

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

XCI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE	PAG.		PAG.
<b>Congedo:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	986		
<b>Comunicazione del Presidente:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	986		
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>			
Integrazione di fondi per la costruzione ziona dell'autostrada Palermo-Catania Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato (4611) . . . . .	986	<b>Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione, stralcio dell'articolo 1, seconda parte, e dell'articolo 2 del disegno di legge n. 4573 e delle proposte di legge nn. 2772, 3373 e 3602, ed approvazione dell'articolo 1, prima parte, del disegno di legge, e della proposta di legge n. 3904):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	986, 987, 989, 994, 997 1001, 1002	Proroga delle disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 (4573);	
AMENDOLA PIETRO . . . . .	1001	ALESI: Modifica all'articolo 45 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431, sugli interventi per la ripresa economica nazionale (2772);	
BRANDI, <i>Relatore</i> . . . . .	986, 994, 999	BASLINI: Proroga al 31 dicembre 1968 delle facilitazioni fiscali di cui all'articolo 44 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431 (3373);	
BUSERO . . . . .	989, 991, 994	CARIOTA FERRARA: Proroga al 31 dicembre 1968 delle aliquote di imposta di registro di cui al decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 (3602);	
BUZZETTI . . . . .	999	LUSOLI ed altri: Proroga penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431 (3901) . . . . .	1006
COTTONE . . . . .	987, 989, 995, 996, 998	PRESIDENTE . . . . .	1006, 1007, 1008, 1009
CURTI IVANO . . . . .	992	BARONI, <i>Relatore</i> . . . . .	1007, 1008
GREGGI . . . . .	993	BERAGNOLI . . . . .	1007
GUARRA . . . . .	991	DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1009
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	987 993, 995, 997, 998	LUSOLI . . . . .	1008, 1009
RIPAMONTI . . . . .	990, 991, 1000	RIPAMONTI . . . . .	1007, 1009
SPECIALE . . . . .	997, 998		
TERRANOVA CORRADO . . . . .	993, 994, 997, 998	<b>Votazione segreta:</b>	
TODROS . . . . .	987, 1000	PRESIDENTE . . . . .	1010
Assunzione di personale a contratto per l'autostrada Palermo-Catania (4609) . . . . .	1001		
PRESIDENTE . . . . .	1001, 1003, 1004, 1005		
AMENDOLA PIETRO . . . . .	1001, 1002, 1003		
BRANDI, <i>Relatore</i> . . . . .	1001, 1003, 1006		
COTTONE . . . . .	1002, 1003, 1004		
FULCI . . . . .	1003		
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	1002 1004, 1005		
SPECIALE . . . . .	1004, 1005		
TODROS . . . . .	1005		

**La seduta comincia alle 9,35.**

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

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Guariento.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione dei disegni di legge nn. 4609 e 4611, l'onorevole Speciale sostituisce l'onorevole Di Vittorio Berti Baldina.

**Discussione del disegno di legge: Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4611).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4611, concernente: « Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. La V Commissione bilancio ha espresso a maggioranza parere favorevole sul provvedimento.

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

BRANDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per la costruzione a cura dell'« Anas » dell'autostrada senza pedaggio Palermo-Catania, originariamente prevista in una estesa di chilometri 187,170, fu preventivata nel 1959 una spesa di circa 59 miliardi di lire da ripartirsi per il 40 per cento a carico dell'« Anas » e per il 60 per cento a carico della regione siciliana.

La relativa convenzione tra l'« Anas » e la regione siciliana fu stipulata nel 1959, ma venne perfezionata solo nel maggio 1965, a causa del ritardo nella approvazione da parte dell'Assemblea regionale siciliana della legge per la copertura della spesa di competenza della regione stessa. La quota parte di spesa a carico dell'« Anas » di lire 22 miliardi circa ha trovato copertura, in esecuzione del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, nelle residue disponibilità dei fondi stanziati dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463 e 13 agosto 1959, n. 904.

Per tale autostrada sono stati ultimati i primi tre tronchi funzionali per chilometri 29, mentre sono in corso di esecuzione altri cinque lotti di lavori per una estesa di 39 chilometri. Il complesso di tali lavori ha comportato un impegno di spesa di 32 miliardi di lire. Con il residuo stanziamento disponibile di 25 miliardi saranno realizzati nel tratto centrale, in corrispondenza di Enna e Caltanissetta, altri 10 lotti funzionali per chilometri 24 di autostrada, la cui progettazione è già in corso. Nella fase di progettazione esecutiva del tratto centrale dell'autostrada emersero seri dubbi sulla possibilità di insediare il tracciato secondo le previsioni del progetto di massima a suo tempo approvato e, pertanto, si è provveduto alla redazione di un nuovo progetto di massima di questo tratto, in relazione ai precisi accertamenti geologici effettuati.

L'autostrada, in conseguenza delle variazioni di tracciato del tratto centrale, avrà uno sviluppo complessivo di chilometri 190,189, superiore di chilometri 3,179 al tracciato del progetto di massima originario previsto in chilometri 187,170. Il Consiglio di Amministrazione dell'« Anas », nell'approvare in linea tecnica il suddetto progetto di massima del tratto centrale dell'autostrada, ha preso atto che il costo complessivo delle opere ammonterà presuntivamente a lire 172 miliardi, con una maggiore spesa quindi di lire 115 miliardi, ai quali si debbono aggiungere 3 miliardi per la quota di oneri di carattere generale, per un totale di lire 118 miliardi (115 miliardi di spese effettive e 3 miliardi di spese generali).

Il notevole divario di costo tra le previsioni del 1959 e la cifra ora preventivata è dovuto ai maggiori costi determinati dall'aumento dei prezzi verificatosi dal periodo della compilazione del progetto, e cioè dal 1959, ad oggi; alla più esatta valutazione dei costi delle opere in relazione alle effettive difficoltà offerte dalle condizioni geologiche ed orografiche dei terreni attraversati (vi è stata infatti una variante di 3 chilometri — come ho detto prima — dovuta alle enormi difficoltà incontrate nel tracciato che per questo si è dovuto modificare); al maggior percorso; alla adozione delle migliorie suggerite dalle più recenti esperienze tecniche nella costruzione di autostrade.

La maggiore spesa di lire 188 miliardi, stando al riparto stabilito dalla vigente convenzione, dovrebbe far carico per il 40 per cento all'« Anas » e per il 60 per cento alla regione, la quale ha, per altro, fatto presente

di considerare ingiustificato il riparto stesso, trattandosi di opera di prevalente interesse nazionale. Accogliendo la tesi della regione siciliana si è pervenuti ad una diversa ripartizione della maggiore spesa ponendo a carico dell'« Anas » il 50 per cento della spesa e l'altro 50 per cento a carico della regione.

A tal fine si è predisposto il disegno di legge in esame col quale si provvede allo stanziamento sul bilancio dell'« Anas » in 5 esercizi dal 1967 al 1971 di lire 11,8 miliardi l'anno e sul quale il relatore esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TODROS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi abbiamo già affrontato più volte il problema dell'aumento enorme delle spese per la costruzione di strade e autostrade rispetto ai preventivi iniziali.

Il relatore ha indicato quattro motivi a giustificazione della triplicazione di fatto delle spese per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania. Il progetto iniziale prevedeva una spesa di 57 miliardi nel 1959. Le opere sono state iniziate nel luglio 1965, cosicché sono intercorsi ben sei anni dalla approvazione del progetto all'inizio dei lavori. Comunque, essendo iniziati i lavori nel luglio 1965, mi sembra assai strano che nel dicembre 1967 si giunga ad una valutazione della spesa di 172 miliardi di lire contro i 57 miliardi di lire di spesa previsti inizialmente.

La prima giustificazione di questo aumento viene indicata nelle modificazioni dei prezzi intervenute in questi anni. Il relatore doveva dirci, per sostenere questa tesi, quali sono stati gli aumenti del costo delle opere dal 1959 ad oggi. Essi sono in realtà contenuti in entità percentualmente limitate, tanto da non poter essere additati come concausa della triplicazione della spesa.

Si fa inoltre richiamo alle difficoltà riscontrate durante la esecuzione delle opere per la situazione geologica dei terreni. Vi è allora da domandarsi se il progetto iniziale dell'« Anas » che prevedeva una spesa di 57 miliardi di lire, spesa certo non indifferente, fosse un progetto molto approssimato — che rivelava la insensibilità e il modo di agire assai irresponsabile dell'« Anas » — oppure un progetto responsabile. Infatti, quando si opera una progettazione seria, si devono esperire in anticipo le indagini necessarie ad impedire sorprese di questo tipo. È evidente che ci troviamo di fronte ad una assoluta

manca di conoscenza del terreno durante la fase di progettazione. Il relatore afferma che ciò ha provocato una maggiorazione di 3 chilometri nel percorso, per evitare alcune zone non idonee sotto il punto di vista geologico, ma gli intervenuti accorgimenti tecnici, sono quasi trascurabili nell'ambito autostradale.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero citare l'esempio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Nel 1962 fu prevista per essa una spesa di 180 miliardi. Oggi, la Commissione lavori pubblici ha consentito ad aumentare la somma stanziata a 260 miliardi di lire.

TODROS. Infatti, ci siamo trovati nelle stesse condizioni e cioè di fronte ad una posizione irresponsabile nell'esecuzione di opere importanti come queste, sia per il tracciato, sia per la progettazione, sia per la conoscenza del terreno. Inoltre, non va dimenticata la sostanziale differenza dei terreni attraversati dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria e da quella Palermo-Catania.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La zona tra Caltanissetta ed Enna è equiparabile ad alcune zone che possono trovarsi in Calabria per quanto riguarda la natura del terreno.

TODROS. La costa possiede caratteristiche estremamente diverse, onorevole ministro. Ho una certa esperienza per quanto riguarda uno dei tratti più difficili dell'Autostrada del Sole, quello cioè della Futa: benché la progettazione fosse stata comprensiva di ogni minimo particolare, le sorprese non sono mancate, ma tuttavia non sono state tali da determinare eccessivi aggravii di spesa. In questo caso, invece, ci troviamo di fronte ad una triplicazione della spesa. Pertanto, desideriamo avere dei dati molto più precisi e non ci accontentiamo della relazione svolta. Desideriamo conoscere, punto per punto, gli elementi che giustificano un simile aumento di spesa. In un momento come questo, in cui è difficile erogare miliardi in molti altri campi, non ci sentiamo di approvare una simile proposta senza elementi altamente giustificativi, né ci sentiamo, signor Presidente, di continuare questa discussione senza avere i dati richiesti.

COTTONE. Signor Presidente, desidero innanzitutto fare una considerazione di ordine preliminare. È vero che l'evoluzione del diritto ci ha resi, come deputati, rappresentanti della nazione, ma in questa circostanza, pur rimanendo nell'ambito dell'evoluzione

del diritto moderno, non posso dimenticare di essere un deputato eletto dalla terra che è interessata al disegno di legge in esame, cioè dalla Sicilia. I colleghi mi scuseranno se, pur avanzando le debite osservazioni di carattere generale, mi lascerò attrarre dalle necessità della mia terra. Annuncio subito, infatti, che voterò a favore del disegno di legge. La Sicilia non ha avuto la possibilità di progredire nel modo in cui tutti avremmo sperato. Infatti, malgrado numerose disposizioni di legge in suo favore, in essa mancano ancora le cosiddette infrastrutture, tra cui, in primo luogo, le strade. È penoso constatare, percorrendo la nostra penisola, che mentre nel nord e nel centro d'Italia vi sono strade ed autostrade moderne e ben costruite, in Sicilia la rete stradale è ancora quella di 30 o 40 anni fa, tranne qualche rettificata che si è resa indispensabile. Il tracciato delle strade siciliane, in fondo, non è che l'antico reticolo delle « trazzere » di origine romana. Di conseguenza, sono particolarmente sensibile al contenuto del disegno di legge, che finalmente prevede la costruzione della prima autostrada dell'isola.

Desidero comunque fare qualche osservazione. Prima di tutto, faccio notare che il provvedimento relativo alla costruzione dell'autostrada Palermo-Catania risale a 8 anni fa, e l'autostrada ancora non è completata, anche se abbiamo appreso che qualche lavoro è iniziato, ed è stato eseguito qualche tronco per la modesta estensione complessiva di 29 chilometri. Sono passati 8 anni, dunque, e stando ai risultati si è fatto molto poco. Il risultato di una simile perdita di tempo è che i fondi stanziati nel 1959 sono oggi assolutamente insufficienti, al punto che si ritiene necessario quasi triplicare la spesa per la costruzione dell'autostrada in questione.

Il relatore ha fatto osservare che in questi anni si sono avuti, innanzi tutto, aumenti dei costi. Questo è logico. Esiste una continua svalutazione della moneta, che dal 1961 ad oggi ha raggiunto quasi il 30 per cento. Di conseguenza, è chiaro che anche i costi sono aumentati. L'aumento della spesa già prevista è giustificato in parte dalle variazioni del tracciato che è stato necessario apportare rispetto a quello originario previsto nel 1959; l'aumento della spesa è in parte giustificato anche dal fatto che si sono dovuti affrontare lavori di più vasta portata rispetto a quelli previsti in considerazione della particolare natura geologica del terreno.

Riguardo a questa ultima giustificazione, devo dire che noi la troviamo veramente strana; il Ministro, interrompendo l'onorevole Todros, ha detto che anche per il tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria si è verificato lo stesso inconveniente, poiché anche in quel caso la natura geologica del terreno ha comportato un notevole aumento della spesa prevista nel 1962.

Non desidero certo rivolgere accuse all'«Anas» o all'Amministrazione dei lavori pubblici: desidero tuttavia rilevare che trovo veramente strano che non si sia eseguito uno studio sulla natura geologica del terreno durante la fase di determinazione del tracciato. Comprendo che questa è solo una fase di previsione, ma trovo veramente strano che alla resa dei conti ci sia una differenza così sensibile tra previsioni e realtà: o si sono incontrati ostacoli del tutto imprevedibili, oppure dobbiamo dire — è veramente sconcertante fare una simile affermazione — che non si è in grado di fare previsioni le più aderenti possibile alla realtà. Riconosco tuttavia che per molte zone, come ad esempio per la zona del tratto Caltanissetta-Enna, la cosiddetta zona « ballerina », è molto difficile fare previsioni esatte sulla natura geologica del terreno.

Nel momento in cui si studiava il tracciato, comunque, avrebbe dovuto essere fatta una previsione delle difficoltà; il solo aumento dei costi non può, del resto, giustificare la triplicazione della spesa, che passa dai 57 miliardi del 1959 agli attuali 172 miliardi.

Desidero ora fare un'altra osservazione proprio per quanto riguarda la spesa; una parte di questi 172 miliardi è già stata spesa, e c'è un residuo di 118 miliardi (115 più 3 per le spese generali) ancora da spendere. Per questi 118 miliardi è intervenuta, come abbiamo sentito dire, una nuova convenzione tra lo Stato e la regione siciliana, in base alla quale le spese dovranno essere ripartite al 50 per cento; anteriormente a questa convenzione era previsto l'intervento dello Stato per il 40 per cento e quello della regione per il 60 per cento della spesa.

Con questo disegno di legge lo Stato si impegna a stanziare per un periodo di 5 anni 11 miliardi e 800 milioni all'anno. La domanda che desidero rivolgere all'onorevole ministro è questa: è in grado la regione siciliana di mantenere per parte suo l'impegno preso? Faccio questa domanda perché la regione siciliana attinge dal fondo di solidarietà nazionale, stornando somme no-

tevoli per sanare il *deficit* dei bilanci comunali dell'isola. Ricordo che in Sicilia su 380 comuni ben 376 hanno una amministrazione comunale con un *deficit* pauroso. Rimarrà nel fondo di solidarietà nazionale una liquidità tale da permettere di affrontare l'impegno che la regione siciliana sottoscrive? A proposito del *deficit* delle amministrazioni comunali siciliane, devo dire che la regione difficilmente riuscirà a risolvere il problema del dissesto della finanza locale nell'isola, perché fatamente si ricorrerà sempre ai medesimi espedienti. Secondo la legge, il fondo di solidarietà nazionale deve essere destinato a spese in conto capitale; vorrei quindi sapere se l'amministrazione dei lavori pubblici può garantire che la regione siciliana potrà mantenere l'impegno assunto.

Desidero fare un'altra osservazione in merito all'articolo 2, il quale stabilisce che: « sugli stanziamenti annuali, quali risultano dalla presente legge, grava, nella misura del 2,50 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'« Anas » in dipendenza dei lavori di completamento dell'autostrada Palermo-Catania ». Devo ritenere che questo 2,50 per cento sarà prelevato e messo a disposizione dell'« Anas » per le sue spese generali. Se questa è l'interpretazione da dare alla norma — e personalmente ritengo che sia questa — devo muovere una censura ai formulatori del testo, che avrebbe certo potuto essere elaborato in maniera migliore. Se l'interpretazione invece non fosse questa, vorrei che questo punto venisse chiarito.

In merito all'articolo 3, desidero fare, più che una osservazione, una domanda, dato che non ho avuto il tempo di fare le necessarie ricerche: a cosa corrispondono nel bilancio dello Stato il capitolo 3523 riferito all'anno finanziario 1967, ed il capitolo 5381 riferito al 1968?

**PRESIDENTE.** Il capitolo 3523, nell'elenco 5 allegato allo stato di previsione della spesa del ministero del tesoro prevede finanziamenti del piano di sviluppo della scuola nel 1966 e 1967 per 178 miliardi e 275 milioni. Questi fondi nel 1967 non sono stati utilizzati, e sono pertanto disponibili.

**COTTONE.** Si tratta in sostanza del fondo globale. Non vorrei, tuttavia, che il capitolo 3523 fosse il fondo globale per le spese in conto capitale.

Erano queste le considerazioni che desideravo fare; dichiaro comunque che voterò a favore di questo provvedimento.

**BUSETTO.** Vorrei attirare l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole Ministro su alcune considerazioni che desidero fare.

Voi conoscete qual'è il nostro punto di vista, sul terreno di una linea generale di programmazione economica per quanto riguarda l'impiego delle risorse nel settore autostradale. È una linea fin troppo nota che è inutile ripetere in questa sede. Desidero soltanto affermare che le stesse previsioni contenute nel piano di sviluppo economico, circa un equilibrato impiego delle risorse nel settore sociale, purtroppo non vengono rispettate per la distorsione degli investimenti nell'ambito del complessivo impiego delle risorse disponibili.

Vorrei per un momento accettare il terreno della discussione che ci viene offerto dal Governo e dalla maggioranza, quello cioè dello sviluppo progressivo della rete autostradale nel nostro paese. Collocandomi dal punto di vista della maggioranza, la domanda che pongo al Governo e ai colleghi della maggioranza è la seguente: in che modo questo stesso programma autostradale, di cui voi da tempo vi fate paladini, si sviluppa in una forma equilibrata per quanto riguarda gli investimenti fra il nord, il centro e il sud d'Italia? Collocandomi come ho detto in quella logica e su quel terreno, potrei anche capire i motivi che spingono il Governo e la maggioranza a sostenere questo progetto di legge che integra i fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania, essendo noto il divario profondo che vi è tra lo sviluppo della rete stradale nel sud (in particolare in Sicilia) e lo sviluppo riscontrabile nella parte settentrionale del nostro paese.

Noi constatiamo, invece, che i programmi autostradali che investono la Valle Padana e in genere tutto il nord d'Italia non solo non si arrestano, ma a quelli in corso di attuazione se ne aggiungono altri sotto il profilo o della previsione o della progettazione delle opere, oltre che sotto quello della formazione di società e di consorzi in seguito a spinte che da diverse parti si fanno sentire per la costruzione di nuove autostrade.

Non voglio qui citare enti, consorzi, società, progetti, tracciati, eccetera, che di giorno in giorno vengono resi noti e che vengono sostenuti da questa o da quella società, da questo o da quel giornale, da questo o da quel gruppo politico. Nell'ambito della stessa vostra logica dell'incentivazione del programma autostradale per i fini che vi proponete di raggiungere, comprenderei che il Governo assumesse come linea di condotta quella di rallentare l'attuazione del programma autostra-

dale del nord d'Italia e incentivare il programma di costruzioni di autostrade nella Sicilia e nel sud d'Italia: questo anche in relazione a tutti i discorsi fatti nell'ambito di convegni e di studi sia all'interno del partito socialista unificato, sia all'interno della democrazia cristiana, e proprio a causa del grande divario che corre fra il sud e il nord, concependo il problema delle comunicazioni come parte integrante della tematica dello sviluppo del nord e del sud d'Italia.

Non ho bisogno di richiamarmi al fatto che obiettivamente — bisogna riconoscerlo — il ministro Mancini si batte per un nuovo tipo di sviluppo del sud d'Italia, anche se non possiamo condividere gli strumenti attraverso i quali egli ritiene di dover raggiungere questi obiettivi. Riconosciamo che egli si batte su questo terreno. Però vorremmo che ella, onorevole Ministro fosse più coerente, proprio lei che è alla testa di uno dei dicasteri più importanti e che concentra il massimo degli investimenti pubblici. Per portare avanti la sua politica, ella dovrebbe avere maggiore coerenza nel contestare tutto quello che si prepara, si prevede e si progetta al nord, al fine di rallentare in quelle regioni la realizzazione delle autostrade per spostare l'impiego delle risorse al sud. Ed è questa una delle ragioni che ci induce a dichiararci contrari a questo progetto di legge, ferma restando un'altra ragione di fondo che riguarda il discorso sulle priorità degli interventi.

Non ho qui bisogno di ricordare i casi di Licata, di Agrigento, il *deficit* di bilancio della quasi totalità dei comuni siciliani, come ha ricordato l'onorevole Cottone, e non ho bisogno di ricordare la situazione di Trapani, che tutti conosciamo. Ma Trapani è solo lo esempio più drammatico di una situazione più vasta e macroscopica, che turba l'opinione pubblica nazionale e i nostri sentimenti. Io sono un deputato del nord, ma sono profondamente preoccupato di quello che avviene al sud e posso affermare che non ho timore, in convegni regionali ed interregionali che si svolgono al nord, di prendere aperta posizione, a nome del mio partito, contro le concentrazioni di investimenti al nord e contro l'accentuazione del divario economico fra il sud e il nord. Questo risulta in atti di convegni nei quali il nostro partito ha espresso fino in fondo la sua opinione ponendosi anche in aperto contrasto con tutte le spinte elettorali. Questa accentuazione del divario fra il nord e il sud sarà una rovina per tutta l'economia nazionale e non soltanto per il sud.

Quindi noi, anche per quanto riguarda le scelte prioritarie per un nuovo tipo di sviluppo equilibrato del sud e per attenuare il divario esistente tra il sud e il nord, non possiamo accettare la logica di queste scelte.

Aggiungiamo un altro particolare che riguarda la scelta che si fa tra realizzazione di autostrade e stanziamento dei fondi necessari per l'edilizia scolastica. È una cosa assai grave e che è anche qualificante delle scelte di questo Governo e che di per se stessa vanifica l'azione che oggi si sta svolgendo nell'ambito di tutti gli enti locali.

In questo momento, tutti gli enti locali stanno preparando infatti i piani per l'edilizia scolastica.

Ma è noto che gli enti locali, nel preparare questi piani, hanno fatto presente che tutte le esigenze da essi espresse superano di gran lunga le disponibilità derivanti dalla legge sull'edilizia scolastica. Noi ora sottraiamo altri fondi destinati a questo scopo. Mi si risponderà che, dal punto di vista formale, non si incide sugli stanziamenti già decisi, in quanto si è stabilito di spostare al 1968 l'inizio del piano per l'edilizia scolastica, ma rimane indubbiamente il giudizio politico.

Desidero concludere facendo mie le osservazioni già formulate circa l'incapacità di compiere una previsione di spesa riguardo alla costruzione di questo tracciato autostradale. Vi è un divario tra la previsione e la realtà che, si può riscontrare anche in molti altri casi. Contesto inoltre che siano sufficienti anche i mezzi che si stanziavano con il provvedimento in discussione e ritengo che il Governo sarà costretto a presentare un altro disegno di legge che stabilisca un nuovo finanziamento in quanto ritengo che anche questa previsione, di spesa non sia una previsione precisa. Non vorrei che essa fosse fatta per difetto, per sollevare meno scandalo di quanto la richiesta di mezzi finanziari maggiori non avrebbe sollevato. Quando si fanno previsioni di spesa per lavori di questa portata, si deve essere molto seri. Faccio dunque un appello alla serietà.

RIPAMONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, premetto che sono favorevole al provvedimento, poiché nei precedenti dibattiti in Commissione, nel corso della terza legislatura e all'inizio della quarta, ho preso posizione perché venissero costruite le autostrade siciliane nel quadro della programmazione generale del sistema autostradale.

Desidero anche sottolineare che, ogni qualvolta affrontiamo questi problemi sulla base di leggi speciali, il discorso torna sul

problema della programmazione globale del sistema dei trasporti. Su questo argomento furono presentati, già a partire dalla terza legislatura, numerosi ordini del giorno con i quali si invitava il Governo a presentare un programma globale per lo sviluppo del sistema autostradale.

Questo mio riferimento non è polemico, ma è legato all'intervento dell'onorevole Busetto. Sono d'accordo con la sua affermazione, circa gli impieghi sociali del reddito, e ritengo possibile che si stia verificando un ulteriore divario tra gli investimenti nelle aree più sviluppate e quelli nelle aree meno sviluppate. Questo discorso però non può limitarsi solo al sistema dei trasporti, che, d'altra parte, costituisce un sistema unitario. Non si può affermare che, investendo nel sistema dei trasporti nel nord, si crei un ulteriore divario rispetto al sud, se gli investimenti sono visti nel quadro unitario del sistema dei trasporti.

BUSETTO. Mi sia concessa una interruzione. Potrei dimostrare che, tra il grande bacino industriale di Porto Marghera e la provincia di Padova si sta creando un sistema macroscopico e assurdo di infrastrutture dei trasporti. Potrei citare cinque diversi tracciati di collegamenti viari e ferroviari a cominciare dalla ferrovia per arrivare alla strada statale n. 11. Questo è un assurdo: cosa c'entra questo con il programma globale? Questo incide sul programma globale degli interventi diminuendo l'efficienza generale.

RIPAMONTI. La sua osservazione dà ragione alle mie affermazioni. In assenza di una programmazione globale degli interventi, la contrapposizione tra nord e sud diventa un fatto demagogico e polemico e non conduce a costruire nulla di nuovo, mentre, se affronteremo il problema in modo serio, potremo anche arrivare a scelte diverse da quelle che si stanno effettuando, soprattutto se si opererà una scelta unitaria, in luogo di una scelta frazionata tra molteplici centri decisionali che tuttora operano a livello interregionale o regionale o locale.

Le regioni diventano un elemento indispensabile in questo quadro, poiché, in assenza di centri decisionali e in presenza di enti settoriali che hanno influenza sulle diverse aree, il problema non trova una soluzione unitaria, ma si frantuma secondo le esigenze più pressanti prospettate dalle singole entità territoriali.

Peraltro, signor Presidente, poiché siamo alla fine della quarta legislatura, non credo

sia possibile chiedere un dibattito su questo argomento. Però il problema si pone, e la Commissione se ne è resa conto.

Purtroppo in Italia non esistono ancora centri di ricerca, né a livello regionale né a livello centrale, adeguati alle esigenze di un processo programmato di sviluppo. Mi auguro che, con l'organizzazione del Ministero del bilancio e della programmazione economica, questi centri siano costituiti e possano svolgere la loro opera. Si potrà così avviare una azione di pianificazione che preveda, con l'apporto delle regioni, la formazione di un piano generale regolatore per il sistema dei trasporti e la qualificazione dell'uso del territorio.

Il nostro voto favorevole sul provvedimento è motivato anche dall'esigenza di completare il sistema autostradale in Sicilia, per evitare che il passare degli anni comporti un ulteriore incremento dei costi relativi. In sede di bilancio potremo esaminare gli investimenti nei settori sociali, e fare osservazioni in proposito, ma esse non valgono, a mio avviso, per il sistema dei trasporti. La nostra economia si inserisce ora in un'area più vasta, quale è quella europea e pertanto il problema dei trasporti italiani si collega a quello dei trasporti europei. Non bisogna pertanto localizzare territorialmente gli investimenti al di fuori di un quadro generale del sistema.

Qui si è accennato alle esigenze di Licata, di Trapani e di altre zone: ritengo che per quanto concerne le attrezzature civili si ponga il problema di accelerare gli investimenti nelle aree sottosviluppate, dove le risorse locali non consentono di disporre dei mezzi di finanziamento necessari, richiedendo la solidarietà dello Stato o delle regioni più sviluppate, in modo da garantire la priorità per determinati investimenti.

Con queste dichiarazioni, ribadisco il nostro voto favorevole al disegno di legge.

GUARRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero subito esprimere un giudizio positivo nei confronti del disegno di legge al nostro esame. Questo provvedimento deve essere riguardato e valutato soltanto per quel che vuole essere, cioè un finanziamento per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania. Ogni qualvolta ci troviamo a discutere su un provvedimento contingente e relativo, immancabilmente finiamo sempre per toccare temi generali. Indubbiamente esiste un collegamento fra temi generali e temi particolari, ma questo non vuol dire che il discorso debba essere portato alle estreme conseguenze.

ze. In altre parole, quello che voglio contrastare è questa contrapposizione che si vuole fare in ogni momento tra problema globale e problemi particolari. Si deve considerare infatti che il problema globale per forza naturale di cose si deve articolare in tanti problemi contingenti. Così, quando si dice di volere rendere veramente operante un piano di sviluppo del Mezzogiorno è chiaro che bisogna guardare ai singoli provvedimenti con cui si tende a realizzare tale fine. Ora il provvedimento in esame è uno di quei provvedimenti che tutti abbiamo sempre auspicato, soprattutto per quanto attiene alle comunicazioni viarie in Sicilia. Quest'isola infatti è rimasta fino ad oggi arretrata in questo settore rispetto alle altre zone del nostro paese. Dunque, voler contrapporre a questa soluzione una visione globale del problema che riguarda, come ha giustamente rilevato l'onorevole Busetto, tutto il sistema di sviluppo economico della nazione, per arrivare a delle conclusioni negative per il Mezzogiorno (non vedo infatti come si possa conciliare il riconoscimento di un certo sviluppo distorto nell'economia del paese, derivante dall'accentramento al nord della maggior parte degli investimenti e il voto negativo nei confronti di questo provvedimento che cerca, sia pure in misura limitata, di porre il sud in condizioni migliori) sembra a me essere una linea di condotta completamente illogica e senza fondamento.

Il discorso globale indubbiamente va fatto ed esso è stato fatto in sede di discussione del programma quinquennale di sviluppo. È un discorso molto ampio che dovrebbe portarci a considerare anche certi atteggiamenti che sono stati presi da alcune parti. Tanto per fare un esempio, abbiamo visto un ministro meridionalista, l'onorevole Mancini, assumere determinati atteggiamenti nei confronti della « Alfa-sud » che tornano a suo merito: le sue posizioni inerivano infatti ad un certo concetto di sviluppo economico del sud certamente giusto. Ma arrivare all'estrema conseguenza di dichiararsi contrari al finanziamento di un'autostrada, mi sembra veramente fuori luogo. Questi i motivi, signor Presidente, per i quali darò il mio voto favorevole al provvedimento.

CURTI IVANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero per prima cosa respingere nel modo più assoluto l'affermazione che qui è stata fatta e cioè che l'aumento dei costi delle autostrade derivi dall'aumento dei costi delle costruzioni in generale. Infatti dal

1963-64 ad oggi gli aumenti del costo della manodopera sono stati tali da non poter avere determinato aumenti nel costo delle costruzioni, anche perché vi è stato un aumento della produttività dei lavoratori e della loro capacità lavorativa. La stessa cosa si può dire per i materiali da costruzione il cui costo non è affatto aumentato. Sfido chiunque a dimostrare che il ferro, il cemento e le altre materie prime che si adoperano nelle costruzioni delle autostrade siano saliti di prezzo. Posso dire anzi che le imprese costruttrici hanno goduto, almeno fino a questo momento, di prezzi inferiori a quelli fissati dal « Cip » per il materiale acciaiario e, in particolare, per i cementi e le altre materie prime. Resta dunque da chiedersi da cosa derivi lo aumento dei costi delle autostrade. Possiamo dire che esso deriva da una lacuna che ancora non è stata colmata nella nostra pubblica amministrazione e, in modo particolare, nel Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco alla carenza di gruppi tecnici di studio capaci e in numero sufficiente per affrontare e risolvere i numerosi problemi inerenti ai progetti delle autostrade che sono stati predisposti. A causa di questa carenza molti progetti sono stati elaborati attraverso rilievi molto approssimativi: parlo dei rilievi fotogrammetrici sulla base dei quali si è proceduto poi alla progettazione delle opere. Certo, la realtà è veramente drammatica: ancora oggi abbiamo uffici che non dispongono degli strumenti necessari. Purtroppo le istanze che dal mio gruppo sono state più volte sollevate sono restate lettera morta ed è per questo che ogni volta che si discutono provvedimenti del genere noi siamo costretti a ripetere sempre le stesse cose.

La seconda questione che intendo sollevare è molto grave e credo sia necessario provare ad incontrarci su di essa. La questione è stata sollevata dall'onorevole Busetto ed è all'onorevole Busetto che mi rivolgo. Noi non siamo contrari ad una politica autostradale, ma se la scelta degli investimenti deve essere incentrata esclusivamente e sempre sulle autostrade, allora non possiamo essere d'accordo. Noi non riteniamo possibile accettare una simile scelta e continuare sempre su tale strada. Vi sono infatti altri problemi veramente urgenti, come quello della urbanizzazione dei suoli, che non vengono risolti perché i fondi messi a disposizione sono limitatissimi. Ogni giorno la situazione degli enti pubblici si aggrava, cresce la crisi nei ri-



fornimenti idrici delle città, resta sempre aperto il grave problema di migliorare l'organizzazione dei servizi igienico-sanitari delle nostre città, di provvedere per quanto concerne l'inquinamento delle acque; esiste poi sempre il problema della casa, per risolvere il quale occorre al più presto provvedere con una politica di investimenti nel settore dell'edilizia economica popolare.

Non dobbiamo infine nasconderci il problema della viabilità minore che pure è altrettanto importante.

Ora, dire di no al provvedimento, cioè alla costruzione dell'autostrada Palermo-Catania, sarebbe veramente assumersi una grave responsabilità. Infatti, noi impediremmo la realizzazione di una autostrada là dove maggiore è il bisogno. Dire di sì a questo tipo di scelta significa però per noi addossarsi una grandissima responsabilità. Se la scelta degli investimenti del nostro paese riguarda prevalentemente le autostrade, la responsabilità deve ricadere sulla maggioranza.

Non vedo perché non sia possibile conciliare la costruzione delle autostrade, anche se tale programma dovesse essere realizzato in un tempo maggiore rispetto a quello attuale, con le realizzazioni da effettuarsi in altri importanti settori. Se la costruzione delle autostrade deve avere carattere prioritario su tutto, debbo dichiarare che si tratta di una scelta errata. Vorrei che questo punto fosse chiarito nell'intervento dell'onorevole Ministro, dopo di che mi pronuncerò sul provvedimento al nostro esame.

GREGGI. Vorrei fare qualche osservazione critica e qualche osservazione favorevole al rilancio della politica autostradale. Anzitutto desidero chiedere all'onorevole Ministro a che punto sia la realizzazione dell'autostrada Messina-Catania.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. I lavori sono stati interamente appaltati.

GREGGI. Prendo atto con vivo piacere di questa risposta; se così non fosse stato, sarebbe stato inutile accelerare la costruzione dell'autostrada Catania-Palermo.

Desidero poi osservare che l'incremento della spesa da 57 a 172 miliardi mi sembra un po' eccessiva: si tratta di un aumento del 270-280 per cento. Sappiamo che i costi di costruzione sono aumentati, ma, nel dichiararmi favorevole al provvedimento, credo che sia doveroso rivolgere al Governo l'invito a richiamare l'« Anas » e gli enti locali alla

esigenza di predisporre i progetti con maggiore attenzione, perché dal punto di vista tecnico non mi pare che si possa passare da un preventivo di 57 miliardi di spesa, sia pure risalente al 1959, a quello attuale di 172 miliardi: poi forse in sede di realizzazione dell'opera si arriverà ai 200-220 miliardi di spesa. Francamente il divario è troppo forte.

Comunque desidero dire qualche parola sul problema delle autostrade. Non solo sono d'accordo, ma mi congratulo con il Governo che intende accelerare la costruzione delle autostrade. Sappiamo che è di prossima presentazione un disegno di legge che accelera la realizzazione del programma autostradale, ma ritengo che il problema delle autostrade meriti ancora una attenzione maggiore di quella che il Governo sta dando ad esso. In particolare, mi riferisco al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che interessa una regione cara anche all'onorevole Ministro, al completamento dell'autostrada Rimini-Canosa-Bari, ed alla trasversale Avellino-Canosa.

Ritengo infatti che il ritardo nello sviluppo economico che il Mezzogiorno sta accusando in questi anni e che tutti abbiamo riconosciuto, sia dovuto essenzialmente alla mancata rapida realizzazione delle autostrade. Le autostrade sono strumenti di propulsione dello sviluppo economico. Noi ci illudiamo quando stanziamo centinaia o migliaia di miliardi per interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno e lo lasciamo poi collegato, dopo 17 anni, di attività della Cassa per il Mezzogiorno, con le strade attuali, con delle ferrovie che non sono tutte a doppio binario. Non dimentichiamo che le strade sono quelle di 40 anni fa; la costiera adriatica e la strada delle Calabrie sono strade fatte costruire da Gioacchino Murat, un po' sistemate ed allargate.

Mi dichiaro quindi perfettamente favorevole a questo intervento dello Stato per quanto riguarda il completamento dell'autostrada Catania-Palermo nonché al programma di rilancio della politica autostradale — ho presentato anche delle interrogazioni in proposito —, ma mi permetto di dichiararmi in un certo senso non del tutto soddisfatto. Ritengo che se noi realizzassimo nel sud il programma autostradale non in cinque o sei anni, ma in due o tre, dando ad esso la precedenza assoluta, determineremmo un'auto-sviluppo nel sud sul piano turistico, che costituirebbe la base più naturale e di più sicuro rendimento per quanto riguarda lo sviluppo industriale e commerciale del Mezzogiorno.

In un certo senso è assurdo costruire le acciaierie a Taranto quando poi l'acciaio, per essere utilizzato, deve essere trasportato su scomode ferrovie e sulle inadeguate strade esistenti. Questa affermazione la vado facendo da 10 anni e perciò essa non suona critica al Governo attuale.

Se il disegno di legge fosse stato presentato alla Camera, avrei proposto di ridurre il numero degli esercizi finanziari nei quali è previsto lo stanziamento. Considerato che il disegno di legge è stato già approvato dal Senato, per non ritardarne l'approvazione non presenterò emendamenti precisi, e quindi mi dichiaro favorevole al disegno di legge nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento, con gli inviti, che mi paiono giustificati e pressanti, che ho rivolto al Governo. D'altra parte su questo tema potremo tornare — mi auguro presto — quando verrà al nostro esame il disegno di legge che prevede il rilancio della politica autostradale.

TERRANOVA CORRADO. Ho ascoltato con molto interesse l'intervento dell'onorevole Busetto, e non posso che condividere le sue impostazioni, anche perché come relatore nel 1959 sul disegno di legge relativo alle autostrade posi fin da allora l'accento sulla priorità che bisogna dare al meridione per la realizzazione di queste nuove vie di comunicazione. Lamentai anzi in quell'occasione la mancanza o quasi di un piano regolatore autostradale per il Mezzogiorno. È il destino del Mezzogiorno di essere spesso ignorato non solo nel campo della viabilità, ma in ogni campo. Ricordo quando, intervenendo in sede di discussione del disegno di legge per la istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, rilevai come le somme destinate al meridione dovessero essere utilizzate nel Mezzogiorno geografico e non in Mezzogiorno assai più esteso e cioè un Mezzogiorno storico-politico, che va fino ai confini dell'Abruzzo e comprende la Sardegna e l'isola d'Elba.

Non comprendo però come l'onorevole Busetto, partendo da certe giuste premesse, si contraddica nelle conclusioni, opponendosi all'approvazione di un disegno di legge che riguarda un finanziamento dell'autostrada Catania-Palermo per il suo completamento, di una autostrada cioè della Sicilia e quindi del Mezzogiorno.

BUSETTO. Involontariamente, ella non ha ben compreso il senso del mio intervento. Non mi oppongo al completamento dell'auto-

strada in questione, ma ho criticato la linea politica del Governo in materia di autostrade.

TERRANOVA CORRADO. Onorevole Busetto, mi consenta di aver ben capito la sostanza del suo intervento. Qualunque sia il movente, non si può però impedire che si completi una autostrada tanto vitale, anche se concordo con le critiche dell'onorevole Greggi a proposito dell'enorme differenza tra il preventivo iniziale del 1959 e quello attuale circa il costo dell'autostrada.

PRESIDENTE. Mi permetto di far osservare che con il provvedimento in esame si tratta di completare un'autostrada, della quale i primi 67 chilometri sono in corso di costruzione. A parte le critiche che possono essere state formulate per quanto concerne la spesa preventivata, è quindi doveroso stanziare le ulteriori somme necessarie per condurre a termine quest'opera. Desidero sottolineare che vi sono autostrade che hanno anche un valore sociale e che questa lo ha in modo particolare, come del resto tutte le autostrade che congiungono il sud con l'Italia centrale. Vorrei aggiungere che si tratta nel caso specifico di un'autostrada che è tale per le caratteristiche tecniche, ma che per essere una autostrada senza pedaggio come tale è equiparabile nella sostanza ad una strada ordinaria.

L'onorevole Amendola Pietro ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione (lavori pubblici) della Camera dei deputati, nel discutere il disegno di legge n. 4611;

impegna il Governo

ad intervenire con la necessaria adeguatezza di mezzi ed in tutta urgenza per una effettiva sistemazione della rete delle strade nazionali e provinciali della Sicilia, molte delle quali versano attualmente in condizioni di gravissimo dissesto ».

Dichiaro chiusa la discussione generale.

BRANDI, *Relatore*. Da parte di alcuni colleghi sono state mosse delle osservazioni di fondo all'atteggiamento del Governo. Vorrei far osservare che l'autostrada Palermo-Catania costituisce un investimento sociale, in quanto permetterà di collegare Catania con Palermo, congiungendosi all'autostrada Palermo-Messina ed all'autostrada del Sole. Basterebbe questa osservazione per concludere che le obiezioni suddette sono completamente prive di fondamento. Quanto alle critiche mosse dall'onorevole Todros, circa la spesa ne-

cessaria, vorrei fargli osservare che vi sono autostrade che comportano un costo di 600 milioni a chilometro. Vorrei ricordare che il tratto Bologna-Firenze dell'Autostrada del Sole molti anni fa è costata un miliardo al chilometro e che oggi si stanno progettando nel Nord delle autostrade in pianura, cioè di facile realizzazione, che comportano un costo di 600 milioni al chilometro. All'onorevole Cottone vorrei far osservare che dal 1959 è diminuito il potere di acquisto della moneta e quindi sono aumentati i costi.

COTTONE. Prendo atto che almeno in questa sede si riconosca l'esistenza di questo fenomeno.

BRANDI, *Relatore*. Questa mia considerazione assorbe anche l'osservazione dell'onorevole Curti circa gli aumenti dei costi che si sono verificati. Vorrei ricordare che lo stanziamento iniziale è stato già assorbito nella costruzione di un terzo dell'intero tracciato dell'autostrada. Il fatto poi che si siano iniziate le opere solo nel 1965 è dovuto a vicissitudini a tutti note del Governo regionale siciliano, che ha approvato la convenzione solo nel 1965. Circa l'altra osservazione relativa alla progettazione fatta dall'onorevole Todros, vorrei far presente i costi aggiuntivi comportati dalle varianti. Infine, sottolineo la necessità assoluta di approvare il provvedimento e mi auguro che anche i colleghi comunisti, la cui avversione al piano autostradale è ben nota, analogamente a quanto hanno fatto nei confronti dei provvedimenti relativi alla costruzione di talune autostrade nel nord, si astengano anche nella votazione di questo disegno di legge. Si tratta infatti di assicurare la continuazione di un'opera verso la quale il Governo è stato veramente sollecito: anche i colleghi comunisti, come quelli di tutte le altre parti politiche, tengano presente l'importanza del collegamento dell'autostrada in questione con le altre strade della nostra regione, nonché la sua importanza per lo sviluppo turistico. Concludo invitando la Commissione ad approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Svolgerò soltanto brevi considerazioni, poiché la replica del relatore mi sembra sia stata esauriente. Ritengo di dover fare soltanto delle osservazioni richiamandomi in primo luogo all'affermazione di carattere generale (e che io condivido) fatta dall'onorevole Busetto, quella cioè che vi è — bisogna riconoscerlo obiettivamente: il nostro paese è configurato in un

certo modo — un divario nello sviluppo economico tra nord e sud ed una spinta da parte delle regioni economicamente più forti ad accrescere questo loro potenziale economico. Noi pensiamo che questa spinta debba essere contenuta attraverso l'intervento del Governo.

Direi che si tratta di una osservazione che abbiamo già fatto insieme. Se teniamo presente le indicazioni contenute nel programma di sviluppo economico ed esaminiamo come operano, ad esempio, i comitati regionali per la programmazione economica delle grandi regioni settentrionali (Lombardia, Piemonte, Liguria), non possiamo non constatare un notevole scompensamento tra le impostazioni che vengono localmente date al problema e le previsioni fatte su scala nazionale. Dovrà esservi, senza dubbio, un contenimento delle richieste e penso anche che nel momento in cui il nostro ordinamento da accentrato diverrà decentrato, una spinta delle regioni, nella prima fase, vi sarà certamente. Sarà compito delle forze politiche che agiscono sul piano nazionale equilibrare tali spinte, che necessariamente si faranno sentire nelle regioni settentrionali e che causeranno un contraccolpo nelle regioni meridionali.

Passando al problema di carattere particolare relativo alla distorsione che potrebbe aversi se non riuscissimo a contenere tali spinte, debbo far rilevare che tale distorsione sarebbe maggiore sul piano della politica autostradale, se l'autostrada Palermo-Catania non fosse realizzata. Proprio al fine di determinare un correttivo ad impostazioni precedenti, bisogna intervenire sollecitamente per completare l'autostrada stessa. Allo stesso modo siamo intervenuti, con molto impegno, per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, e riteniamo di dover intervenire (vi sarà un provvedimento *ad hoc*) per la continuazione dell'autostrada Adriatica, che è rimasta purtroppo incompiuta, mentre altre autostrade sono state realizzate. Parimenti, dobbiamo intervenire per l'autostrada Napoli-Bari. Come si vede, questo disegno di legge si inquadra in una serie di provvedimenti che sono in via di elaborazione per eliminare anche sul piano delle costruzioni autostradali, le distorsioni che si sono obiettivamente determinate, che non siamo stati in grado di correggere, e che, comunque, pensiamo di correggere attraverso la programmazione.

A mio avviso, non sono giuste le critiche di fondo solitamente rivolte all'ammi-

nistrazione nello Stato e all'« Anas ». Quando l'autostrada Salerno-Reggio Calabria sarà ultimata, avremo la possibilità di fare un confronto tra il comportamento dell'« Anas » e delle società concessionarie per quanto riguarda i costi, la utilizzazione del personale tecnico e così via. Dovremo allora modificare un certo giudizio che non sempre giustamente abbiamo fatto pesare sull'amministrazione dello Stato per quanto riguarda questo settore. Gli onorevoli colleghi non hanno occasione di vedere tanto spesso come me l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Si tratta di un'opera di dimensioni tecniche notevoli. Credo che mai sia stata costruita un'autostrada di tale importanza. Eppure essa viene costruita in un momento in cui l'amministrazione dello Stato non sempre ha a disposizione i mezzi che altre aziende hanno e non sempre può muoversi sollecitamente come altre aziende fanno. Quando saremo in grado di fare dei confronti, questi non saranno certamente a sfavore dell'amministrazione dello Stato. Anzi, il confronto si concluderà a favore di quest'ultima se stabiliremo che gli interventi in determinati settori siano sempre di competenza dello Stato. Diversamente, non saprei come potrebbero essere impiegati i tecnici dello Stato, una volta privati, come nel caso dell'« Anas » della possibilità di costruire opere di questo tipo.

Inoltre, non mi sembra giusto il giudizio espresso sulla disparità tra le previsioni iniziali di spesa e quelle attuali per quanto attiene alla realizzazione di questa autostrada. A colleghi esperti come l'onorevole Todros e l'onorevole Ivano Curti posso dire che avrebbero dovuto stabilire se la previsione che oggi si fa in rapporto alla estesa chilometrica dell'autostrada sia adeguata o meno alla situazione; se, cioè, i 172 miliardi che si prevede di spendere oggi per 190 chilometri di tracciato autostradale siano adeguati o meno. Non è giusto, a mio avviso, il discorso sul passato. Non era possibile, nemmeno in quel momento, pensare che soltanto attraverso un residuo di 22 miliardi si potesse costruire la autostrada Palermo-Catania. In un certo senso, si tratta ora di correggere non soltanto una previsione tecnica, ma un certo comportamento che in passato si teneva nei confronti delle esigenze del Mezzogiorno. Si tratta di verità che devono essere dette, e che non devono urtare la sensibilità e la suscettibilità di alcuna parte politica; esse fanno parte di determinate vicende che, soprattutto per quanto riguarda

il Mezzogiorno, si sono verificate e che, tutti insieme, dovremmo cercare di correggere e modificare. La previsione attuale di spesa è più che attendibile in rapporto all'estesa chilometrica dell'autostrada in questione. Abbiamo potuto reperire i fondi necessari sul bilancio dello Stato e abbiamo anche potuto avere da parte della regione il consenso per quanto riguarda il 50 per cento della spesa a suo carico. Ciò dimostra una sensibilità particolare del Governo centrale verso determinate esigenze di carattere regionale.

Per venire all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Pietro Amendola, devo dire che per quanto riguarda la Sicilia la situazione esistente nel settore della viabilità è assai poco soddisfacente. Ciò è il risultato della politica svolta in epoche antecedenti e stiamo facendo uno sforzo per porvi rimedio, ma molti ne restano ancora da fare, non soltanto con la costruzione della presente autostrada, ma con un incremento degli interventi dell'« Anas » per il miglioramento della rete stradale siciliana. Pertanto, accetto l'ordine del giorno, in quanto esso esprime un'esigenza che sento in modo particolare e che cercherò di soddisfare nel modo più celere. Per quanto riguarda le osservazioni fatte sul reperimento dei fondi che vengono stanziati, devo ricordare che esse sono state avanzate anche al Senato, ed in quella sede il Governo precisò la propria posizione; è chiaro, del resto, che non si tratta di uno spostamento di fondi da un settore all'altro, perché per l'edilizia scolastica lo stanziamento è previsto nel bilancio per l'esercizio finanziario 1968. Si tratta quindi di somme che non sono state utilizzate e che sono ora disponibili.

Fatto queste brevi precisazioni, desidero concludere il mio intervento invitando gli onorevoli colleghi ad approvare questo provvedimento; dobbiamo fare, in sostanza, quanto abbiamo fatto per l'autostrada della Cisa, in modo da dimostrare la sensibilità di tutti i gruppi politici circa i problemi del meridione e, in questo caso particolare, della Sicilia. Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Cottone all'articolo 2 del disegno di legge, devo dire che non ho ben compreso la sua domanda. Faccio comunque presente che saremo ora obbligati ad installare gli spartitraffico sulle autostrade, e ciò naturalmente comporterà un aggravio di spese.

COTTONE. Per quanto riguarda la domanda che avevo rivolto nel corso del mio intervento all'onorevole ministro, devo precisa-

re che avevo dichiarato di ritenere che il 2,50 per cento dovesse essere prelevato per le spese generali dell'« Anas » dai 59 miliardi della quota dello Stato. Evidentemente questo 2,50 per cento, per analogia, dovrà essere prelevato anche dalla quota di spesa a carico della regione; in totale saranno quindi prelevati circa 3 miliardi di lire. Per le spese generali dell'« Anas » saranno quindi impiegati 10 milioni al giorno per 5 anni; questa spesa non le pare eccessiva, onorevole ministro?

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Con questa somma si dovrà pagare la progettazione dell'autostrada ed il personale necessario per la sua costruzione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

« Per il finanziamento della quota a carico dello Stato per il completamento dei lavori di costruzione dell'Autostrada Palermo-Catania è autorizzata la spesa di lire 59 miliardi, pari alla metà del residuo costo delle opere.

La somma di cui al precedente comma sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per essere assegnata alla Azienda nazionale autonoma delle strade, in ragione di lire 11.800 milioni all'anno per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1967 al 1971 ».

Pongo in votazione l'articolo 1, al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 del disegno di legge:

« Sugli stanziamenti annuali, quali risultano dalla presente legge, grava, nella misura del 2,50 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'« Anas » in dipendenza dei lavori di completamento dell'Autostrada Palermo-Catania ».

Pongo in votazione l'articolo 2, al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 del disegno di legge:

#### ART. 3.

All'onere di lire 11.800 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si

provvederà, rispettivamente, mediante riduzione di pari importo del capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1967 e del capitolo 5381 dello stato di previsione medesimo per l'anno finanziario 1968.

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

Hanno chiesto di parlare per dichiarazione di voto gli onorevoli Speciale, Cottone, Buzzetti, Todros, e Ripamonti. Ne hanno facoltà.

SPECIALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, per evitare che possano sorgere equivoci, e per evitare soprattutto ogni speculazione su questi equivoci, desidero in questa sede brevissimamente ricordare che l'autostrada in questione si sta finalmente realizzando perché nel 1959, in questa stessa Commissione, venne approvato un emendamento presentato dall'onorevole De Pasquale e da altri deputati del nostro gruppo, emendamento che consentì di stanziare una certa somma per la costruzione di essa. Contemporaneamente a questa nostra iniziativa, anche l'assemblea regionale siciliana, sempre su nostra proposta, adottò un provvedimento dello stesso genere.

A quell'epoca si dovette sostenere una notevole battaglia per superare ostacoli preconcepi, in base ai quali si voleva escludere da ogni programma autostradale il meridione in generale e la Sicilia in particolare. La nostra posizione, da allora, non è certo cambiata, perché oggi riteniamo, come ritenevamo allora, che l'autostrada sia un'opera pubblica necessaria allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate.

Permane comunque in ogni caso la validità delle critiche che sono state avanzate da parte nostra circa il modo di impostare la costruzione dell'autostrada e soprattutto circa il modo di giustificare certi fatti sul piano politico. L'onorevole Brandi, nella sua relazione, ha addotto giustificazioni di carattere tecnico, che in realtà non esistono; la verità è che i 59 miliardi stanziati nel 1959 costituivano semplicemente una cifra fittizia, come del resto tutti sapevano. Si è detto che era necessario allora ricorrere a questo artificio; ma questo, onorevoli colleghi, è un vero e proprio esempio di malcostume politico.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per dare a ciascuno la sua parte devo ricor-

dare che la regione siciliana ha dato il suo contributo solo nel 1965.

SPECIALE. I fondi, tuttavia, erano già stanziati, dato che la spesa fu prevista già all'epoca del Governo Milazzo; nel 1965 venne semplicemente stipulata la convenzione.

Desidero ancora ricordare che di questo problema e di questa previsione di spesa si cominciò a parlare nel 1953.

TERRANOVA CORRADO. Mi permetto ricordare al collega Speciale che del disegno di legge sulle autostrade fui nel 1959 relatore proprio io; allora venne approvato un mio emendamento appoggiato da molti colleghi del mio partito riguardante proprio l'inclusione tra le autostrade da realizzare dell'autostrada Palermo-Catania e dell'autostrada Messina-Catania. Questo per la verità storica.

SPECIALE. Certo non poteva essere approvata una nostra iniziativa senza il consenso di altri.

A questo punto, vorrei fare alcune osservazioni. Innanzitutto noi arriviamo veramente con ritardo e questo provenimento elimina solo in parte un ritardo che continua ad esserci. Non ho qui presente i dati in proposito — anche se li avessi, non li leggerei per brevità — ma ella sa meglio di me, signor Ministro, che la Sicilia ha un conto, anche nel settore specifico della viabilità, che presenta un passivo notevole. La Sicilia in questi anni non ha avuto quello che doveva avere e tutti sanno che, ad esempio, da Messina a Palermo non si può andare con certi carichi.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma adesso sono in corso notevoli interventi sul piano del potenziamento delle strutture viarie per quanto riguarda la Sicilia.

SPECIALE. Spero che questi provvedimenti possano tradursi al più presto in opere concrete. Ma, anche quando avremo completato l'autostrada Palermo-Catania e quella Catania-Messina, noi ci troveremo in Sicilia nella stessa condizione in cui ci trovammo dopo la costruzione delle prime linee ferroviarie e cioè che per andare da Palermo a Messina, bisogna andare a Catania e fare così il giro di tutta la Sicilia.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La Messina-Patti è pure in costruzione.

SPECIALE. Per quanto riguarda l'autostrada Messina-Milazzo-Patti la mia parte politica in sede di assemblea regionale ha espresso un parere favorevole. Ma io non mi riferisco a questa opera, ma alle strade statali in Sicilia che sono in con-

dizioni deprecabili, tali da non essere più tollerate. In Sicilia non c'è solo un problema di strade o di autostrade, ma c'è il problema dell'eliminazione della strozzatura dello stretto. Lasciamo andare la questione del ponte sullo stretto — il Ministro sa bene che cosa bisogna fare e sa benissimo che in questo momento le navi traghetto devono aspettare tre quarti d'ora, un'ora e in questi giorni perfino due ore per traghettare —, ma è inutile realizzare strade e autostrade se poi ad esempio, un carico di mele da Lugo di Romagna impiega tre giorni per arrivare a Stoccolma e sei per arrivare in Sicilia.

Per questi motivi, dichiarandoci non d'accordo sul modo di finanziamento, noi dichiariamo di astenerci dalla votazione di questo disegno di legge.

TERRANOVA CORRADO. Onorevole Presidente, mi permetto di ritornare sulla mia affermazione e cioè che non su iniziativa del gruppo comunista di allora, ma su iniziativa della democrazia cristiana, fu accolto dal ministro Togni (come risulta dagli atti parlamentari del 20 maggio 1959, che desidero leggere) un mio emendamento tendente ad aggiungere alle autostrade previste nel disegno di legge, l'autostrada Salerno-Eboli, quella Messina-Catania e quella Catania-Palermo.

COTTONE. La mia parte politica voterà a favore del disegno di legge in esame, come avevo annunciato io stesso in sede di discussione generale.

Vorrei peraltro fare una dichiarazione aggiuntiva, per manifestare il mio entusiasmo per la notizia che ci ha riferito il Ministro relativa all'appalto già avvenuto dei lavori relativi all'autostrada Messina-Catania.

Vorrei pregare anche l'onorevole Ministro, non solo di curare che i tempi di realizzazione dell'autostrada vengano puntualmente rispettati, ma affinché contestualmente e contemporaneamente si provveda anche a rimettere in sesto le strade radiali già esistenti, perché esse in Sicilia lasciano molto a desiderare e talune addirittura, specie d'inverno, sono pressoché impraticabili.

Vorrei fare anche un'altra considerazione finale. A poco varrà avere realizzato una grande autostrada che passa attraverso la Sicilia ed a poco varranno anche le realizzazioni delle « superstrade » e delle strade radiali, o la costruzione di un anello stradale attorno all'isola se non si risolve il problema rappresentato dal collo di bottiglia dello stretto di Messina. Mi pare che questa possa essere un'occasione

utile per dare un suggerimento all'amministrazione. Poiché si è sempre parlato della realizzazione del grande progetto del ponte sullo stretto, vorrei avanzare le mie riserve in proposito. Non mi addentrerò nell'esame tecnico di una eventuale opera ciclopica come quella che è stata annunciata in periodo elettorale in Sicilia per cercare di fare un po' di chiasso: ma, ammesso che sia possibile realizzare un'opera così colossale, penso che sarebbe molto più opportuno scartare il progetto di un ciclopico ponte, le cui difficoltà di realizzazione potrebbero essere superate dalla tecnica, perché non si potrebbero superare le prospettive funeste in rapporto alle correnti marine, alla profondità dello stretto ed ai movimenti sismici.

Si potrebbe piuttosto risolvere il problema — che va comunque risolto — come hanno fatto altri paesi che vivono nel mare. Mi riferisco alla Danimarca e mi riferisco a quanto è stato realizzato per collegare la penisola di Kowloon a Hong Kong, dove non vi sono ponti, ma una serie di invasi che danno la possibilità di traghetti celerissimi. Nelle due sponde sarebbe estremamente facile aumentare il numero degli invasi, e conseguentemente quello dei traghetti di diversa dimensione per il trasporto di persone, di merci, di autotreni, di automezzi. In questo modo il problema sarebbe risolto.

Colgo dunque l'occasione per suggerire all'amministrazione di scartare il progetto fantascientifico del ponte sullo stretto e di provvedere invece, come già hanno fatto altri paesi, non meno seri del nostro, con una serie di invasi e con l'aumento del numero dei traghetti.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero chiarire subito che è stato predisposto un disegno di legge, che presto dovrà essere sottoposto al Consiglio dei ministri, per disciplinare tutta la questione del ponte sullo stretto, di cui si parla sui giornali e che ha dato luogo a diverse iniziative non autorizzate. Qualche iniziativa è finita male, mentre altre sono in corso. La materia dà luogo a suggerimenti che vengono da ogni parte d'Italia. Nella mia qualità di ministro dei lavori pubblici ricevo ogni settimana diverse lettere di cittadini che suggeriscono una soluzione.

Per uscire dall'incertezza e per porre la questione in modo serio e responsabile, abbiamo predisposto un disegno di legge tendente ad autorizzare l'« Anas » ad esaminare la possibilità dell'esecuzione del ponte o di altro collegamento. In altri termini, poiché allo

stato attuale, non vi può essere una scelta di carattere tecnico, vorremmo essere autorizzati dal Parlamento ad esaminare in qual modo questo collegamento debba essere attuato. Quando ciò sarà avvenuto, sarà bandito un concorso internazionale o un concorso di idee, allo scopo di risolvere definitivamente il problema. Intanto, anche il ministero dei trasporti e dell'aviazione civile sta valutando il modo di rendere più funzionale il collegamento ferroviario tra la Sicilia e il continente.

BUZZETTI. Avrei desiderato evitare alla Commissione una perdita di tempo dovuta alla dichiarazione di voto che faccio anche a nome del collega Calvetti. Mi sembra però doveroso, dopo avere ascoltato le dichiarazioni dei colleghi intervenuti nel dibattito e quelle dell'onorevole ministro, affermare che, se è vero tutto quanto è stato detto riguardo alla situazione della Sicilia e del meridione in genere, non sempre è vero che situazioni analoghe non esistano anche nelle regioni settentrionali.

Per esempio, stando a quanto l'onorevole ministro ha dichiarato sembra che situazioni del genere non esistano in Lombardia. Se vi sono zone della Lombardia nelle quali in futuro si dovrà attuare un'azione di freno per creare un equilibrio con il resto del paese, nella stessa Lombardia sussistono però situazioni di squilibrio. Al di là di ogni considerazione campanilistica, non vi è dubbio che esistano, nel nord, situazioni peggiori di quelle esistenti nella Sicilia o nel meridione in genere.

Voteremo a favore del provvedimento in esame, ma non posso non ricordare che non è necessario superare soltanto il problema dello stretto di Messina, perché esiste anche, ad esempio, il problema dello « stretto » del lago di Como, dove la strada statale n. 36 crea problemi non ancora risolti. Esiste un progetto già approvato, ma non è stato ancora dato alcun affidamento circa una soluzione definitiva della questione. Nel corso degli ultimi sette od otto anni sono stati spesi circa 2 miliardi di lire; ora si stanno spendendo altri 500 milioni, ma la strettoia di quella strada significa la morte per tutto quanto è a monte di essa, significa l'impossibilità assoluta di sviluppare qualsiasi attività anche di carattere turistico, e soprattutto significa il distacco dell'intera provincia di Sondrio e di una parte della provincia di Como dal resto d'Italia.

Non pretendiamo un'autostrada. Desideriamo soltanto che si adegui alle necessità attuali del traffico la strada statale n. 36 nel

più breve tempo possibile, perché altrimenti sarà vano tutto quello che si potrà fare nella zona.

TODROS. Non avrei nulla da aggiungere alle dichiarazioni dell'onorevole Speciale, se non dovessi fare una precisazione per riguardo verso i colleghi.

Le mie richieste di dettagli derivavano dall'aver ascoltato la relazione del collega Brandi e dall'esame del divario esistente fra la spesa prevista e la spesa finale. Non avendo avuto il tempo di approfondire tutta la questione, non ho potuto essere informato circa le origini del progetto e il modo con il quale fu approvato il primo stanziamento, che non corrispondeva ad una previsione di spesa, bensì ad una indicazione di volontà di esecuzione dell'opera.

Ringrazio l'onorevole Speciale ed il signor ministro per aver messo in evidenza questo fatto. Se l'onorevole Brandi avesse impostato il problema con altrettanta sincerità di fronte ai colleghi, senza cercare giustificazioni tecniche che non esistono...

BRANDI, *Relatore*. La progettazione iniziale è un fatto tecnico.

TODROS. Ritengo sia mio dovere di parlamentare chiedere delle precisazioni di fronte ad un divario così ampio tra le previsioni e la spesa che poi si dimostra necessaria.

Onorevole Mancini, concordo con lei quando — anche se in modo molto mite — ella critica l'indirizzo seguito nel passato, ossia il fatto che non si sia seguita una politica di scelte, ma si sia ricorsi ad artifici per eseguire determinati lavori che si rendevano necessari. Noi riscontriamo queste carenze in numerose opere pubbliche del passato. Ella sa bene quanto spesso io debba prendere la parola per intervenire in merito a provvedimenti che prevedono stanziamenti ulteriori per il completamento di opere già in corso, la cui attuazione si è iniziata in base a leggi speciali, in assenza di un piano generale ed organico e senza la disponibilità di elaborati tecnici che consentano di fare una previsione esatta e definitiva della spesa.

Se da una parte mi associo a questa critica del passato, dall'altra mi auguro che per il futuro non si continui su questa strada. Il Parlamento, la maggioranza e l'opposizione, debbono avere il coraggio di fare scelte definitive. Infatti soltanto sulla base di tali scelte si potrà procedere ad una progettazione seria e alla costituzione di quegli organismi statali che possono permettere la realizzazione delle opere necessarie. Sono d'accordo con l'onorevole ministro circa la congruità della

spesa ora prevista. Si consideri infatti che l'autostrada percorre una zona veramente difficile, zona che conosco molto bene per averla recentemente visitata. Posso dire che la costruzione dell'autostrada si presenta veramente difficile per la situazione geologica dei terreni attraversati. Per questa ragione, come ho già detto, lo stanziamento non ci sembra eccessivo e, se i fondi saranno spesi seriamente, è quello che occorre per eseguire l'opera. La critica dunque non riguarda i 172 miliardi che occorrono oggi per costruire i 191 chilometri di autostrada, ma l'errore di valutazione iniziale che ha dato adito a quelle accuse di leggerezza che tutti conosciamo. Ritengo così, avendo sdrammatizzato la questione, di potere con coscienza astenermi dalla votazione di questo disegno di legge.

RIPAMONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola per dichiarare il voto favorevole sul disegno di legge della mia parte politica e per sottolineare come le variazioni intercorse tra previsione iniziale e previsione finale di spesa sono chiaramente giustificate dallo stesso dibattito parlamentare che si è svolto in questa Commissione allorché si pose il problema del sistema autostradale siciliano. In quell'occasione il relatore onorevole Terranova presentò un emendamento che fu accettato dal ministro dei lavori pubblici, e con il quale fu disposto uno stanziamento di 25 miliardi di lire attraverso la riduzione dei finanziamenti per un altro tronco autostradale e attraverso l'uso di fondi residui, mettendo così in evidenza la volontà di introdurre e di impostare il problema delle autostrade siciliane. Questo metodo della programmazione finanziaria disgiunta dalla programmazione tecnica, pur essendo storicamente superato, continua a trovare applicazione nel nostro paese. In questa Commissione ogni anno, in sede di esame del bilancio, tutte le parti politiche hanno costantemente denunciato questo divario tra impostazione finanziaria e costo reale dell'opera derivante dalla progettazione di essa. Noi ci auguriamo che questa mentalità possa essere quanto prima superata e ci auguriamo altresì che si possa arrivare all'adozione dei criteri da noi indicati. L'onorevole ministro ha dichiarato che il sistema fin qui seguito verrà abbandonato ed ha dimostrato una chiara volontà in proposito. Noi, votando a favore di questo provvedimento, votiamo anche a favore di un nuovo modo di condurre la politica degli investimenti in ogni settore del territorio nazionale.



PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3, per il quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Amendola sull'ordine del giorno da lui presentato ed accettato dal Governo.

AMENDOLA PIETRO. Desidero ringraziare l'onorevole ministro per la piena accettazione dell'ordine del giorno che sono stato indotto a presentare in seguito ad una recentissima esperienza personale che ho avuto modo di fare allorché, guidando una delegazione parlamentare, ho proceduto a un sopralluogo nei comuni terremotati siciliani. Per inciso, devo dire che fortunatamente i comuni colpiti sono stati pochi ma i danni che in essi si sono verificati sono di una gravità eccezionale; possiamo dire che la gravità di questi danni è superiore a quella dei danni mediamente subiti dall'Irpinia e dal Sannio; colgo anzi l'occasione per richiamare l'attenzione del ministro sul dovere elementare che ha lo Stato di applicare a questi comuni siciliani le provvidenze legislative che già sono state adottate per i paesi dell'Irpinia e del Sannio. Sulla base del sopralluogo fatto posso affermare nel modo più assoluto che mai ho trovato nel nostro paese — faccio presente che, come molti altri colleghi, numerosissimi sono i viaggi che ho avuto modo di fare in tutta l'Italia e particolarmente nel Mezzogiorno — strade in condizioni peggiori di quelle che abbiamo percorso. Non parlo tanto delle strade statali, quanto di quelle provinciali che versano in condizioni paurose e indegne: un esempio può essere offerto dai 50 chilometri di strada che vanno da Mistretta a Castel di Lucio e che sono 50 chilometri di avvallamenti, di « montagne russe ». Gli stessi amministratori dei comuni terremotati esprimono la preoccupazione che, una volta intervenute le provvidenze per la ricostruzione, qualora queste strade dovessero sopportare il transito di mezzi pesanti, « salterebbero » completamente bloccando così la stessa ricostruzione. Se si pensa di spendere 200 miliardi per i raccordi autostradali per agevolare lo sviluppo dei traffici e la stessa economia siciliana, è necessario, contemporaneamente, provvedere a migliorare e a sistemare la rete delle strade provinciali. In caso contrario il beneficio verrebbe limitato ai soli grandi centri.

Con queste considerazioni, non insisto per la votazione dell'ordine del giorno da me presentato ed accettato dal Governo.

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

#### **Discussione del disegno di legge: Assunzione di personale a contratto per l'autostrada Palermo-Catania (4609).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4609, concernente: « Assunzione di personale a contratto per l'autostrada Palermo-Catania ».

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

BRANDI, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame è una conseguenza di quello che abbiamo già detto nel corso della discussione del precedente disegno di legge. Da tutte le parti si è rilevato che occorre accelerare la realizzazione delle opere pubbliche, ma che vi è carenza di personale, di mezzi e di attrezzature.

Ricordo che per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria si è adottato un analogo provvedimento. Il disegno di legge al nostro esame prevede le stesse modalità per assunzione di personale a contratto e per corresponsione degli stipendi. Pertanto propongo l'approvazione alla Commissione, con l'aggiunta, dopo l'articolo 2, del seguente altro: « La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ».

Il motivo di questa mia proposta è ovvio: si vuol venire incontro al desiderio di realizzare al più presto l'autostrada Palermo-Catania.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. Questo disegno di legge suscita in noi le più gravi perplessità, ciò non perché da parte nostra si contesti la esigenza, anzi la necessità che venga incrementato il personale che deve provvedere sul piano tecnico, sul piano amministrativo e sul piano esecutivo alla realizzazione dell'opera: le gravi perplessità derivano dalla maniera con la quale si vuole provvedere a soddisfare questa esigenza incontestabile.

A differenza del precedente caso della autostrada Salerno-Reggio Calabria, in questo caso l'opera viene realizzata mediante il concorso dello Stato e della regione siciliana. Ora, purtroppo è di pubblica ragione che l'amministrazione della regione siciliana è inflazionata di personale, spesso e volentieri assunto a titolo di favore. Del resto molti di noi hanno preso parte alla recen-

te campagna elettorale in Sicilia e hanno avuto la conferma di tale inflazione. Si è letto, ad esempio, di un eccesso di macchine e di autisti sia per quanto riguarda la regione e gli assessori regionali, sia per quanto riguarda la assemblea regionale. Si è parlato anche di inflazione di personale nei gabinetti degli assessori, anche per quanto riguarda quello aventi mansioni esecutive. Purtroppo, questa è la realtà, sia pure amara.

Dal momento che sul piano nazionale ancora ieri al Senato il Governo ha sostenuto che bisogna fare di tutto per non incrementare la spesa pubblica, specie per quanto riguarda le spese correnti, dato che si getta la croce addosso a noi comunisti perché con l'emendamento al bilancio per l'anno finanziario 1968 approvato dal Senato addirittura minaccieremo il dissesto delle finanze statali e daremo il via alla inflazione, domando se non sarebbe possibile sopperire, se non in tutto, almeno in parte, a questa esigenza comandando del personale della regione siciliana a prestare servizio presso l'« Anas ». Mi riferisco agli autisti e ai dattilografi in soprannumero ed al personale in genere scarsamente o per nulla utilizzato. Si avrebbe così una economia nella spesa.

In secondo luogo debbo riproporre le stesse osservazioni critiche che già dovetti avanzare in contraddittorio con l'allora ministro dei lavori pubblici onorevole Sullo quando discutemmo la legge 31 dicembre 1962, n. 1845.

Siamo d'accordo nell'assumere questo personale senza concorso perché se si dovesse bandire e poi espletare un concorso trascorrerebbero anni. Però debbo osservare che quanto è stabilito dall'articolo 3 della suddetta legge ingenera le più gravi preoccupazioni data l'assoluta discrezionalità nella scelta di questo personale, tenendo anche conto dell'ambiente siciliano. Per quanto riguarda gli ingegneri da assumersi, la legge n. 1845 prescrive la laurea in ingegneria civile o dei trasporti con un punteggio non inferiore a ottanta punti su centodieci. Non è un punteggio che dia una grande garanzia sulla idoneità tecnica e professionale di questi ingegneri da assumersi.

Per quanto riguarda i geometri e i disegnatori, la legge n. 1845 stabilisce che il titolo deve essere conseguito in un'unica sessione. Questo può essere troppo, perché vi può essere chi ha riportato una votazione brillantissima nelle materie scientifiche e poi sia stato rimandato alla sessione autunnale in qualche materia letteraria; e può essere troppo poco perché vi può essere qualcuno che si è

presentato agli esami nella sessione autunnale ed è stato promosso. Molto più seriamente si comporta l'« Enel » nelle assunzioni di personale, stabilendo prove scritte ed orali: fra l'altro, prescrive per i geometri che essi debbano avere conseguito il diploma in una unica sessione e con la media dei sette decimi, mentre, per quanto riguarda gli ingegneri, è richiesto un punteggio superiore a ottanta punti su centodieci.

La cosa è aggravata dal fatto che, partendo da questo titolo di studio, si avrà un colloquio, sul quale l'onorevole Sullo allora non volle darci alcuna garanzia.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si nomina una Commissione.

AMENDOLA PIETRO. Comunque, il colloquio non dà molte garanzie.

Per quanto riguarda il personale non di concetto, i candidati devono effettuare una prova pratica. Allora si chiese invano all'onorevole Sullo di stabilire per i dattilografi una prova pratica collegiale. Nemmeno queste garanzie ci furono date. Insistemmo perché i titoli di studio fossero modificati, perché fosse prescritto un punteggio superiore e potessero essere esibiti altri titoli (specie referenze relative a lavori già effettuati), ma non si approdò a nulla. Non mi rendo conto perché si voglia ripercorrere questa strada e non si vogliano introdurre delle modifiche che garantiscano una minore discrezionalità nell'assunzione di tale personale, posto che non verrà accolta la mia proposta di distaccare il personale già in servizio presso la regione siciliana.

PRESIDENTE. Mi sembra che per il primo punto vi sia un ostacolo di natura costituzionale.

COTTONE. Poiché il disegno di legge deve essere ancora esaminato dal Senato, ritengo che se la maggioranza è d'accordo, ne potrà essere notificato il testo. La relazione governativa parla in modo esplicito di ben note carenze di personale dell'« Anas ». La prima osservazione che vorrei fare è che non si tratta di far fronte alla carenza di personale dell'« Anas » in riferimento all'autostrada Palermo-Catania, ma si tratta di affrontare il problema nei suoi termini più vasti. Inoltre nessuno può impedire di avvertire preoccupazioni elettorali nel sistema previsto per l'assunzione di questo personale. In secondo luogo vorrei osservare che l'assunzione sarà effettuata con metodo ben diverso da quello del regolare concorso, trattandosi in sostanza di una forma di « chiamata diretta ».

Mi si potrebbe obiettare che sono previsti il colloquio e la prova pratica. Intanto, onorevole Ministro, non è detto da chi deve essere effettuato il colloquio e chi debba valutare la prova pratica, anche se immagino che si tratti di alti funzionari dell'« Anas ».

E poi, cosa significa stabilire un colloquio ed una prova pratica? Non è che noi non abbiamo esperienze della vita in genere, e di quella parlamentare in particolare. Di solito, con i tempi che corrono (e non si fa offesa a nessuno perché ormai è costume nel nostro paese) quando c'è da fare un'assunzione per la quale sia previsto un colloquio ed una prova pratica, la prima cosa che si chiede al candidato è un particolare documento che, se presentato in via preliminare fa dicentare tutto più facile. A me spiace parlare di queste cose, ma neppure intendo scandalizzarmi: non escluso cioè, che nella posizione del ministro sarei costretto a fare anch'io la stessa cosa in quanto ormai è così che si creano i rapporti clientelari ed elettorali. Sono rarissime nella storia d'Italia i casi in cui un ministro riusciva anche a resistere alle sollecitazioni del suo presidente del Consiglio. Ma nessuno si scandalizzi se dico che nessuno di noi arriva al livello morale di Benedetto Croce che seppe resistere a Giolitti. Quindi mi faccio carico anch'io di questa debolezza anche se ritengo necessario fare il possibile per tentare di evitarla.

Ed ora una terza osservazione. Nel disegno di legge è prevista una spesa di 365 milioni l'anno, cioè un milione al giorno per un numero di ingegneri non superiore a 15, per un numero di geologi non superiore a 4, per un numero di geometri non superiore a 32 e così via. Da un calcolo approssimativo che mi sono permesso di fare, mi pare che la cifra prevista sia esagerata per eccesso. Mi si potrebbe obiettare che è inutile correre dietro a pochi milioni quando siamo abituati a parlare di miliardi; ma se io faccio questa osservazione è perché ritengo che aumentare per eccesso la spesa prevista possa costituire un incentivo a violare il limite delle assunzioni per chiedere, dato che rimane qualche disponibilità, il permesso di assumere altro personale. Bisognerebbe pertanto, a mio avviso, ridimensionare lo stanziamento globale previsto.

Tengo infine a precisare che quando si parla in termini, purtroppo eufemistici, della Sicilia in via di sviluppo, si intende che la Sicilia è una zona sottosviluppata. Però io, come siciliano, mi sento offeso, perché questa constatazione di una situazione di sottosviluppo deve essere intesa in senso pura-

mente economico. La Sicilia non è stata e non è tuttora una regione sottosviluppata sotto il profilo dell'intelligenza e della capacità tecnica dei suoi abitanti. Pertanto, signor Presidente, mi permetterò di presentare un emendamento perché sia consentito di assumere questo personale in Sicilia, considerato il grave stato di disoccupazione esistente nell'isola.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è possibile accettare un emendamento del genere. Tutto al più potrei accettare come raccomandazione un ordine del giorno in questo senso. In passato, in questi casi, abbiamo inserito degli annunci su tutta la stampa italiana. Anche se questa volta pubblicassimo un annuncio sulla sola stampa siciliana, dovremmo considerare allo stesso livello tutti gli italiani che a questo annuncio risponderanno.

COTTONE. Onorevole ministro, io ho detto che questa mia richiesta dovrebbe essere esaudita nei limiti del possibile. Apprezzo la dichiarazione da lei fatta, anche se la vigilia elettorale, ormai prossima, non gioca certo a nostro favore, perché particolarmente in questa occasione si farà ricorso a quel tale documento al quale accennavo prima. Fatte queste osservazioni, e considerata la risposta alla mia richiesta, mi permetterò di presentare emendamenti in rapporto alle osservazioni già fatte.

FULCI. Vorrei fare una domanda all'onorevole Ministro. Ho letto giorni fa un articolo su di un giornale nel quale è detto che il Ministro dei lavori pubblici ha dato incarico all'« Anas » di organizzare l'ufficio tecnico per l'autostrada Messina-Palermo dato che il Consorzio per la realizzazione dell'autostrada stessa ancora non è riuscito a formarlo. Cosa c'è di vero in questa notizia?

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La notizia non risponde a verità.

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

BRANDI, *Relatore*. Mi pare che l'osservazione dell'onorevole Amendola non risponda alla realtà, perché egli ha dimenticato che la legge n. 1845 del 1962 cui ha fatto riferimento è stata modificata dall'articolo unico della legge 31 dicembre 1965, n. 1463, e quindi l'assunzione avviene in modo diverso.

AMENDOLA PIETRO. È stata modificata in peggio.

BRANDI, *Relatore*. Per quanto riguarda i tecnici che possono essere assunti, si tratterebbe di una assunzione temporanea, perché possono essere tratti in servizio per un massimo di tre anni. Mi domando quanti dei

dipendenti della regione siciliana, che godono di tutte le prebende che conosciamo, sarebbero disposti a trasferirsi all'« Anas ».

Per quanto riguarda l'osservazione fatta dall'onorevole Cottone, mi sembra che l'onorevole Ministro abbia già dato una esauriente risposta ed altro non posso fare se non associarmi ad essa. Concludo insistendo perché la Commissione, data la urgenza del disegno di legge, voglia approvarlo nel testo originario presentato dal Governo, con l'aggiunta dell'articolo 3 da me proposto.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Prego anch'io i colleghi di non insistere sulle richieste fatte. Non è che le osservazioni dell'onorevole Amendola non siano attendibili da un punto di vista generale, però trovano necessariamente una limitazione quando le rapportiamo agli scopi che vogliamo raggiungere con questo disegno di legge, di cui il principale è il rafforzamento degli organici.

Abbiamo cercato di risolvere il problema in un modo rapido che certamente comporta degli inconvenienti che non troveremo, se ci servissimo di concorsi seri e severi quali l'Amministrazione dello Stato dovrebbe fare: non dimentichiamo però che, anche quando i concorsi hanno luogo, i tecnici che noi vorremmo non si presentano mai al concorso, per cui ci troviamo sempre in difficoltà.

Quindi, non perdendo di vista lo scopo, che è di dare immediatamente vita ad un apparato tecnico di cui abbiamo tanto bisogno, invito la Commissione a non insistere per modificare il testo del provvedimento. Su di un piano generale, accolgo le riserve avanzate dagli onorevoli commissari, ma mi sembra difficile accoglierle su di un piano concreto, perché volendo mettere in moto questa macchina che si presenta molto laboriosa, non potremmo costituire gli uffici tecnici prima di 6 o 7 mesi.

Un diploma di laurea rappresenta naturalmente una certa garanzia, però sappiamo benissimo che si superano con facilità le lacune della preparazione teorica attraverso la pratica ed il lavoro svolto in comune con i tecnici specializzati.

Per quanto riguarda l'osservazione dello onorevole Cottone, desidero sottolineare che è già stato elaborato un disegno di legge, che si trova ora all'esame del Consiglio dei Ministri, concernente la revisione degli organici dell'« Anas », e che in sede di discussione di quel provvedimento potremo riprendere il discorso del rafforzamento delle strutture dell'azienda.

Rimane sempre valida l'assicurazione da me data e cioè che cercheremo di rendere possibile un impiego di tecnici e di personale siciliano, il che mi sembra giusto per molti motivi. Si tenga presente che in fondo si tratta di un centinaio di persone per cui anche i pericoli che si paventano hanno una portata limitata.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

#### ART. 1.

Per la direzione e sorveglianza dei lavori dell'autostrada Palermo-Catania e dei relativi raccordi autostradali l'ANAS è autorizzata ad assumere, con contratto quinquennale, non oltre 15 ingegneri, non oltre 4 geologi, non oltre 32 geometri, non oltre 7 disegnatori, non oltre 32 assistenti, non oltre 6 dattilografi e non oltre 10 autisti.

Al personale da assumere a norma del precedente comma sono estese le disposizioni previste dalla legge 30 dicembre 1965, n. 1463.

L'onorevole Cottone ha presentato il seguente emendamento: *al primo comma, dopo la parola: « assumere » inserire le parole: « nello ambito territoriale della regione siciliana ».*

Il suo emendamento è improponibile, onorevole Cottone, in quanto limitativo dei diritti dei cittadini nella loro generalità.

COTTONE. Ritiro l'emendamento, signor Presidente, in relazione alle assicurazioni fornitemi dal Ministro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Speciale, Amendola Pietro e Todros propongono di sopprimere l'ultima parte del primo comma a partire dalle parole « non oltre 7 disegnatori », e di aggiungere le parole: « La convenzione tra l'ANAS e la regione siciliana dovrà prevedere che il resto del personale esecutivo necessario sarà tratto dall'organico della regione siciliana ».

A mio avviso, anche questo emendamento è improponibile per ragioni di costituzionalità.

SPECIALE. I due emendamenti sono strettamente collegati, signor Presidente. Condividendo le considerazioni svolte dall'onorevole Amendola in sede di discussione generale, desidero riconfermare che per quanto riguarda gli ingegneri ed geologi ed i geometri, noi accettiamo il principio che debba provvedere l'ANAS con tutte le garanzie del caso, ma che per quanto riguarda il personale esecutivo non crediamo sia necessario ed indispen-

sabile ricorrere ad una assunzione straordinaria. Sappiamo infatti che l'organico della regione è in grado di fornire, non 10, ma probabilmente 1000 autisti, e così dicasi per i dattilografi e gli assistenti.

Siccome esiste una regolare convenzione tra l'« Anas » e la regione siciliana, convenzione che prevede degli obblighi per lo Stato — nella fattispecie per l'« Anas » — e per la regione, non vedo perché, per quale motivo non si possa stabilire nella legge — sul piano degli oneri per il personale — che lo Stato si accolla la spesa, per l'assunzione di una parte del personale, mentre la regione provvede per il personale restante, tanto più che la regione stessa ha esuberanza di personale; non si tratta soltanto di realizzare una modesta economia, si tratta anche e soprattutto di una questione di principio.

Chiediamo perciò al Presidente di porre in votazione i nostri emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non posso mettere in votazione l'emendamento, in quanto esso si prospetta in contrasto con le norme costituzionali in materia di rapporti tra Stato e regioni.

SPECIALE. Non ho alcun dubbio che questo emendamento venga ad interferire anche minimamente sull'autonomia regionale e sono convinto — e vi sono precedenti specifici, che rafforzano questa mia tesi — di non violare con esso alcun principio costituzionale. Noi, in sostanza, con il nostro emendamento stabiliamo che l'« Anas » è autorizzata a reclutare, con le garanzie necessarie, una parte del personale e stabiliamo che nella convenzione lo Stato potrà richiedere altro personale alla regione. Del resto sono state poste altre condizioni quando si è trattato di realizzare un'opera pubblica stabilendosi che lo Stato stanziava una certa somma a condizione che la Regione, dal canto suo, contribuisca con una parte della spesa, o magari con il fornire anche del personale.

PRESIDENTE. Onorevole Speciale, non siamo noi a risolvere i dubbi di natura costituzionale. Per me la norma da lei proposta è incostituzionale. Qualora ella insista nel considerare costituzionale questo suo emendamento, dovremo rimetterlo alla Commissione competente affinché si pronunci su di esso.

TODROS. Non voglio ritardare la approvazione di questa legge, alla vigilia delle ferie natalizie, tanto più che sappiamo perfettamente cosa ciò significherebbe. Potremmo pertanto accettare un'assicurazione dell'ono-

revole Ministro di esaminare il problema d'accordo con la Regione, per dare direttive all'« Anas » affinché cerchi di assorbire parte del personale disponibile da parte della Regione e che non abbia attribuiti compiti specifici.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Un'assicurazione di questo genere la posso dare nei limiti in cui sia possibile raggiungere lo scopo che si vuole e cioè a condizione che questo non comporti delle trattative lunghissime con la Regione.

PRESIDENTE. Insiste, onorevole Speciale, sul suo emendamento?

SPECIALE. Dopo le assicurazioni del Ministro, e per non ritardare l'approvazione del provvedimento, anche a nome degli altri proponenti, dichiaro di ritirarlo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 1 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

L'onorevole Amendola Pietro ha proposto di sostituire, al secondo comma, le parole: « dalla legge 30 dicembre 1965, n. 1463 », con le parole: « dalla legge 31 dicembre 1962, n. 1845 ».

AMENDOLA PIETRO. Permettetemi di dire che sono rimasto strabiliato dall'intervento del Relatore. In precedenza avevo manifestato particolari perplessità, rilevando che mi sembrava troppo basso il punteggio attribuito ai titoli di studio. L'onorevole Brandi è intervenuto per dire che le mie preoccupazioni erano superate perché era intervenuta un'altra legge. Controllando il contenuto di questa nuova legge ho constatato che la situazione in proposito è nettamente peggiorata.

Sono d'accordo che il possesso di un laurea, magari conseguita con centodieci e lode, non significhi in assoluto che chi la possiede sia una persona di valore. Abbiamo conosciuto molte persone di valore che erano prive di laurea, come Benedetto Croce, come Giuseppe Di Vittorio, come Giovanni Amendola.

Ma è altrettanto vero che la normalità della vita corrente, specie quando si tratta di compiti che non esigono una grande intelligenza, richiede almeno la garanzia di un solido *curriculum* di studi; e nel caso nostro è evidente che sopprimere qualunque limite di punteggio per quanto attiene al titolo di studio significa regredire. Quindi chiedo che almeno si ritorni al dettato della legge 31 dicembre 1962, n. 1845.

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1967

BRANDI, *Relatore*. Quello che conta è la pratica, e quando si tratta di un colloquio su materie professionali, si dà il modo ai concorrenti di dimostrare la loro capacità. Mi dichiaro pertanto contrario all'emendamento proposto.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. La legge richiamata è del 1965 e l'abbiamo applicata con risultati soddisfacenti per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Perché vogliamo tornare indietro?

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Amendola Pietro al secondo comma, sostitutivo delle parole « dalla legge 30 dicembre 1965, n. 1463 » con le parole « dalla legge 31 dicembre 1962, n. 1845 ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 1 nel testo del disegno di legge.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del disegno di legge.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

ART. 2.

All'onere di lire 365 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 261 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'esercizio 1968 e con i normali fondi di bilancio negli esercizi successivi.

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

L'onorevole Cottone propone di sostituire le parole: « 365 milioni » con le altre: « 300 milioni ».

BRANDI, *Relatore*. Sono contrario, perché lo stanziamento è stabilito facendo riferimento alle vigenti disposizioni in materia di retribuzione di questo personale.

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Cottone.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del seguente articolo aggiuntivo proposto dal Relatore:

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

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

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

**Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga delle disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 (4573); e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Alesi: Modifica all'articolo 45 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431, sugli interventi per la ripresa economica nazionale (2772); Baslini: Proroga al 31 dicembre 1968 delle facilitazioni fiscali di cui all'articolo 44 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431 (3373); Cariota Ferrara: Proroga al 31 dicembre 1968 delle aliquote di imposta di registro di cui al decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 (3602); Lusoli ed altri: Proroga del penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431 (3901).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge n. 4573, concernente « Proroga delle disposizioni contenute nel decreto-legge 15 maggio 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 »; e delle proposte di legge n. 2772, d'iniziativa dei deputati Alesi, concernente: « Modifica all'articolo 45 del decreto-legge 15 marzo 1965, numero 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431, sugli interventi per la ripresa economica nazionale »; n. 3373, d'iniziativa del deputato Baslini, concernente: « Proroga al 31 dicembre 1968 delle facilitazioni fiscali di cui all'articolo 44 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431 »; n. 3602, d'iniziativa del deputato Cariota Ferrara, concernente: « Proroga al 31 dicembre 1968 delle aliquote di imposta di registro di cui al decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 » e n. 3901, d'iniziativa dei deputati Lusoli, Beragnoli, Amendola Pietro, Busetto, Cianca, Corghi, Di

Vittorio Berti Baldina, Giorgi, Poerio, Todros, Napoletano Luigi, concernente: « Proroga del penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431 ».

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiara chiusa la discussione generale.

BARONI, *Relatore*. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la scorsa settimana abbiamo esaminato il disegno di legge n. 4573 al quale sono stati presentati alcuni emendamenti su cui si è pronunciata ieri la Commissione bilancio. Nel frattempo però è intervenuto un fatto nuovo. Come sappiamo, il disegno di legge all'articolo 1 prevede due distinti ordini di proroga: la proroga delle norme contenute nel titolo III del decreto-legge n. 124, del 1965, e la proroga delle norme contenute nel titolo VII dello stesso decreto-legge. Il primo gruppo di norme riguarda le procedure, il secondo le agevolazioni fiscali; il fatto nuovo cui ho fatto prima riferimento è la pubblicazione del decreto-legge 11 dicembre 1967, n. 1151, contenente una proroga dei termini per l'applicazione delle agevolazioni tributarie in materia di edilizia. Nel suddetto decreto-legge sono contenute sia le proroghe già previste nel disegno di legge esaminato la scorsa settimana, sia altre, nonché parte di quelle che erano state oggetto di emendamenti da parte di alcuni onorevoli colleghi.

Propongo perciò alla Commissione di stralciare dal disegno di legge la parte che non attiene alle agevolazioni fiscali, esaminando congiuntamente ad essa la proposta di legge n. 3901 ed accantonando conseguentemente la restante parte del disegno di legge e le proposte di legge nn. 2772, 3373 e 3602, che trattano della stessa materia.

Per quanto riguarda il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, che propongo in base a ciò che ho appena detto di esaminare subito, sono stati presentati due emendamenti sui quali la Commissione bilancio ha espresso il proprio parere.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, porto a conoscenza dei componenti la Commissione il parere espresso ieri dalla Commissione bilancio sugli emendamenti al disegno di legge presentati nel corso della precedente seduta:

« La Commissione delibera a maggioranza di esprimere il seguente parere: per quanto concerne gli emendamenti all'articolo 1 rispettivamente a firma dei deputati Lusoli ed altri e Beragnoli ed altri, la Commissione ritiene che la proroga delle disposizioni contenute negli articoli 9 e 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio

1965, n. 431, possa essere consentita solo nei casi in cui risulta intervenuta una preventiva adesione di massima da parte della Cassa depositi e prestiti ».

BARONI, *Relatore*. Aggiungerei alcune considerazioni, a commento di tale parere. A mio giudizio esso deve ritenersi favorevole all'emendamento presentato dagli onorevoli Beragnoli, Lusoli e Degan il quale al primo comma sostituisce le parole: « ad eccezione di », con le parole: « comprese quelle ». È invece favorevole, con limitazioni, all'emendamento presentato dagli onorevoli Lusoli, Beragnoli e Degan relativo alla proroga dell'efficacia dell'articolo 9 del decreto-legge 13 marzo 1965, n. 124, che si riferisce alla garanzia dello Stato per i mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti. Se, a titolo puramente personale, mi fosse concesso di tentare di interpretare il parere espresso, ritengo che esso porterebbe a modificare l'emendamento nel seguente comma aggiuntivo: « Limitatamente ai casi nei quali sia preventivamente intervenuto l'affidamento alla concessione del mutuo, sono altresì prorogate al 31 dicembre 1968 le disposizioni contenute nell'articolo 9 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 ».

PRESIDENTE. Quale è il parere degli onorevoli colleghi sullo stralcio proposto dal Relatore ?

RIPAMONTI. Pur dichiarando di votare a favore dello stralcio, devo far rilevare che, avendo la Commissione lavori pubblici già preso in esame un provvedimento del Governo, al quale si è sovrapposto un nuovo disegno di legge presentato dal Governo stesso, tutti gli emendamenti che la Commissione già aveva esaminato e trasmessi alla Commissione bilancio, devono intendersi fin da oggi riferiti al testo del disegno di legge recante la conversione in legge del decreto-legge suddetto.

Desidero sottolineare questo perché non vorrei che un decreto-legge all'ultimo momento venisse a precludere alla Camera la possibilità di esercitare l'azione di critica e di collaborazione che appunto è prerogativa del Parlamento.

BERAGNOLI. Sono completamente d'accordo con quanto ha detto su questo punto l'onorevole Ripamonti, anche perché ieri sera, in seno alla Commissione bilancio che doveva esprimere il suo parere su questi emendamenti, ho rilevato che il suo Presidente si è premurato di far pronunciare la Commissione nel senso che essa esprimeva il proprio parere sugli emendamenti stessi anche in vista

del loro riferimento al decreto-legge preannunciato.

PRESIDENTE. Noi avevamo iniziato l'esame del disegno di legge che comportava decisioni nella materia specifica che è stata poi oggetto del decreto-legge che è stato testé citato ed avevamo inviato alla Commissione bilancio una serie di emendamenti perché su di essi esprimesse il proprio parere, con l'impegno che questa mattina avremmo esaurito il nostro lavoro, dando così modo al Senato di esaminare a sua volta la materia, prima del termine dell'anno solare, che segna pure il termine delle varie facilitazioni di natura tributaria per l'edilizia.

Il sopravvenire del decreto-legge che proroga le norme in vigore in materia tributaria — ed esclusivamente quelle — ha messo la nostra Commissione in condizione di non poter concludere il dibattito già iniziato.

Abbiamo voluto almeno provvedere ad esaminare e trattare la materia riguardante invece le procedure, per far sì che la realizzazione di opere pubbliche non si arresti col 1° gennaio, col ritornare in vigore delle vecchie norme.

Per questa ragione ho creduto opportuno convocare la Commissione per discutere il disegno di legge e le proposte di legge all'ordine del giorno, per prendere quelle deliberazioni di merito di competenza della nostra Commissione.

Penso che non ci sia altro da aggiungere, e che si possa proseguire nel dibattito sul primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, che è integrato dalla proposta di legge n. 3901.

Pongo pertanto in votazione la proposta di stralcio formulata dal relatore.

*(È approvata).*

Do lettura del primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge:

#### ART. 1.

L'articolo 3 della legge 23 dicembre 1966, n. 1142, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni contenute nel Titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, sono prorogate al 31 dicembre 1968, ad eccezione di quelle del penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124.

Dò lettura dell'articolo unico della proposta di legge n. 3901:

#### ARTICOLO UNICO.

Le disposizioni contenute nel penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito in legge 13 maggio 1965, n. 431, sono prorogate al 31 dicembre 1967.

Propongo di assumere quale teste base della discussione il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge. Pongo in votazione tale proposta.

*(È approvata).*

Gli onorevoli Beragnoli, Lusoli e Degan hanno proposto di sostituire al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, le parole: « ad eccezione di », con le parole: « comprese quelle ».

BARONI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole all'emendamento, proponendo di dare ad esso una diversa formulazione, nel senso di sostituire le parole: « ad eccezione di quelle », con le altre: « ivi comprese quelle ».

PRESIDENTE. Qual'è il parere dei proponenti sulla modifica proposta dal Relatore al loro emendamento al primo comma?

LUSOLI. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Beragnoli ed altri, con la modifica formale proposta dal relatore.

*(È approvato).*

Avverto che pertanto l'articolo 1 del provvedimento risulti così formulato:

#### ART. 1.

L'articolo 3 della legge 23 dicembre 1966, n. 1142, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni contenute nel Titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, sono prorogate al 31 dicembre 1968, ivi comprese quelle del penultimo comma dell'articolo 15 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 ».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

*(È approvato).*



Passiamo ora al seguente emendamento aggiuntivo proposto dagli onorevoli Lusoli, Beragnoli e Degan nel corso della precedente seduta:

« Sono pure prorogate al 31 dicembre 1968 le disposizioni contenute nell'articolo 9 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 ».

Ricordo che il Relatore, esprimendo su di esso parere favorevole, ha proposto di trasformarlo nel seguente articolo aggiuntivo, al fine di tener conto del parere espresso su di esso dalla V Commissione:

« Limitatamente ai casi nei quali sia preventivamente intervenuto l'affidamento alla concessione del mutuo, sono altresì prorogate al 31 dicembre 1968 le disposizioni contenute nell'articolo 9 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto al relatore, pur confermando le riserve avanzate dal Governo alla Commissione bilancio per quanto riguarda la garanzia della concessione dei mutui.

RIPAMONTI. Mi dichiaro d'accordo per l'approvazione dell'articolo aggiuntivo, ma desidero sottolineare che mentre nella relazione si afferma che questa procedura semplifica la gestione delle opere pubbliche, per quanto riguarda i contributi le cose non stanno affatto così. Infatti, mentre prima il Ministro con proprio decreto decideva lo stanziamento del contributo necessario per un'opera pubblica, oggi il Provveditore regionale alle opere pubbliche emette il decreto che viene trasmesso al Ministero dei lavori pubblici e il Ministro dei lavori pubblici, con proprio decreto determina lo stanziamento dei fondi richiesti da parte del Provveditorato regionale alle opere pubbliche; infine la procedura si conclude con la registrazione del decreto provveditoriale.

Pertanto, anziché ridurre i tempi per la concessione di contributi necessari alla realizzazione delle opere pubbliche, la procedura viene resa più lunga perché per ogni singola opera, invece di uno solo, sono necessari due decreti di concessione del contributo.

Non mi pare, questa, un'interpretazione razionale dello spirito della legge, che prevedeva il decentramento territoriale dei fondi, e non il decentramento per le singole opere. Il Ministero dei lavori pubblici, dichiarando di voler in questo modo semplificare la procedura, è riuscito a complicarla.

De' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se si tratta semplicemente di una questione interpretativa, senz'altro interverrò perché quanto ha fatto presente l'onorevole Ripamonti sia tradotto in realtà.

LUSOLI. Interverrò molto brevemente, signor Presidente, per sottolineare che la limitazione postaci con il parere della Commissione bilancio indubbiamente non risolve il problema, e che noi l'abbiamo accettata soltanto al fine di mandare almeno avanti con speditezza le opere per le quali è già stato dato l'affidamento della concessione del mutuo da parte degli istituti di credito competenti.

Il problema però rimane insoluto. Con tutte le attuali difficoltà di reperimento dei mezzi finanziari per la realizzazione delle opere ammesse a contributo, usare un meccanismo di questo genere significa complicare enormemente le cose, sia dal punto di vista dell'esecuzione dei lavori, che da quello del volume delle opere da realizzare. Infatti di solito accade che quando l'opera è ammessa a contributo non si riescono a trovare i finanziamenti e quando essi si trovano è passato troppo tempo, per cui i costi della mano d'opera sono aumentati e l'opera non può ugualmente essere realizzata.

Sottolineo quindi l'assoluta necessità di modificare questo meccanismo, per rendere finalmente automatica la concessione del finanziamento, una volta ottenuto il contributo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo di cui ho già dato lettura restando inteso che esso assorbe l'emendamento aggiuntivo presentato dagli onorevoli Lusoli, Beragnoli e Degan.

(È approvato).

Il relatore ha proposto il seguente articolo aggiuntivo:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione anche il nuovo titolo del provvedimento che rimane così formulato:

« Proroga di disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e all'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici ».

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:  
Disegno di legge:

« Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (4611):

Presenti . . . . .	29
Votanti . . . . .	23
Astenuti . . . . .	6
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Assunzione di personale a contratto per l'autostrada Palermo-Catania » (4609):

Presenti . . . . .	29
Votanti . . . . .	23
Astenuti . . . . .	6
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	17
Voti contrari . . . . .	6

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abate, Achilli, Alessandrini, Baroni, Bottari, Brandi, Buzzetti, Calvetti, Caradonna, Carra, Cavallaro Francesco, Cottone Cucchi, Degan, Fracassi, Fulci, Greggi, Guarra, Nannini, Rinaldi, Ripamonti, Russo Vincenzo Mario, Terranova Corrado.

Si sono astenuti:

Beragnoli, Cianca, Curti Ivano, Lusoli, Poerio, Todros.

Disegno di legge:

« Proroga delle disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 » (4573).

Stralcio del primo comma dell'articolo 1, con il titolo:

« Proroga di disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e all'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici »:

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

(La Commissione approva).

Comunico che resta pertanto assorbita la proposta di legge n. 3901.

Hanno preso parte alla votazione:

Abate, Achilli, Alessandrini, Baroni, Beragnoli, Bottari, Brandi, Buzzetti, Calvetti, Caradonna, Carra, Cavallaro Francesco, Cianca, Cucchi, Curti Ivano, Degan, Fracassi, Greggi, Guarra, Lusoli, Nannini, Poerio, Rinaldi, Ripamonti, Russo Vincenzo Mario, Terranova Corrado, Todros.

È in congedo:

Guariento.

La seduta termina alle 13,15.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO