulla necessità che questa Commissione insista perché si ritorni allo stanziamento di due miliardi e settecento milioni, secondo quando era stato stabilito dal Senato, trovano eco in me per avere raccolto le stesse istanze da tanti altri colleghi della Sardegna che indubbiamente più di me hanno vissuto il dramma delle popolazioni di questi comuni e naturalmente avvertono maggiormente la necessità che si trovi adeguata soluzione alla situazione esistente.

Chiedo scusa di non avere affrontato il problema nella mia relazione; comunque, pur essendo valide le argomentazioni portate qui dal collega Baroni, cioè della necessità di agire con ponderatezza ai fini di arrivare all'obiettivo che tutti desideriamo, sono d'accordo con l'onorevole Ripamonti perché si insista presso la V Commissione per il ripristino dello stanziamento originario. Si deve agire con la dovuta cautela, e quindi non sarei del parere di trasmettere per ora emendamenti alla Commissione bilancio.

Sono quindi d'accordo circa la momentanea sospensione della discussione di questo disegno di legge per arrivare a stabilire le modalità più opportune per giungere ad una soluzione.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Devo dichiarare che il Governo è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge nel testo approvato dal Senato e con lo stanziamento di due miliardi e 700 milioni, concordato con tutti i dicasteri interessati e che ha trovato poi conferma con l'approvazione del disegno di legge da parte del Senato.

Evidentemente il parere espresso dalla Commissione bilancio deve essere visto, come ha detto l'onorevole Baroni, con riferimento alla nota sentenza della Corte costituzionale relativa agli impegni di spesa per gli anni finanziari futuri.

Sono quindi favorevole alla proposta di un breve rinvio della discussione per poter trovare una soluzione al problema, soluzione che può essere o il mantenimento da parte nostra dell'attuale testo o il suggerimento dato dall'onorevole Ripamonti di ripartire la spesa nei quattro anni finanziari successivi.

Da parte mia farò delle pressioni anche sugli altri dicasteri interessati perché si adoperino al fine di consentire l'approvazione del provvedimento nello stesso testo già approvato dal Senato senza perdere tempo, perché in questa materia il Governo è impegnato e sente particolarmente la difficoltà dei due centri abitati. Faccio rilevare che non solo da parte del ministero dei lavori pubblici, ma anche da parte del ministero degli interni e degli altri ministeri interessati vi sono mille sollecitazioni per l'approvazione di questo disegno di legge per venire incontro alle esigenze delle popolazioni.

Il Relatore da parte sua ed io da parte mia, cercheremo di svolgere una opportuna azione per superare le difficoltà create dal parere della Commissione bilancio, nel senso di arrivare

## IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 MAGGIO 1966

all'approvazione del provvedimento nel suo testo attuale o di trovare una soluzione che ci consenta di arrivare sempre allo stanziamento di due miliardi e 700 milioni.

**PRESIDENTE.** Penso che si possa rinviare l'ulteriore discussione del disegno di legge ed esaminare il problema per vedere quale sia la soluzione migliore da adottare.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto sulle proposte e sul disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

**DISEGNO DI LEGGE:**

« Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » (3085).

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Presenti . . . . .        | 24 |
| Votanti . . . . .         | 13 |
| Astenuti . . . . .        | 11 |
| Maggioranza . . . . .     | 7  |
| Voti favorevoli . . . . . | 13 |
| Voti contrari . . . . .   | 0  |

*(La Commissione approva).*

**PROPOSTE DI LEGGE:**

**CODIGNOLA e RIPAMONTI:** « Modifiche alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori » (2899).

**TODROS ed altri:** « Modifica alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori » (3051);

in un testo unificato e con il titolo:

« Modifica alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori, e nuove norme sull'applicazione delle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei programmi di fabbricazione ».

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . . | 24 |
| Maggioranza . . . . .        | 13 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 24 |
| Voti contrari . . . . .      | 0  |

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione:**

Abate, Alessandrini, Amendola Pietro, Baroni, Beragnoli, Biagioni, Bottari, Busetto, Cavallaro Francesco, Cianca, Corghi, Curti Ivano, Degan, De Pasquale, Fracassi, Giorgi, Guariento, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Pirastu, Rinaldi, Ripamonti e Todros.

*Si sono astenuti sul disegno di legge n. 3085:*

Amendola Pietro, Beragnoli, Busetto, Cianca, Corghi, De Pasquale, Giorgi, Lusoli, Napolitano Luigi, Pirastu, Todros.

**La seduta termina alle 12,20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO