

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

C.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		BARONI	1104
PRESIDENTE	1094	BIAGIONI, <i>Relatore</i>	1098, 1100, 1101 1103, 1105
Comunicazione del Presidente:		BERAGNOLI	1104, 1105
PRESIDENTE	1094	BRANDI	1102, 1104
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		BUSETTO	1100, 1102, 1103, 1104, 1105
Senatori VENTURI e TOMASUCCI: Provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4801)	1094	CALVETTI	1105
PRESIDENTE	1094, 1095, 1096	DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1101, 1102, 1105
BERAGNOLI	1095	GREGGI	1104
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1095	RIPAMONTI	1100, 1102, 1104
FRACASSI, <i>Relatore</i>	1094, 1095	Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
MANENTI	1095	Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali (4718)	1105
Disegno e proposta di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	1105, 1109, 1112, 1114
Contributi per la riparazione e ricostruzione di fabbricati di proprietà privata danneggiati o distrutti dalle alluvioni degli anni 1951-53 e 1958-60 (4823);		BERAGNOLI	1108, 1109, 1112
MATTARELLI GINO: Provvidenze straordinarie in favore delle zone alluvionate in Romagna nel dicembre 1959, nel febbraio 1960, nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-63 (1)	1098	BRANDI, <i>Relatore</i>	1112
PRESIDENTE	1098, 1099, 1100 1102, 1103, 1105	DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1112
		DEGAN	1110
		DELFINO	1107, 1108
		GREGGI	1106, 1108
		RIPAMONTI	1106
		TODROS	1110
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	1114

La seduta comincia alle 9,35.

BERAGNOLI, *Segretario*, legge il verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Cavallaro Francesco.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che partecipano alla seduta senza voto deliberativo, a norma dell'articolo 40 del regolamento, i deputati Delfino e Manenti.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Venturi e Tomasucci: Provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (4801).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 4801, d'iniziativa dei senatori Venturi e Tomasucci concernente: « Provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico », già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Fracassi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FRACASSI, *Relatore*. La proposta di legge d'iniziativa dei senatori Venturi e Tomasucci, concernente provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di rilevanza turistica, è stata approvata dalla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 16 gennaio 1968.

Nella mia qualità di Relatore, desidero brevemente ricordare agli onorevoli colleghi che il motivo principale che ha mosso i colleghi proponenti si ispira ad una profonda esigenza, quella cioè di risolvere il problema della salvaguardia e del consolidamento del centro storico della città di Urbino, che in questi ultimi tempi aveva assunto un aspetto di gravità eccezionale.

A nessuno di voi, infatti, sfuggirà che tale gravità venne messa in evidenza sin dal 1943 e che in questi ultimi tempi essa ha assunto proporzioni veramente drammatiche a causa di una serie di crolli, che ha colpito le mura ed alcuni importanti monumenti della città, per le gravi lesioni e l'avanzato stato di deterioramento delle strutture, che mettono in pericolo lo stesso Palazzo Ducale ed altre opere di impareggiabile valore.

A tale proposito, è opportuno anche ricordare che l'abitato di Urbino venne inclusa fra quelli da consolidare a totale carico dello Stato. Ovvie ragioni di bilancio non hanno permesso l'attuazione dei provvedimenti, intesi alla ristrutturazione, completa e secondo un piano organico, e al consolidamento del centro urbano.

La proposta di legge, quindi, riflette la necessità di portare a soluzione questo grave problema della città di Urbino e dei beni che esso custodisce. Mi permetto pertanto di invitare gli onorevoli colleghi a dare ad essa la loro adesione.

L'appello che ho l'onore di rivolgere agli onorevoli colleghi non scaturisce soltanto dalle considerazioni testè accennate, ma parte anche da un'altra, non meno importante, quella, cioè, di rinsanguare e d'immettere funzioni moderne in questi centri storici, che conservano un prezioso patrimonio culturale e artistico: mi riferisco anche ad altre città come Venezia, Assisi e Siena. Per ottenere ciò, è pienamente giustificata l'adozione di un provvedimento speciale, che consenta di predisporre ed attuare, attraverso un adeguato intervento dello Stato, il programma dei lavori occorrenti per la salvaguardia ed il consolidamento del centro storico e delle opere di rilevanza artistica e monumentale di Urbino, nonché per il risanamento igienico, per la creazione delle attrezzature turistiche indispensabili per una ripresa di sviluppo della città e la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale.

Per i motivi e le considerazioni che ho avuto l'onore di illustrarvi, con il mio semplice e modesto ma sincero intervento, e convinto della necessità di provvedere alla soluzione del problema, rinnovo il mio vivo appello perché la Commissione voglia approvare integralmente il testo della proposta di legge trasmessaci dal Senato. Mi è particolarmente gradito ribadire in questa occasione la necessità, direi l'auspicio, espresso dal senatore De Unterrichter, relatore sulla proposta di legge alla Commissione VII del Senato, che la tutela dell'ingente patrimonio artistico del nostro paese formi al più presto oggetto di una normativa di carattere generale.

Ciò detto, passiamo agli articoli. Nell'articolo 1 viene stabilito che le opere di salvaguardia del carattere artistico e storico di Urbino sono a totale carico dello Stato, del comune mediante erogazione di un contributo dello Stato, dei privati mediante erogazione di un contributo dello Stato.

L'articolo 2 precisa la natura delle opere a carico dello Stato, l'articolo 3 quelle a carico del Comune.

L'articolo 4 prevede un piano organico di attuazione, con l'indicazione delle rispettive competenze.

L'articolo 5 riguarda i lavori che dovranno essere eseguiti a carico dei privati.

L'articolo 6 concerne l'indennità da corrispondere per le eventuali necessarie espropriazioni.

L'articolo 7 riguarda la concessione di contributi e fissa le norme per la erogazione dei medesimi.

L'articolo 8 stabilisce invece le modalità per ottenere i mutui da parte della Cassa depositi e prestiti.

L'articolo 9 riflette l'integrazione di mutuo da parte della Cassa di risparmio di Pesaro e di altri Istituti finanziari a favore di privati perché questi possano eseguire i lavori, e stabilisce naturalmente anche le norme relative alle garanzie che i privati debbono offrire agli Istituti finanziari.

L'articolo 10 stabilisce che la concessione dei contributi è demandata al Provveditorato regionale alle opere pubbliche per le Marche.

L'articolo 11, infine, riguarda l'onere derivante dalla legge e la sua ripartizione per le varie opere.

Concludo, rivolgendo un caldo invito alla Commissione, perché voglia approvare la proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MANENTI. I membri della Commissione possono essere ben immaginare con quanta ansia i cittadini di Urbino attendano l'approvazione di questo provvedimento.

Voglio in proposito ringraziare innanzitutto l'onorevole Sottosegretario De' Cocci per avere partecipato a tutti i convegni indetti dalla nostra amministrazione al riguardo e per avere con passione e con impegno contribuito alla stesura della proposta di legge. Ringrazio inoltre il Relatore per gli argomenti addotti, che hanno messo in evidenza la necessità che il provvedimento venga approvato.

Sono convinto che questa proposta di legge apporterà un grande contributo al risanamento della città e dei suoi monumenti e pertanto ne auspico l'approvazione da parte della Commissione.

BERAGNOLI. Siamo favorevoli alla approvazione della proposta di legge. Vorremmo

però richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo e della Commissione sulla situazione di tutti i centri storici. In Italia, di centri che hanno particolare valore storico, artistico, architettonico da salvaguardare ce ne sono tanti, fortunatamente; ma ce ne sono anche tanti, disgraziatamente, che rischiano di rovinare, non solo per vetustà, ma anche perché colpiti da fenomeni di erosione di acque sotterranee, da movimenti del suolo e, anche, da speculazioni edilizie. Noi auspichiamo che il Governo e il Parlamento prendano coscienza di questo gravissimo problema e lo affrontino in modo organico, non affidandosi frammentariamente alla iniziativa, pur lodevolissima, di questo o quel parlamentare messa in moto da sollecitazioni che vengono da singole città. Occorre procedere il più rapidamente possibile ad un provvedimento organico che affronti nel suo complesso il problema, sia pur gradualmente: è un problema di cultura e di civiltà, che investe la responsabilità che l'Italia e la sua classe politica hanno non soltanto nei confronti delle nostre popolazioni, ma del mondo intero. E ciò ci fu fatto osservare — severamente, ma anche giustamente — in occasione delle alluvioni del 1966, quando ci fu rimproverato da parte di autorevoli esponenti della cultura internazionale che non eravamo stati capaci di conservare un patrimonio che non appartiene soltanto a noi, ma al mondo intero.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

FRACASSI, Relatore. Ringrazio gli intervenuti nel dibattito e mi associo all'auspicio dell'onorevole Beragnoli che il Governo metta allo studio un provvedimento di carattere generale per la difesa del patrimonio artistico nazionale, che, in assenza di un rapido intervento dello Stato, corre il rischio di un depauperamento inammissibile.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ringrazio vivamente il Presidente, il Relatore e i deputati che sono intervenuti nella discussione. L'onorevole Beragnoli ha giustamente detto che in Italia sono numerosissimi i centri di grande valore artistico che si trovano in situazione di depauperamento, di fatiscenza, addirittura con possibilità di crolli. Ci auguriamo di poter arrivare ad un provvedimento organico, ma va tenuto presente che la salvaguardia del nostro patrimonio artistico richiede vaste disponibilità finanziarie e che la quasi totalità dei piccoli comuni è da consolidare a spese dello Stato. Comunque posso assicurare che quanto ricordato dall'onorevole Beragnoli è presente

all'attenzione del Governo, che farà il possibile per arrivare ad una soluzione organica del problema, che andrebbe forse collocato, in un mondo pacificato, su un piano internazionale.

Peraltro il caso di Urbino — come è stato unanimemente riconosciuto e come dimostra l'iter di questa proposta di legge — è veramente e assolutamente prioritario. Questo è stato ammesso dal Relatore al Senato, dal trentino De Unterrichter, in termini che, come marchigiano, mi hanno molto commosso.

Direi che Urbino viene dopo Venezia, come sintesi di una civiltà, di una esperienza di secoli, sul piano urbanistico-architettonico. Oltre che per Venezia, sono state fatte leggi speciali per Siena e Assisi, ed ora occorre assolutamente provvedere per Urbino. L'esigenza di salvare questo importante centro dalla disgregazione, dai crolli a ripetizione, è stata più volte segnalata in convegni, promossi in particolare dall'Amministrazione comunale. Senza voler ricordare qui Raffaello o Bramante, Urbino è anche sempre stato un centro di alto valore culturale, e oggi con la sua università rappresenta un faro di cultura, oltre che un centro che alimenta grandi correnti turistiche. Qualcosa quindi bisognava assolutamente fare.

Non sto a riassumere il contenuto del provvedimento, di importanza degna di nota, sia per quanto riguarda gli stanziamenti in annualità, sia per quanto riguarda quelli in unica soluzione oltre al mutuo con garanzia dello Stato ed alla autorizzazione agli Istituti di credito a concedere speciali finanziamenti ai privati. Auguriamoci che il provvedimento possa trovare un'attuazione veramente organica e razionale, nel quadro del piano regolatore generale di Urbino, che è veramente un ottimo piano regolatore, il quale tiene conto di tutti i problemi storici, artistici e paesaggistici.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Le opere per la salvaguardia del carattere artistico e storico della città di Urbino e quelle di risanamento civico e di interesse turistico sono eseguite a norma della presente legge: a totale carico dello Stato, a carico del Comune mediante erogazione di un contributo dello Stato, a carico dei privati mediante erogazione di un contributo dello Stato.

(È approvato).

ART. 2.

Sono eseguiti a carico e a cura dello Stato:

a) il consolidamento del centro abitato, comprese le prospezioni geologiche e geotecniche;

b) il consolidamento ed il restauro del Palazzo Ducale e di altri immobili, di proprietà demaniale o di enti pubblici e morali, aventi carattere artistico e storico;

c) il ripristino e la costruzione di fognature;

d) la sistemazione di strade di accesso al centro storico;

e) la costruzione di strade di interesse turistico.

(È approvato).

ART. 3.

Sono eseguiti a carico del Comune i lavori relativi alle opere di valorizzazione artistica e ambientale del centro storico di Urbino, comprese quelle di interesse turistico.

Per la esecuzione dei lavori previsti dal presente articolo è autorizzata la concessione, entro il limite di impegno di lire 15 milioni, di contributi trentacinquennali del 4 per cento sulla spesa riconosciuta necessaria.

(È approvato).

ART. 4.

Entro il primo trimestre di ogni anno il Provveditore alle opere pubbliche per le Marche, d'intesa con la Soprintendenza ai monumenti delle Marche, e su proposta del Comune per quanto riguarda le opere di sua competenza, redige un programma organico delle opere di cui ai precedenti articoli 2 e 3.

L'approvazione del programma con decreto del Provveditore equivale a dichiarazione di pubblica utilità e comporta dichiarazione di urgenza e di indifferibilità dei lavori a tutti gli effetti di legge.

(È approvato).

ART. 5.

Sono eseguiti a carico dei privati i lavori relativi alle opere di:

a) riparazione, consolidamento e ripristino di edifici privati aventi interesse artistico e storico;

b) riparazione, consolidamento e riattamento di edifici privati di interesse turistico;

c) riparazione, consolidamento e riattamento di edifici privati.

Per l'esecuzione dei lavori previsti dalle lettere *a)*, *b)* e *c)* del presente articolo sono concessi, rispettivamente, contributi del 50 per cento, del 40 per cento e, entro il limite di impegno di lire 20 milioni, contributi ventennali del 4 per cento sull'ammontare della spesa riconosciuta necessaria.

Entro il primo trimestre di ogni anno, il Sindaco, sentita la Commissione edilizia comunale e, limitatamente ai lavori di cui alla lettera *a)*, su conforme parere della Soprintendenza ai monumenti delle Marche, approva il piano dei lavori da eseguirsi a norma del presente articolo con l'indicazione dei termini per la presentazione dei progetti e per la esecuzione delle opere.

(*È approvato*).

ART. 6.

L'indennità da corrispondere per le eventuali espropriazioni richieste dalla esecuzione dei lavori previsti dalla presente legge, è determinata secondo le norme di cui agli articoli 7 e 8 della legge 3 gennaio 1963, n. 3.

(*È approvato*).

ART. 7.

I contributi previsti dal precedente articolo 5 sono concessi dal Provveditorato alle opere pubbliche per le Marche su domanda degli interessati, dopo l'approvazione dei progetti da parte del Sindaco e della Soprintendenza ai monumenti, e sono corrisposti, previo parere dell'Ufficio del Genio civile, dopo che i lavori siano stati eseguiti e sempre che l'opera sia conforme al piano approvato ai sensi dell'articolo 5, terzo comma.

Qualora il proprietario non provveda, entro il termine fissato, all'esecuzione delle opere comprese nel piano, il Sindaco vi provvede d'ufficio con la procedura dell'articolo 153 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148. In questo caso il contributo dello Stato viene corrisposto al Comune.

(*È approvato*).

ART. 8.

Per l'esecuzione delle opere previste dall'articolo 3, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Urbino, anche in deroga all'articolo 300 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, e successive modificazioni, mutui fino all'ammontare di lire 1 miliardo, con ammortamento in 35 anni: detti mutui sono garantiti dallo

Stato con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello dell'interno, a seguito di deliberazione del Consiglio comunale.

(*È approvato*).

ART. 9.

La Cassa di risparmio di Pesaro e tutti gli altri Istituti bancari ed Enti finanziari che ne hanno la facoltà sono autorizzati a concedere, anche in deroga ai limiti segnati dai loro statuti, ai proprietari che effettueranno le opere previste dall'articolo 5 e per le quali sia già stato concesso il contributo da parte dello Stato, mutui corrispondenti alla somma necessaria per l'esecuzione dei relativi lavori.

Gli interessati devono dare la necessaria garanzia all'Istituto mutuante mediante ipoteca sul fabbricato, o su altri immobili anche di terzi, per l'aliquota non coperta dal contributo dello Stato. L'aliquota del contributo, a collaudo avvenuto da parte dell'Ufficio del Genio civile e — per le opere di interesse artistico e storico — dietro nulla osta della Soprintendenza ai monumenti, sarà versata direttamente all'Istituto mutuante.

Le iscrizioni ipotecarie di cui al presente articolo sono soggette al pagamento della sola imposta fissa minima.

(*È approvato*).

ART. 10.

La concessione dei contributi previsti dalla presente legge è demandata al Provveditorato regionale alle opere pubbliche per le Marche.

(*È approvato*).

ART. 11.

Per provvedere all'esecuzione dei lavori previsti dall'articolo 2, lettere *a)*, *c)*, *d)* ed *e)*, è autorizzata la spesa di lire 2.232 milioni che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 232 milioni per l'anno finanziario 1968 e di lire 500 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1969 al 1972.

Per provvedere all'esecuzione dei lavori previsti dall'articolo 2, lettera *b)*, è autorizzata la spesa di lire 900 milioni che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione in ragione di lire 100 milioni per l'anno finanziario 1968 e di lire 200 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1969 al 1972.

Per provvedere alla concessione dei contributi previsti per i lavori di cui all'arti-

colo 5, lettere a) e b), è autorizzata la spesa di lire 330 milioni che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 33 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1968 al 1977 così distribuiti: lire 13 milioni per i contributi relativi ai lavori di cui alla lettera a) e lire 20 milioni per i contributi relativi ai lavori di cui alla lettera b).

Le variazioni del riparto degli stanziamenti previsti nel precedente comma possono essere autorizzate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, e con quello della pubblica istruzione per le opere di cui alla lettera a), su motivata proposta del Consiglio comunale.

Le somme non impiegate in un anno finanziario possono essere utilizzate negli anni finanziari successivi.

Le annualità occorrenti per il pagamento dei contributi previsti dagli articoli 3, secondo comma, e 5, lettera c), saranno inserite nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a partire dall'anno finanziario 1968.

All'onere di lire 400 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1968 si provvederà mediante riduzione di pari importo del « Fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso », di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario.

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

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione abbinata del disegno di legge: Contributi per la riparazione e ricostruzione di fabbricati di proprietà privata danneggiati o distrutti dalle alluvioni degli anni 1951-53 e 1958-60 (4823); e della proposta di legge d'iniziativa del deputato Mattarelli Gino: Provvidenze straordinarie in favore delle zone alluvionate in Romagna nel dicembre 1959, nel febbraio 1960, nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-63 (1).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge n. 4823, concernente: « Contributi per la riparazione e ricostruzione di fabbricati di proprie-

tà privata danneggiati o distrutti dalle alluvioni degli anni 1951-53 e 1958-60 », e della proposta di legge n. 1, d'iniziativa del deputato Mattarelli Gino, concernente: « Provvidenze straordinarie in favore delle zone alluvionate in Romagna nel dicembre 1959, nel febbraio 1960, nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-63 ».

La Commissione bilancio, cui era stato richiesto il parere, si è espressa in questi termini: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul disegno di legge n. 4823; delibera altresì di esprimere parere favorevole anche sulla proposta di legge n. 1, entro i limiti di spesa e secondo le indicazioni di copertura formulate nella iniziativa legislativa del Governo ».

L'onorevole Biagioni ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIAGIONI, *Relatore*. Sono al nostro esame il disegno di legge n. 4823 e la proposta di legge n. 1.

Entrambi fanno riferimento a altre leggi emanate precedentemente e cioè alla legge 10 gennaio 1952, n. 9 che reca provvidenze in favore delle zone sinistrate dalle alluvioni e mareggiate dell'estate e dell'autunno 1951 in Calabria, Sicilia, Sardegna, Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia, Toscana, Puglia e Campania. Questa legge prevedeva le opere di ripristino degli ospedali e degli altri edifici destinati direttamente alla beneficenza e assistenza, di proprietà delle province, dei comuni e delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza, salvo il recupero del 30 per cento di spesa in trenta rate annuali costanti senza interesse. Prevedeva inoltre la concessione di contributi sulla spesa di ricostruzione e riparazione di edifici di proprietà privata e il ripristino di esercizi artigianali mentre il disegno di legge non parla di questi ultimi. I contributi erano stabiliti nella misura del 90, 70, 40 per cento a seconda del reddito imponibile e della imposta complementare. La legge prevedeva infine un finanziamento di 20 miliardi.

Successivamente venne emanata la legge 27 dicembre 1953, n. 938, recante « Provvidenze per le zone colpite dalle recenti alluvioni in Calabria ». Tale legge, che richiamava la precedente legge n. 9, recava norme relative alle assistenze ed ai sussidi ai sinistrati, interventi a favore delle aziende agricole e territori montani, sospensione del pagamento dei contributi e integrazione dei bilanci di comuni e province, proroga degli sfratti, ecc.

Questa legge prevedeva un finanziamento di 17 miliardi. Successivamente fu emanata

la legge 12 febbraio 1955, n. 43, recante aggiunte e modifiche alla legge 27 dicembre 1953, n. 938, concernente provvidenze per le zone colpite dalle alluvioni in Calabria. Essa stabiliva che le provvidenze di cui alla citata legge si applicavano anche alle alluvioni successivi all'autunno del 1953, sino alla data di entrata in vigore della legge, cioè al febbraio 1955. Le modifiche alla precedente legge non riguardavano il ripristino di ospedali e di altri istituti destinati alla beneficenza. Successivamente fu emanata la legge 28 gennaio 1960, n. 31, recante provvidenze in dipendenza delle alluvioni, mareggiate e terremoti verificatisi in Italia dal 20 giugno 1958 al 10 dicembre 1959. Questa legge prevedeva uno stanziamento di 8 miliardi, riguardava tutto il territorio nazionale, con esclusione della Calabria, Lucania e Sicilia e con essa si applicavano le disposizioni di cui alle citate leggi n. 9 e n. 43, con esclusione degli ospedali e degli istituti destinati alla beneficenza. Successivamente ancora è stata emanata la legge 23 ottobre 1960, n. 1319, recante autorizzazione di spesa per la riparazione di danni provocati dalle alluvioni e mareggiate verificatesi in Calabria, Lucania e Sicilia dal 20 giugno 1958 al 30 aprile 1960 e in Toscana e in Umbria dall'11 dicembre 1959 al 31 maggio 1960, con uno stanziamento di 7 miliardi di lire. Nel disegno di legge al nostro esame non è stata citata la legge 13 luglio 1957, n. 554, recante autorizzazione di spesa per la riparazione di danni provocati da calamità naturali in Piemonte, Val d'Aosta, Lombardia e nel delta padano, perché con i 18 miliardi di spesa che questa legge prevedeva la situazione nelle zone citate è stata in gran parte sanata.

L'opportunità della presentazione del disegno di legge in esame è stata determinata soprattutto dalle necessità urgentissime che si sono manifestate nell'Italia meridionale e insulare. Si calcola che per far fronte alle pratiche presentate in queste zone siano necessari interventi per una somma che oscilla tra i 15 e i 18 miliardi. L'indagine non è stata ancora completata, ma si ritiene appunto che questa sia la somma necessaria. A fronte di queste richieste il Ministero del tesoro ha però disposto uno stanziamento di soli tre miliardi.

Pertanto, per quanto riguarda il centro-nord sarà necessario provvedere con un altro disegno di legge, dato che, essendoci, allo stato, l'impossibilità da parte del Ministero del tesoro di provvedere ad ulteriori finanziamenti, quest'intervento sarà limitato, nella

sua grandissima parte, alle zone dell'Italia meridionale e insulare. Si pensi che soltanto presso il Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Cagliari sono giacenti domande per circa tre miliardi di contributi.

Il presente disegno di legge prevede la concessione di contributi per la riparazione o ricostruzione di fabbricati di proprietà privata adibiti ad uso di civile abitazione, danneggiati o distrutti dalle alluvioni o calamità di cui alle leggi sopracitate, alle opere di ripristino degli ospedali e degli edifici destinati direttamente alla beneficenza ed assistenza di proprietà delle provincie, comuni ed istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza.

Occorre in proposito rilevare, quindi, i limiti contemplati da questo disegno di legge: riparazione o ricostruzione di fabbricati adibiti ad uso di civile abitazione, opere di ripristino degli ospedali o di altri edifici destinati alla beneficenza ed assistenza di proprietà di provincie, comuni ed enti pubblici. Non vi si fa, quindi cenno, per esempio, degli esercizi artigianali, per i quali invece si provvedeva con la legge n. 9 del 1952.

Termino la mia relazione facendo presente che lo Stato ha già provveduto con la legge n. 9 del 1952 ad uno stanziamento di 20 miliardi, con la legge n. 938 del 1953 ad uno stanziamento di 17 miliardi, con la legge n. 1319 del 1960 ad uno stanziamento di 7 miliardi: per un totale quindi di 52 miliardi, ai quali andrebbero ora ad aggiungersi i tre previsti dal disegno di legge in esame.

Per quanto riguarda la proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Mattarelli, essa si riferisce specificatamente alla Romagna e fa riferimento alle alluvioni verificatesi nel dicembre 1959, nel febbraio 1960, nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-1963. Lo stanziamento richiesto è minimo e quindi non dovrebbero sussistere difficoltà ad accogliere quanto richiesto nell'ambito stesso del disegno di legge. Resterebbero però esclusi i danni provocati dalle alluvioni del dicembre 1961 e dell'inverno 1962-1963, in quanto il disegno di legge fa riferimento soltanto alle calamità verificatesi sino al 1960.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Vi prego di esaminare il disegno di legge con molta serenità. Tre miliardi rappresentano una cifra minima e, a mio modesto parere, non dovrebbero esservi difficoltà all'approvazione del disegno di legge che va soprattutto a vantaggio di zone che — pur se per la loro ubicazione possono prestarsi a particolari riferimenti — sono comunque le

più meritevoli della nostra attenzione. Più volte abbiamo sostenuto che non si è fatto abbastanza per quelle regioni; ora abbiamo al nostro esame proprio un provvedimento che reca stanziamenti per le zone più colpite, quelle del Meridione, ed esclusivamente nell'ambito delle richieste già avanzate. Faccio quindi appello al vostro senso di comprensione.

BUSETTO. Comprendo perfettamente, signor Presidente, il senso del suo discorso e lo spirito dell'appello rivolto. Debbo però lamentare che si strumentalizzi il dolore della gente a scopo elettorale: c'è un ministro che predispone le leggi per la propria regione. Sono molto sensibile a queste cose. Queste sono proprio leggi tipicamente elettorali, che si propongano all'ultimo momento, a scopo clientelare per la propria regione, quando invece le attese per i danni subiti e non riparati sono di ordine generale. Non a caso l'onorevole Mattarelli aveva presentato il 16 maggio 1963, circa quattro anni fa, l'abbinata proposta di legge.

Faccio presente che questa proposta di legge è stata presentata con il numero 1, il 16 maggio 1963, quando si è aperta la legislatura. Il disegno di legge invece è stato presentato il 29 gennaio 1968, alla fine della legislatura. Il disegno di legge trova accogliamento, la proposta di legge no...

Desidero inoltre far presente, signor Presidente, che la copertura della spesa si trova, mi pare, sottraendo denaro a un capitolo molto importante, che riguarda interventi per alluvioni, piene e frane. Si tratta di uno stanziamento che si ripete di anno in anno in bilancio. Noi ci rendiamo conto che le popolazioni danneggiate da vecchie alluvioni e frane nelle zone della Basilicata e della Calabria hanno bisogno di questi stanziamenti: quindi non possiamo opporci, per ragioni di umanità al disegno di legge. Protestiamo però vivamente contro il metodo e sollecitiamo vivamente il Governo a presentare al più presto un disegno di legge, entro questa legislatura, che faccia fronte alle esigenze delle altre regioni, per un criterio di giustizia equitativa.

RIPAMONTI. L'abbinamento della proposta di legge n. 1 al disegno di legge governativo contrasta, a mio avviso, con le indicazioni offerte dal Relatore e riprese dall'onorevole Busetto, secondo le quali il disegno di legge comporta esclusivamente lo stanziamento di fondi per la Calabria. Tra l'altro, nella relazione si afferma che esistono presso gli uffici del Genio civile, in Calabria, numerose domande rimaste fin qui invecchiate; non

si afferma però che lo stanziamento sia destinato esclusivamente alla stessa regione. Pertanto, l'abbinamento della proposta di legge n. 1 al disegno di legge significa, a mio avviso, che questa somma, irrilevante come entità, non è comunque destinata a una determinata fascia territoriale. Se così fosse, la proposta di legge non dovrebbe essere abbinata, e si dovrebbe provvedere allo stralcio di essa ed alla sua separata discussione. Se il Relatore intende riaffermare che con il disegno di legge si intende esclusivamente a provvedere per la Calabria, non ho obiezioni sostanziali da avanzare: si provveda alla sua discussione ed approvazione e successivamente si passi ad esaminare la proposta di legge n. 1, decidendo in merito alla stessa.

Non posso associarmi invece ad una procedura che, senza alcuna motivazione, disattende l'iniziativa di un parlamentare. Il Governo deve comunque affrontare il problema in modo globale, predisponendo una legge organica in materia. Affermare all'inizio del 1968 che vi sono tuttora ingenti danni da riparare, senza indicarne l'entità, non mi sembra logico. Mi pare che nell'arco di otto anni si sarebbero potuti accertare i danni complessivi conseguenti alle calamità naturali: sulla base del quadro esatto della situazione, si potrebbe disporre la misura dell'intervento rispetto all'entità effettiva dei danni, interrompendo così la catena delle leggi speciali.

Constatato che il Relatore ha indicato in 18 miliardi gli stanziamenti necessari, e che tre sono i miliardi stanziati, non vedo perché non si possa aggiungere all'articolo 2 del disegno di legge un comma che precisi che per i rimanenti 15 miliardi si provvederà a integrare gli stanziamenti con leggi di bilancio per gli esercizi dal 1969 al 1973.

BUSETTO. La proposta dell'onorevole Ripamonti è interessante. Se il Governo può rispondere stamani a questa proposta, bene; se invece non è in grado di farlo, si potrebbe soprassedere per breve tempo, in attesa di questa risposta, per poi procedere all'approvazione del disegno di legge che, lo ripeto, è stata presentata soltanto quindici giorni fa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do la parola al Relatore per la sua replica.

BIAGIONI, *Relatore*. Forse quanto ho detto è stato male interpretato. Quando ho dato lettura delle precedenti leggi, ho detto che la legge n. 9 prevedeva finanziamenti per le calamità verificatesi in Calabria, Sicilia, Sardegna,

Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia, Toscana, Puglie e Campania. Ho anche aggiunto che nell'Italia meridionale e insulare il problema è ancora nella sua fase di soluzione — tanto è vero che presso uffici del genio civile del sud giacciono domande inevase per un importo tra i 15 e i 18 miliardi, e nella sola Sardegna per tre miliardi — mentre al nord la situazione è quasi sanata. Quindi è evidente che, essendoci pochi fondi a disposizione (solo tre miliardi), l'intervento sarà soprattutto rivolto verso il Meridione, ma ciò non esclude che ci possano essere interventi anche nelle regioni settentrionali. Visto poi che la proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Mattarelli richiede un finanziamento minimo, non vi dovrebbero essere difficoltà, nell'ambito del disegno di legge, a far fronte alle esigenze prospettate dal proponente, con l'unica differenza logicamente che, poiché il disegno di legge si riferisce soltanto alle calamità verificatesi sino al febbraio 1960, ne resterebbero escluse le alluvioni verificatesi in Romagna nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-1963.

Lo stanziamento è assai esiguo. Sotto questo profilo, mi sembra opportuno lasciare alla discrezionalità dell'esecutivo la destinazione dei fondi, che evidentemente verranno dirottati per la maggior parte nelle zone più colpite, dove le esigenze sono maggiori.

Mi dichiaro inoltre d'accordo con l'onorevole Ripamonti. È assolutamente necessario mettere allo studio una legge organica e non continuare con provvedimenti frammentari — con quello al nostro esame oggi sono sette — che praticamente hanno tutti lo stesso oggetto. Comunque è certo che non faremmo gli interessi delle popolazioni colpite, se, per voler fare qualcosa di meglio, rinviassimo la discussione di questo disegno di legge.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È stato giustamente rilevato nel corso della discussione quello che con altre parole era stato già rilevato nel corso dell'esame dei provvedimenti precedenti circa la frammentarietà degli interventi. Purtroppo nel nostro paese si è sempre proceduto così e per ogni calamità, sia piccola che grande, si è sempre dovuti ricorrere a due, tre, quattro provvedimenti legislativi. Siamo tutti completamente d'accordo che occorrerebbe procedere con una legge organica che elenchi chiaramente le provvidenze da adottare facendo ricorso ad un apposito fondo di solidarietà. Auguriamoci che nella prossima legislatura si possa addivenire a qualcosa del genere, ma non mi sembra questo né il mo-

mento né il caso per arrivare a questa soluzione organica.

Per quanto riguarda l'accusa di aver predisposto il disegno di legge in questa fase pre-elettorale, posso, invece, dimostrare che esso fu trasmesso sin dal 20 giugno 1967 al Ministero del tesoro per il necessario concerto, per il quale purtroppo sono occorsi vari mesi, ed è soltanto per questo motivo che esso viene ora all'esame della Camera.

Posso anche assicurare che il disegno di legge non si riferisce esclusivamente agli interventi in Calabria, anche se la situazione della Calabria può esserne stata la causa occasionale. Infatti in Calabria giacciono presso gli uffici del Genio civile domande di contributi per un ammontare di lire 16.877.000.000, che, allo stato attuale, non trovano alcuna possibilità di accoglimento. Vi sono addirittura dei cittadini che, con l'autorizzazione degli uffici del Genio civile, hanno proceduto per proprio conto alle necessarie ricostruzioni — per un importo di 331 milioni — e che non hanno ancora avuto niente, per cui in pratica sono creditori effettivi dello Stato. Quindi, seppure la situazione in Calabria può essere stata la causa occasionale, perché ivi esiste attualmente la massa più rilevante di richieste inevase, il provvedimento riguarda tutte le regioni italiane nelle quali si sono avute calamità naturali nel periodo dal 1951 al 1960.

E, a dimostrazione di quanto asserito, basta leggere il primo comma dell'articolo 1: la prima delle leggi ivi citate prevede provvidenze in favore della Calabria, Sicilia, Sardegna, Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia, Toscana, Puglia e Campania; la seconda riguarda soltanto la Calabria; la terza reca modifiche alla seconda; la quarta, riguarda tutto il territorio nazionale escluse la Calabria, la Lucania e la Sicilia; l'ultima, infine si riferisce alla Calabria, Toscana, Sicilia, Lucania ed Emilia. Quindi risulta chiaro che il disegno di legge si riferisce a tutto il territorio nazionale e che vi è anche conglobato quanto proposto dall'onorevole Mattarelli per la Romagna.

BIAGIONI, *Relatore*. Desidero chiarire un dato che potrebbe apparire in contrasto con quanto dichiarato dall'onorevole Sottosegretario. Il rappresentante del Governo ha detto che solo in Calabria giacciono inevase domande per 16 miliardi di lire; io ho affermato che per l'Italia meridionale e insulare la soluzione del problema richiederà uno stanziamento di 15-18 miliardi di lire. È chiaro che, mentre il Sottosegretario De' Cocci si ri-

feriva alla somma richiesta, io mi riferivo, secondo gli stessi calcoli effettuati al Ministero dei lavori pubblici, a quella presumibilmente necessaria per evadere le domande.

PRESIDENTE. Devo far presente che la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul disegno di legge, ed anche sulla proposta di legge, ma, per quanto riguarda quest'ultima, solo nei limiti del disegno di legge. Va però tenuta presente la considerazione che la proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Mattarelli prevede, in considerazione del fatto che la maggior parte dei danni arrecati dalle alluvioni verificatesi in Romagna nel dicembre 1959, nel febbraio 1960, nel dicembre 1961 e nell'inverno 1962-1963 sono stati sanati con le provvidenze previste da leggi precedenti, uno stanziamento di soli 150 milioni di lire per risolvere tutto il problema. Pertanto, tenuto conto dell'esiguità dello stanziamento, non dovrebbe essere difficile provvedervi nell'ambito del disegno di legge.

L'onorevole Ripamonti però mi pare abbia chiesto — e non so se insiste, dopo questi chiarimenti, sulla sua richiesta — di stralciare la proposta di legge Mattarelli e di discuterla a parte.

RIPAMONTI. La mia richiesta era conseguente alle dichiarazioni del Relatore. A seguito dei chiarimenti avuti, non insisto. Propongo comunque di aggiungere all'articolo 2 del disegno di legge il seguente comma:

« Negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi 1969-73 saranno stanziati le ulteriori somme entro il limite di 15 miliardi occorrenti per l'attuazione della presente legge ».

PRESIDENTE. Allora lo si dica chiaramente: il disegno di legge non deve essere approvato. Se questo emendamento verrà accolto in linea di principio, occorrerà sospendere la discussione e chiedere sull'emendamento stesso il parere della V Commissione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La V Commissione esprimerà un parere quasi certamente negativo.

BUSETTO. Parere negativo? Non consento che si dia una interpretazione di questo genere. Comunque, farò mio l'emendamento, nel caso che l'onorevole Ripamonti lo ritiri.

RIPAMONTI. Il relatore ha affermato che secondo informazioni assunte presso gli uffici competenti del Ministero dei lavori pubblici gli stanziamenti occorrenti per risolvere i problemi posti da fenomeni alluvionali o da eventi sismici verificatisi nel 1951-53, nel 1959-60

e nel 1961-63 ammontano a 18 miliardi di lire. Aggiunge il Relatore: il disegno di legge prevede lo stanziamento di 3 miliardi. Cosa significa questo? Significa che, a distanza di diciotto-vent'anni dai primi eventi e di cinque anni dagli ultimi presi in considerazione, con uno stanziamento di tre miliardi, viene ulteriormente rinviata la concessione dell'indennizzo per i danni subiti. A questo punto, ho ritenuto di utilizzare una formula già inserita in altre leggi, e relativamente alla quale l'unica obiezione avanzata consiste nella necessità di indicare l'importo complessivo degli stanziamenti da determinare con le leggi al bilancio.

BRANDI. Ma noi abbiamo approvato la legge per la ricostruzione e la rinascita delle zone terremotate del Sannio e dell'Irpinia senza indicare tale limite globale. Questa è azione di sabotaggio!

RIPAMONTI. Evidentemente non ci comprendiamo. Io non mi riferisco all'ultima legge sull'Irpinia, bensì alla legge precedentemente approvata, e cioè alla legge n. 1431.

Non mi pare che si possano porre obiezioni di questo tipo in discussioni serie all'interno del Parlamento della Repubblica. Quando nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici è stanziato per due anni un determinato importo, è prevista, come feci rilevare, la copertura anche per gli anni successivi. Non vi può essere alcuna obiezione da parte della Commissione bilancio, in quanto si ripeterebbe negli anni successivi uno stanziamento già disposto per gli anni 1968 e 1969. È questa una procedura logica, naturale, che viene normalmente seguita. Ad ogni modo, è indispensabile il parere della V Commissione sull'emendamento, ciò che, secondo il Presidente, comporta un ritardo nell'approvazione del disegno di legge. Di fronte alla dichiarazione che si tratta di un « atto di sabotaggio » (ed io desidero che tale affermazione rimanga a verbale), ritiro l'emendamento proposto. Rimane però agli atti che stamani io ho presentato una proposta razionale per chiudere una partita che è aperta da vent'anni.

BUSETTO. Faccio mio l'emendamento ritirato dall'onorevole Ripamonti.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La discussione, mi sembra, si era iniziata con un'affermazione: troppa grazia per una determinata regione italiana! La Commissione ha invece rettificato questa impostazione, e, attraverso un più accurato esame del testo del disegno di legge è emerso che siamo di fronte, sì, a una delle solite leggi

non organiche, ma che riguarda i terremoti verificatisi in tutta Italia nell'arco di un decennio. Siamo purtroppo nell'ambito di una prassi consolidata di stanziamenti parziali, che sono meglio di nulla, per venire incontro a esigenze ben maggiori. L'ultima esperienza avutasi in proposito è costituita dalla nuova legge per la ricostruzione e la rinascita delle zone terremotate del Sannio e dell'Irpinia, per la quale ci siamo accontentati, sia pure a malincuore, di uno stanziamento parziale. Vi è poi l'altro precedente del provvedimento per i danni causati dai terremoti in Toscana, nell'Umbria e nelle Marche, con uno stanziamento di 200 milioni: gocce d'acqua, d'accordo, ma sempre meglio che niente. Ora, perché proprio questa volta, alla fine della legislatura, vogliamo fermarci sul principio del « o tutto o nulla »? Come rappresentante del Governo, dovrei essere più che soddisfatto del tentativo di ottenere uno stanziamento maggiore ma l'esperienza di tutti noi non ci consente di illuderci che la Commissione bilancio ci dia un parere favorevole sull'emendamento. Contentiamoci quindi dei 3 miliardi previsti dal disegno di legge, mentre, per quanto riguarda il futuro, ci riserviamo ogni azione tendente ad ottenere ulteriori stanziamenti.

BIAGIONI, *Relatore*. Io non ho detto quello che invece mi si vuol far dire. La relazione che accompagna il disegno di legge parla di problema meridionale, con particolare riferimento alla Basilicata e alla Calabria, che rappresenta il caso più macroscopico.

BUSETTO. Ma questo disegno di legge è insoddisfacente per gli stessi bisogni della Calabria. Chiedo semplicemente che la Commissione bilancio si pronunci sull'emendamento. La V Commissione — secondo il Sottosegretario — darà parere contrario: ebbene, in tal caso riporteremo in Commissione questo testo, e lo approveremo subito. Tengo però a sapere cosa dirà in proposito la Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Faccio presente che si tratta evidentemente di un provvedimento di transizione per le zone in cui si rileva una maggior necessità, che si riferisce a domande già presentate. Non si tratta perciò di accogliere nuove domande. E, se si fa un censimento di queste domande inevase, si riscontra che in alcune zone del nostro paese queste domande sono in un numero assai maggiore rispetto ad altre zone.

Anch'io ho approfondito il problema e mi risulta che purtroppo la Calabria è la regione in cui vi è il maggior numero di domande

non ancora soddisfatte, mentre in altre regioni il numero di queste domande è trascurabile. Questo è il quadro della situazione.

Evidentemente noi possiamo sospendere la discussione, inviare l'emendamento alla Commissione bilancio e attendere la risposta; ma è chiaro che, così facendo, rischieremo di fare decadere il provvedimento, perché la Commissione bilancio avrà senz'altro bisogno di tempo per ricercare la copertura della maggiore spesa.

Pertanto la mia proposta è di passare all'esame degli articoli; quando saremo giunti all'articolo 2 porrò in votazione l'emendamento aggiuntivo presentato dall'onorevole Ripamonti e fatto proprio dall'onorevole Busetto; quindi, se esso verrà approvato, sospenderemo la discussione, in attesa del prescritto parere della Commissione bilancio: in caso contrario, proseguiremo nel dibattito.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Propongo di assumere come testo base per la discussione degli articoli quello del disegno di legge.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Passiamo allora all'esame degli articoli.

All'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti; pertanto ne do lettura avvertendo che lo porrò subito in votazione.

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 3 miliardi a carico del Ministero dei lavori pubblici per provvedere in attuazione delle leggi 10 gennaio 1952, n. 9; 27 dicembre 1953, n. 938; 12 febbraio 1955, n. 43; 28 gennaio 1960, n. 31 e 23 ottobre 1960, n. 1319:

a) alla concessione di contributi per la riparazione o ricostruzione di fabbricati di proprietà privata adibiti ad uso di civile abitazione, danneggiati o distrutti dalle alluvioni nella misura e con le modalità previste da ciascuna delle leggi citate, sempre che l'intervento dello Stato sia stato richiesto nei termini stabiliti dalle leggi medesime;

b) alle opere di ripristino degli ospedali e degli altri edifici destinati direttamente alla beneficenza ed assistenza di proprietà delle province, comuni ed istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza con le modalità stabilite da ciascuna delle predette leggi.

(È approvato).

Do ora lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte in ragione di lire 1 miliardo nell'anno finanziario 1967 e di lire 2 miliardi nell'anno finanziario 1968.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente comma si provvede:

— per l'anno finanziario 1967 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 5873 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno medesimo riguardante gli interventi in dipendenza di alluvioni, piene e frane, ecc.

— per l'anno finanziario 1968 mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo riguardante il fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Do ora lettura dell'emendamento aggiuntivo a questo articolo, presentato dall'onorevole Ripamonti, ritirato dal proponente, ma fatto proprio dall'onorevole Busetto:

« Negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1969 al 1973 saranno stanziati le ulteriori somme occorrenti, entro il limite massimo di 15 miliardi, per l'attuazione della presente legge ».

Pongo ora in votazione l'articolo 2 nel testo del disegno di legge.

(E approvato).

Passiamo ora all'emendamento aggiuntivo.

BERAGNOLI. Vorrei richiamare l'attenzione dei membri della Commissione sull'importanza della votazione dell'emendamento. Noi voteremo a favore dell'emendamento soprattutto per l'affermazione di un metodo. D'altra parte l'approvazione dell'emendamento non pregiudicherebbe niente, anzi faciliterebbe la ricerca della copertura della spesa occorrente per sanare questa situazione anomala. Sarebbe veramente molto grave se proprio dalla nostra Commissione, che dovrebbe essere particolarmente sensibile alla soluzione di questo problema — e non dalla Commissione bilancio — venisse detto un « no » in materia. Invito quindi tutti i colleghi ad una approfondita riflessione.

BARONI. A me pare che quello che è avvenuto testé sia una tempesta in un bicchier d'acqua. Siamo di fronte ad un provvedimento che prevede un certo finanziamento

per fare fronte ad una parte delle esigenze verificatesi in seguito alle calamità naturali del decennio 1950-1960. Siamo tutti d'accordo che con questo disegno di legge non si fa fronte a tutte le esigenze. Certo, sarebbe estremamente desiderabile che ciò potesse avvenire sin d'ora, ma non è realistico pensare che oggi si possano ottenere stanziamenti di tale entità. Pertanto, pur apprezzando vivamente l'intendimento dell'emendamento, esprimerò voto contrario, perché non si inquadra nella realtà.

BRANDI. In linea di principio non siamo contrari; però, in questo momento, approvare l'emendamento significherebbe dovere richiedere il parere della Commissione bilancio e, quindi, in pratica, fare decadere il disegno di legge.

BUSETTO. Ma manca ancora un mese alla fine della legislatura!

BRANDI. E sarebbe assai strano stabilire una norma di questa natura ora, quando mai in precedenza l'abbiamo fatto, neanche recentemente, per esempio, per i terremotati del Sannio e dell'Irpinia.

Dovremo, quindi, esprimere voto contrario all'emendamento, anche se riconosciamo che ha un fine giustificatissimo. Pregherei pertanto l'onorevole Busetto di ritirarlo; trasformandolo in un ordine del giorno al quale mi associerei. In caso contrario, come ho detto, pur essendo nello spirito favorevole all'emendamento, sarei costretto a votare contro di esso.

RIPAMONTI. Con le motivazioni che sono a verbale, ribadisco che, avendo ritirato l'emendamento, mi asterrò dalla sua votazione. Devo però dichiarare che, per quanto riguarda le zone terremotate dell'Irpinia e del Sannio, ho sostenuto una posizione analoga in sede di Commissione bilancio. Avevo anche offerto le indicazioni delle disponibilità nel fondo globale per il potenziamento degli interventi per la rinascita dell'Irpinia e del Sannio, con uno stanziamento superiore a quello stabilito recentemente con l'approvazione del disegno di legge governativo.

GREGGI. L'emendamento Ripamonti è comprensibile e sarebbe forse giusto accoglierlo. A me sembra però che, quando una legge è bene impostata come principio, il fatto che non si trovi sul momento un finanziamento sufficiente non dovrebbe creare delle insuperabili difficoltà. Se la legge è bene impostata, infatti, nuovi mezzi finanziari si potranno trovare fra sei mesi, fra un anno, mentre il rinvio alla Commissione bilancio dell'emendamento stesso ed un eventuale pa-

rere contrario su di esso non farebbe che danneggiare coloro che vogliamo aiutare.

Per questa ragione, pur concordando sul fatto che gli stanziamenti dovrebbero consentire la copertura totale del danno cui si vuole far fronte, trovandoci a fine legislatura, credo che la cosa più saggia che possiamo fare a favore dei danneggiati sia quella di approvare il disegno di legge così com'è; naturalmente, riservandoci di integrare questi stanziamenti.

CALVETTI. Questa lunga discussione mi è parso sia sorta più che altro da una errata interpretazione del disegno di legge causata dalla relazione che lo accompagna. Fugata ogni preoccupazione, mi sembra che debba cadere l'obiezione avanzata, che è poi diventata obiezione di fondo e che si è trasferita, sia pure con ragioni valide e serie, sull'entità e non sulla destinazione circoscritta degli stanziamenti. Ritengo quindi di dovermi associare alla proposta dell'onorevole Brandi, il quale chiede che eventualmente ciò che può rispondere a una legittima preoccupazione sia fatto oggetto di un ordine del giorno affinché, nelle stesse forme previste dall'emendamento in questione, si provveda senza pregiudicare l'approvazione immediata del presente disegno di legge.

BIAGIONI, *Relatore*. Concordo con l'onorevole Calvetti e insisto perché il problema sia fatto oggetto di un ordine del giorno, onde affrettare l'approvazione del disegno di legge.

Mi corre l'obbligo di dire che dal provvedimento resta escluso il risarcimento dei danni conseguenti alle alluvioni cui fa cenno la proposta di legge n. 1.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se il proponente insisterà per la votazione dell'emendamento, il mio parere sarà senz'altro contrario. Non ritengo che la mancata approvazione dell'emendamento possa avere ripercussioni per il futuro; comunque, ove tali ripercussioni possano aversi mi pare che convenga a tutti non votare l'emendamento, ricorrendo eventualmente alla presentazione di un ordine del giorno, che il Governo accetterebbe senz'altro; anzi direi che desiderio del Governo è quello di poter far fronte ai danni derivanti da tutte le calamità integralmente e nel più breve tempo possibile. Il Governo pertanto si impegna a operare fin da ora per il reperimento dei fondi, nel senso indicato dai vari membri della Commissione.

BERAGNOLI. Ho semplicemente affermato che approvare questo emendamento qui in

Commissione per inviarlo alla Commissione bilancio non pregiudica l'approvazione del disegno di legge che, se non questa mattina, potrebbe avvenire martedì pomeriggio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo, del quale ho dato precedentemente lettura.

(Non è approvato).

All'articolo 3 non sono stati presentati emendamenti. Ne do lettura avvertendo che lo porrò subito in votazione:

ART. 3.

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

(È approvato).

Do lettura del seguente ordine del giorno presentato dai deputati Busetto, Todros, Lusoli, Beragnoli, Napolitano Luigi:

La Camera

impegna il Governo

a reperire entro l'attuale legislatura i mezzi finanziari per provvedere alla riparazione dei danni prodotti dalle alluvioni verificatesi dal 1961 al 1967 ed a presentare un disegno di legge in tal senso, il quale riguardi anche il centro-nord.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta l'ordine del giorno.

BUSETTO. Avendo il Governo accettato l'ordine del giorno, non insistiamo per la sua votazione.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali (4718).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 4718, concernente: « Modifiche ed integrazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, concernente il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali ».

L'onorevole Brandi ha svolto la sua relazione nella precedente seduta.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GREGGI. Ritengo che il presente disegno di legge, sul quale mi permetto tuttavia di fare qualche osservazione, sia tempestivo e necessario e ritengo quanto mai opportuno che il Governo si sia preoccupato di rilanciare il piano di sviluppo autostradale del nostro Paese. L'importanza del tema, però, ci costringerà, come accennato, a fare qualche osservazione ai singoli articoli e a presentare degli emendamenti.

Le autostrade rappresentano oggi in Italia, ferme le ferrovie e poco utilizzabili, date le nostre distanze, gli aerei, lo strumento essenziale dello sviluppo economico. Dopo che il Parlamento ha approvato la legge di programmazione, bisogna rendersi conto che occorre programmare in modo organico anche lo sviluppo della rete autostradale. Sarebbe infatti senza senso proporsi una programmazione nazionale con relativo sviluppo economico, e in particolare una programmazione regionale e uno sviluppo regionale, se questi due sviluppi non fossero sostenuti e resi possibili da un organico e progressivo sviluppo della rete autostradale.

Sono quindi perfettamente d'accordo sulla sostanza del disegno di legge e mi auguro che il Governo destini più mezzi e attenzione allo sviluppo del programma autostradale italiano. Come ho detto, mi riservo comunque di presentare alcuni emendamenti.

RIPAMONTI. Limiterò il mio intervento ad alcune considerazioni di carattere generale, dichiarando sin d'ora che sono favorevole al disegno di legge, anche se permangono in me talune perplessità in ordine agli strumenti utilizzati per l'attuazione del piano autostradale.

La prima di queste perplessità riguarda la motivazione del ricorso alle società per azioni sì da accelerare le procedure di attuazione e consentire una maggiore rapidità di intervento e di decisioni. Lo Stato, non avendo modificato le procedure relative all'attuazione di opere pubbliche a totale suo carico o con il suo concorso e contributo, ha trasferito a società private l'attuazione di programmi di opere infrastrutturali, settore caratteristico di intervento diretto dello Stato. Tra l'altro, va notato che lo Stato dispone di una sua azienda, l'« Anas », costituita appunto per gli interventi nel settore della viabilità. La motivazione di tale decisione di ricorrere alle società private, solo apparentemente può essere indicata nella garanzia del funzionamento da parte delle società concessionarie. Che si tratti di una motivazione apparente, lo si desume dal disegno di legge presentato alla

Camera, con il quale si propone, oltre alla concessione del contributo dello Stato, di assicurare anche la garanzia dello Stato alle società costruttrici ed ai risparmiatori sulle obbligazioni emesse dagli istituti di credito. Quindi, attraverso la società concessionaria, si vengono a far confluire nel settore autostradale risorse disponibili sotto forma di risparmio, e tale afflusso è agevolato non già dalla caratteristica di ente privato del richiedente, bensì dal fatto che l'ente privato si avvale delle garanzie dello Stato e, quindi, offre tranquillità massima ai risparmiatori contro eventuali rischi. A questo punto si pone l'esigenza che le società concessionarie siano a totale partecipazione, diretta o indiretta, dello Stato. È un'osservazione che ho già avanzato in precedenza e mi auguro che possa trovare accoglimento, così come non si dovrebbe procedere alla formazione di altre società, secondo la formula in uso, anche per gli interventi in altri settori infrastrutturali. Iniziative analoghe si sono già attuate, invece, per il settore della navigazione interna: proseguendo su questa linea in realtà si ammettono azionisti privati ad usufruire di eventuali profitti e comunque ad arrogarsi un prestigio che derivano esclusivamente dalle garanzie offerte dallo Stato.

Vi può essere una seconda motivazione del ricorso alle società concessionarie, e precisamente che con queste procedure ci si può avvalere di strumenti tecnici più efficienti; ciò può significare che la pubblica amministrazione non è in grado di dotarsi di strumenti operativi tecnicamente idonei e contrasta con le volontà espresse di assumere la guida del processo di programmazione.

Devo dissentire inoltre dalla impostazione, ribadita in questo disegno di legge, delle modalità di formazione delle tariffe. La definizione delle tariffe autostradali non può essere ricondotta esclusivamente alla considerazione delle esigenze determinate dal piano di finanziamento dell'investimento. Secondo questo metodo, la tariffa è definita esclusivamente in funzione del piano finanziario e non viene finalizzata all'armonico utilizzo delle infrastrutture di trasporto. Si ripete una osservazione più volte avanzata in questa sede: deve essere affrontato l'esame dell'attuale sistema dei trasporti e si deve puntare alla realizzazione di un equilibrato sistema di trasporti. È un problema questo che non si pone solo nel nostro Paese: proprio in questi giorni esperti americani hanno riferito in un convegno sugli studi in corso e sullo stato di attuazione di un sistema equilibrato di

trasporti nell'America del nord. Organismi internazionali hanno proposto, inoltre, un progetto di ricerche per arrivare ad un armonico sistema di trasporti nell'area del « Mec », affrontando quindi la ristrutturazione del sistema non soltanto a livello nazionale, ma per grandi aree regionali. Il presente disegno di legge comporta il completamento e l'integrazione della rete già predisposta; risponde, quindi, ad alcune esigenze rilevate in talune aree metropolitane o di sviluppo del nostro paese, ma introduce un meccanismo di regolazione dei pedaggi che mi auguro si vorrà riesaminare in futuro, per consentire la manovra delle tariffe ai fini dell'armonico inserimento del traffico autostradale nell'intero sistema dei trasporti. Un paese che ha limitate risorse come il nostro, non può permettersi una utilizzazione impropria e non equilibrata delle infrastrutture di trasporto, destinando risorse ad investimenti che possono essere ritenuti, ad un esame approfondito, previsti con eccessivo anticipo rispetto alle esigenze poste dallo sviluppo economico. Non ho elementi per affermare se gli investimenti in esame hanno un carattere di priorità e per giudicare sulla produttività degli stessi: non sono state effettuate attendibili ricerche in proposito. Vi sono, però, tecniche sperimentate di applicazione del calcolo economico per individuare le possibilità di utilizzo dei diversi modi di trasporto e ritengo che un paese come il nostro che affronta un piano di investimenti nel settore stradale nel quinquennio dell'ordine di 2.500 miliardi di lire, debba destinare una certa somma ad un progetto di ricerche nel campo dei trasporti se vuole veramente proporsi di raggiungere un sistema equilibrato e di attuarlo con gradualità.

Ciò si è fatto, ad esempio, per il programma di edilizia scolastica ed universitaria stanziando circa 9 miliardi per studi e ricerche, relativamente alla localizzazione degli investimenti.

È noto che gli squilibri caratterizzanti il sistema economico attuale possano essere superati gradualmente anche con la ristrutturazione delle infrastrutture dei trasporti, le quali, in un disegno strategico di riequilibrio territoriale rappresentano l'elemento fondamentale; a me pare che, nella misura in cui stiamo approntando le ipotesi di sviluppo urbanistico alla scala territoriale regionale, sia indispensabile porsi questa strategia nel campo dei trasporti, ritenendo che una seria politica di localizzazioni produttive e di lo-

calizzazioni umane, o comunque di ammodernamento delle strutture economiche del nostro Paese, comporti un piano di riorganizzazione e di sviluppo del sistema dei trasporti.

DELFINO. Nove anni fa avevo l'onore di far parte di questa Commissione lavori pubblici. Ricordo che si discusse un disegno di legge che recava uno stanziamento per la realizzazione dell'autostrada Bologna-Pescara. Il Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, onorevole Togni, assunse l'impegno davanti alla Commissione che, se la legge fosse stata approvata, in quattro anni l'autostrada Bologna-Pescara sarebbe stata costruita. Ricordo anche che in quella sede si dovette sostenere una certa battaglia per impedire che l'autostrada adriatica venisse variamente declassata. Vi furono tentativi per limitare l'autostrada fino a Rimini, poi fino ad Ancona. Quei tentativi furono stroncati e la legge fu approvata: però son passati non quattro ma nove anni e l'autostrada non è ancora stata costruita.

Debbo far rilevare che l'autostrada adriatica era nel 1955, nel primo piano autostradale nazionale, al secondo posto, subito dopo l'« Autostrada del Sole »; in un primo tempo, anzi, si era discusso se costruire prima l'« Autostrada del Sole » o quella adriatica. Sta di fatto che l'« Autostrada del Sole » è stata costruita, come nel programma originario, fino a Napoli e che c'è in atto il prolungamento fino a Reggio Calabria; l'autostrada adriatica invece è costruita a pezzi, a scaglioni, determinando un notevole scempeno nella crescita della economia e nello sviluppo turistico di tutto il versante adriatico. Non so come e non so perché, ma in sostanza quella che doveva essere la seconda autostrada da realizzare oggi è in pratica l'ultima.

Questo è il motivo per il quale sono venuto stamani in Commissione per esprimere il mio consenso al disegno di legge, anche se questo indubbiamente si presta a una serie di osservazioni. È l'intero piano quinquennale di sviluppo che ormai dovrebbe essere rivisto e adeguato a quella che è la realtà, e credo che questo sarà un compito che si dovrà assolvere nella prossima legislatura. Nel frattempo, noi non pensiamo che i lavori possano interrompersi o essere ulteriormente ritardati. Vi sono delle regioni — come le Marche e l'Abruzzo — che sono seriamente danneggiate dal ritardo della costruzione dell'autostrada. Per le zone depresse si è detto che non è possibile contare esclusivamente sulla industrializzazione. I Comitati regionali per

la programmazione economica delle regioni meridionali hanno formulato ingenti programmi di industrializzazione: ma i Comitati regionali del Piemonte e della Lombardia affermano che bisogna potenziare prima le industrie esistenti al Nord mentre a noi dicono di sviluppare il turismo e le attività terziarie. Ma il turismo sceglie le grandi strade cioè le autostrade. E il turismo del Nord si indirizza verso l'« Autostrada del Sole ». Ora, le Marche e gli Abruzzi ricevono da questa situazione un danno notevolissimo.

Questa autostrada doveva essere realizzata nel 1963. Siamo nel 1968 e le Marche e gli Abruzzi non sono ancora interessati dall'autostrada adriatica. Ritardare ulteriormente questi lavori, mi pare che sia una cosa assolutamente ingiusta.

GREGGI. Ci sono problemi di natura internazionale.

DELFINO. Non si tratta di ragioni internazionali, ma di scelte politiche.

Con l'occasione vorrei avere dal rappresentante del Governo anche una risposta in merito ai lavori dell'autostrada Roma-Abruzzi. Nel caso che questa risposta non fosse soddisfacente — nel senso che non fosse ribadito l'impegno della « Società autostrade romane » di costruire tutti e due i tronchi, cioè il tronco nord, che ormai interessa anche Ascoli Piceno, e il tronco sud, che da Avezzano, attraverso Popoli, Chieti e Pescara, raggiunge il mare, nel caso cioè di una mancanza di assicurazioni precise circa l'immediato inizio dei lavori nel tratto Pescara-Popoli e circa la successiva concessione del tratto Avezzano-Popoli — mi riservo di proporre un ordine del giorno con il quale chiederò che nel decreto del Ministro dei lavori pubblici di cui all'articolo 1 del presente disegno di legge siano inclusi, per essere realizzati dall'« Iri » anche i tronchi autostradali che interessano gli Abruzzi.

BERAGNOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Credo che occorra mettere subito in evidenza che questo disegno di legge non può essere considerato a sé stante, ma, pur nei limiti di un esame della politica delle infrastrutture stradali e autostradali, debba essere visto insieme agli altri due che sono stati già presentati, in modo da avere un quadro organico. È già stato infatti presentato un disegno di legge che prevede la costituzione di un fondo nazionale di garanzia per le società concessionarie che non fanno parte del gruppo « Iri »; c'è poi un altro disegno di legge che riguarda il completamento di raccordi autostradali e di strade ordinarie a grande

traffico; e c'è infine da aspettarsi — non dico entro la fine di questa legislatura, ma certamente per gli inizi della prossima — un quarto disegno di legge, simile a questo che stiamo esaminando ora, che riguarderà le autostrade realizzate da società private. È evidente infatti che non si può concepire un provvedimento di questo genere per le autostrade realizzate da società a prevalente capitale pubblico, senza pensare che ne seguirà un altro per le autostrade costruite dalle altre società.

Provvedimenti di questo genere dovrebbero essere inquadrati coerentemente nel settore delle infrastrutture, in un'organica politica dei trasporti che faciliti lo sviluppo economico nazionale, che elimini gli squilibri territoriali, settoriali, che consenta un utilizzo razionale del territorio da tutti i punti di vista, a cominciare da quello urbanistico. In particolare, per quanto riguarda la politica dei trasporti, desidero fare eco a quanto ha accennato l'onorevole Ripamonti, perché dalle sue parole, anche se non in maniera chiara e precisa, mi è parso di avere compreso che egli non è eccessivamente entusiasta di questo provvedimento, che non si inquadra in una organica politica dei trasporti che agevoli il processo di sviluppo economico e elimini gli squilibri che sono stati riscontrati.

C'è un'altra osservazione da fare. Gli ingenti investimenti che direttamente o indirettamente vengono impiegati in questo settore sono compatibili con le risorse generali del paese e con i bisogni essenziali cui la nostra società deve far fronte? È un interrogativo, questo, che credo sia molto importante e al quale occorre dare una risposta. Voi conoscete la nostra posizione in proposito, né ci pare che sino a questo momento alle nostre argomentazioni ne siano state opposte altre, tali da convincerci che siamo in torto. Noi non siamo contrari alle autostrade in sé e per sé, ma sosteniamo che investimenti di questo genere nel settore viario sono un lusso che la nostra economia non si può permettere, se si vogliono veramente perseguire degli obiettivi di sano e democratico sviluppo economico. Lo onorevole Greggi ha affermato che le autostrade sono lo strumento essenziale dello sviluppo economico. Non contesto in senso assoluto la validità di questa affermazione, ma si tratta di vedere di che tipo di sviluppo economico si sta parlando; si tratta di vedere nell'interesse di chi questo sviluppo economico si sta realizzando. Perché una politica di questo tipo va d'accordo soltanto con le prospettive dei grandi monopoli economici, prospettive aiutate in tutti i modi dai provvedimenti

che la maggioranza va prendendo, ultimo dei quali, di grande importanza, quello approvato recentemente sulla fusione delle società per azioni. È certo che una simile politica va bene per i grandi gruppi industriali monopolistici, che così segnano il destino di intere zone ma siamo profondamente convinti che non giova affatto all'economia generale del paese, che ha vaste zone in completo e progressivo abbandono e i cui abitanti, mentre portano le loro misere masserizie dalle campagne verso le città, vedono sfrecciare le automobili di grande cilindrata sulle nuove autostrade. Uno sviluppo economico di questo tipo non può essere gabelato per uno sviluppo democratico, che sani gli squilibri sociali esistenti!

È una cosa da non prendersi alla leggera. Ed è perciò che noi ci auguriamo che non si faccia in tempo a discutere questi provvedimenti prima della fine della legislatura, per non mettere un altro mattone su una costruzione che noi riteniamo dannosa allo sviluppo del nostro paese.

Con uno di questi provvedimenti si tende a completare un certo programma di raccordi autostradali, che noi non contestiamo: le autostrade son già fatte, e bisogna pure non intasare ulteriormente il traffico che da loro deriva, per cui i raccordi autostradali vanno portati a termine. Anche a termine vanno portate certe strade di grande comunicazione che sono state iniziate o promesse. Tutto questo però lo si vorrebbe fare essenzialmente a spese dei Comuni, in quanto il disegno di legge cui sto facendo riferimento prevede una spesa di 350 miliardi di lire, 70 dei quali vengono prelevati dai fondi ordinari di bilancio, mentre gli altri vengono sottratti ai comuni e alle province, i cui fondi non sono sufficienti neanche per un terzo a completare il programma di ammodernamento delle strade provinciali e comunali.

Rifacendomi all'affermazione da me fatta, non è che siamo in linea di principio contrari a questo tipo di mezzo viario; aggiungo però che con il sistema che abbiamo, con il tipo di economia, di società, che abbiamo, non crediamo che in maniera prioritaria, prevalente, schiacciante, i fondi a disposizione possano essere destinati a questo tipo di viabilità, sacrificando quella che per la nazione è un po' quello che nel corpo umano sono i vasi capillari, le vene, che diffondono il sangue in tutto l'organismo.

Abbiamo anche detto, comunque, che non ci sono solo le autostrade, ma anche un certo tipo di grandi strade. Nessuno ha potuto

smentire fino ad oggi che l'autostrada del sole, che attraversa tutta l'Italia, passi in mezzo a zone e regioni che furono un tempo fiorenti e che oggi non lo sono più: pensiamo a tutto il tratto appenninico dell'autostrada del sole, per esempio. Cosa ha portato a quei paesi l'autostrada?

In quei paesi non c'è neanche, molto spesso, la stradina per portare un malato dalla sua abitazione all'ospedale.

Certo, la strada non basta. Lo abbiamo detto altre volte: occorrono altri provvedimenti, di natura economica e sociale.

Abbiamo presentato in sede di esame di bilancio un ordine del giorno, dove parliamo dello squilibrio tra gli investimenti autostradali e quelli per la viabilità ordinaria. Ebbene, lungi dal presentare un disegno di legge che cerchi di colmare questa lacuna nei confronti della viabilità ordinaria, oggi, a fine legislatura, se ne presenta uno che addirittura sottrae forti somme già destinate a questo fine! Ma noi la comprendiamo benissimo, una politica di questo genere, da parte di questa maggioranza e di questo Governo. Col provvedimento approvato ieri, per esempio, sulla proroga dei massimali, sono centinaia i miliardi che si regalano agli industriali; poi, naturalmente, quando — come stamani — si parla delle alluvioni e dei danneggiati, ai quali abbiamo il dovere costituzionale di dare assistenza, non si riesce a trovare pochi miliardi. Fino a pochi giorni fa abbiamo costretto una categoria, quella dei radiologi, a scioperare perché non si trovano un centinaio di milioni all'anno per soddisfare le loro giuste esigenze.

PRESIDENTE. Basterebbe il guadagno annuo di cinque di loro, per risolvere il problema!

BERAGNOLI. Anche in quel campo ci sono quelli che guadagnano tanto e lavorano poco, e viceversa.

Si è votata la legge ospedaliera. Anni fa si votò una legge per l'edilizia ospedaliera. Recentemente, se n'è votata un'altra. Mentre si trova il modo di destinare risorse ingenti del reddito nazionale verso un tipo di infrastruttura che, a nostro giudizio, non determina uno sviluppo generale dell'economia — anche se si ricorre ad un autofinanziamento, è sempre un dirottamento del reddito nazionale verso un determinato obiettivo — per gli ospedali. con la situazione che abbiamo, si è detto che debbono provvedere i comuni, stipulando i mutui!

Ma ce ne sono anche altri, numerosi altri, di atti qualificanti che indicano come le nostre

risorse vengano indirizzate a vantaggio dei grandi gruppi monopolistici.

È difficile immaginare perciò che noi si possa essere favorevoli ad un provvedimento di questo genere. E ciò non soltanto per le considerazioni di carattere generale che ho espresso. La legge originaria ha stabilito il programma delle opere autostradali, programma che ora potrebbe essere modificato, in base all'articolo 1 del disegno di legge, con un semplice decreto del Ministro dei lavori pubblici: noi sosteniamo invece che il Parlamento ha il diritto, oltre che il dovere, di indicare dove debbono essere realizzate le nuove autostrade. Un'altra ragione di dissenso col disegno di legge — e mi riallaccio a quanto diceva in proposito l'onorevole Ripamonti — riguarda il problema delle tariffe. Nel disegno di legge se ne prevede un probabile aumento: noi sosteniamo, invece, che vi deve essere unicità di tariffe almeno per tipi di autostrada.

Poiché si parla di gestione economica, potrebbe darsi che dette tariffe, proprio per le autostrade del sud, arrivino non dico a cifre astronomiche, ma comunque assumano una tendenza ad aumentare rispetto ad altre. Secondo noi, invece, bisognerebbe fare riferimento non alla economicità della gestione, ma solo ai costi di costruzione, quindi al tipo di autostrada. Inoltre le tariffe debbono essere viste nel quadro di una concezione unitaria della politica dei trasporti: quando si parla di tariffe di autostrade, si incide direttamente nel sistema dei traffici delle persone e delle merci e, quindi, nel sistema dei trasporti. La politica autostradale sinora seguita è stato un potente incentivo allo sviluppo abnorme, rispetto alle nostre possibilità, della motorizzazione, con le conseguenze di ordine economico e sociale che si possono riscontrare in tutti i nostri centri; è indispensabile ora che con la politica delle tariffe si incida sul sistema dei trasporti e nei criteri di scelta del trasporto pubblico e collettivo. Nel quadro della visione generale di questa politica occorre evitare nella maniera più assoluta che, per quanto riguarda soprattutto il trasporto delle merci su medie e lunghe distanze, possa accentuarsi da parte delle autostrade una concorrenza deleteria al mezzo che è più congeniale per questo tipo di trasporti, e cioè alle ferrovie.

DEGAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Mi dichiaro favorevole a questo disegno di legge, che mi pare un tentativo apprezzabile di ricercare una valutazione unitaria nella politica autostradale del nostro

paese. E questo anche in relazione a quanto indicato nel programma economico quinquennale. In realtà la legge n. 729 aveva come allegato un grafico che dava delle indicazioni circa la rete autostradale italiana, che, secondo la mia personale opinione, non erano basate su una sufficiente considerazione degli scopi economico-sociali che una politica di questo genere deve perseguire.

Il presente disegno di legge mi pare costituisca un primo passo per verificare in modo unitario e complessivo questo tipo di politica. Avrei da manifestare solo una obiezione, o meglio, una perplessità. Piuttosto che attendere un nuovo disegno di legge, il quale crei una sistemica diversa per le autostrade realizzate da società non appartenenti al gruppo « Iri », per cui potrebbero determinarsi due tipi differenziati di convenzioni che non sono a nostro parere giustificate, una volta che si è iniziato uno sforzo per giungere a questa considerazione unitaria di tutta la rete autostradale, mi pare che sarebbe opportuno farne uno sforzo ulteriore. Andando avanti così, potremmo avere un certo tipo di politica per ciò che riguarda le autostrade « Iri », le quali sono diventate tali più che altro per la carenza d'iniziativa locali, e un altro tipo di politica per altre autostrade, ciò che a mio personale avviso può dar luogo ad una perplessità, che gradirei il Governo potesse in qualche modo superare.

TODROS. Dopo l'interessante intervento dell'onorevole Beragnoli, vorrei solo fare qualche breve considerazione, per arrivare poi a delle proposte conclusive.

La legislatura sta terminando e il centro-sinistra si stanno caratterizzando sempre più attraverso i provvedimenti che stiamo stamani esaminando, quelli che dobbiamo esaminare e quelli che sono stati esaminati la settimana scorsa dal Parlamento. E diventa questa la prova del nove delle scelte politiche di fondo fatte dall'attuale maggioranza, per rimettere in moto il meccanismo di sviluppo, così come si era manifestato negli anni della trasformazione del paese, con le stesse caratteristiche di quel periodo.

Il fatto sostanziale da cui derivano queste impostazioni è la scelta di fondo che ha fatto questo Governo, il quale, pur denunciando teoricamente tutte le distorsioni, gli squilibri, le conseguenze di uno sviluppo diretto unicamente dalla regola del massimo profitto e dall'intervento privato come elemento condizionante la scelta di tutti i Governi del passato, ha fatto la scelta definitiva di ripristinare con le stesse caratteristiche questo processo

di sviluppo. Lo abbiamo visto in vari campi — trasporti, edilizia urbanistica — dove non si è avuta alcuna rilevante presa di posizione da parte della maggioranza, che tendesse a modificare quello che era stato l'ambizioso programma del Governo. Mi sono proposto, e lo farò in Assemblea, di fare un confronto tra il programma dell'attuale Governo e i vari provvedimenti che sistematicamente, nei settori di competenza di questa Commissione, non sono stati presi.

Quali sono le critiche fondamentali che noi muoviamo a questo disegno di legge? Stamani abbiamo registrato un unico intervento diretto a manifestare perplessità per la constatazione del mancato adeguamento della politica dei trasporti a una politica di assetto territoriale e di scelte economiche generali ed è stato quello dell'onorevole Ripamonti, mentre abbiamo avuto, dall'altra parte, i concomitanti interventi dei deputati Greggi e Degan, ambedue esaltanti il provvedimento, e l'intervento elettorale del onorevole Delfino.

Questo rilievo sul tipo d'interventi avutisi stamani va collegato anche al tipo di relazione che il Relatore ci ha presentato, relazione che sa molto di tentativo settoriale di giustificare il presente provvedimento, senza inquadrarlo nella giusta dimensione che esso deve avere: una relazione, cioè, pur piena di dati tecnici, ma che manca — e siamo alla fine della legislatura, in un momento delicato per la vita del Paese — di qualunque riferimento ad una politica di scelte generali conseguente ai disegni di legge che il Governo ci propone.

Ripeto brevemente quello che già ha detto il collega Beragnoli: noi avanziamo tre critiche fondamentali a questo tipo di politica. Anzitutto, dopo che il Paese è stato per molto tempo interessato ad ambiziosi progetti di programmazione, continuiamo non solo a dimenticare ogni programma per modificare la struttura del Paese e il suo tipo di sviluppo, ma ad assumere provvedimenti slegati da scelte assunte a monte. Come faceva giustamente rilevare l'onorevole Ripamonti, non abbiamo mai fatto un esame di quale ripercussioni questo tipo di investimenti genera nell'economia del Paese. Procediamo settorialmente, anticipando la realizzazione di infrastrutture prima di assumere decisioni sull'assetto del territorio conseguente alle scelte programmatiche. Questo è uno degli aspetti più gravi, che caratterizza la confusione enorme nella quale la maggioranza si è venuta a trovare, di fronte all'incapacità e alla

manca di volontà politica di fare quelle scelte necessarie per il tipo di sviluppo che si è avuto nel nostro Paese.

Una seconda questione riguarda — e anche questa l'onorevole Beragnoli l'ha giustamente messa in evidenza — il piano globale degli investimenti. Essa si riferisce ad una politica che, sia sul piano economico che sociale, pone come prioritarie alcune scelte fondamentali. A questo punto dobbiamo ricordare che in queste ultime settimane sono stati proposti stanziamenti per le autostrade per 934 miliardi di lire ed è quindi evidente che si tratta di una scelta che sottrae investimenti ad altri settori, che noi consideriamo invece di preminente interesse per lo sviluppo sociale del paese.

La terza critica è la più elementare ed indica il *caos* nel quale volutamente si tiene lo Stato in certi settori per permettere che, attraverso questo *caos*, si svolga la politica dei gruppi privati. E la politica globale dei trasporti si inquadra nella politica generale della maggioranza, di quella maggioranza che non sa neppure giungere a trasformazioni settoriali dell'apparato dello Stato e che non potrà mai svolgere una coerente politica dei trasporti, pubblici e privati, fluviali, aerei, stradali e ferroviari. È evidente che chiediamo l'assurdo, perché ci troviamo di fronte ad un disegno politico preciso: attraverso il mancato esame dei vari elementi che compongono questo settore, far prevalere la linea di sempre, la linea dei gruppi privati.

Queste sono le nostre critiche. E sono perplessità le nostre che esistono anche nella maggioranza anche se non possono esplodere in fatti clamorosi perché siamo alla fine della legislatura: noi le rileviamo perché ci interessa sapere che anche nella maggioranza esiste un grande dissidio su questi problemi e perché ci auguriamo di poter determinare, assieme a uomini sensibili a questi problemi, una svolta che eviti che il paese precipiti in gravi conseguenze.

Ecco perché non possiamo accettare l'impostazione data a questo provvedimento. Siamo d'accordo che, in mezzo a questo miasma, invece che sottrarre altri soldi al bilancio dello Stato e, quindi, ad altre necessità, si facciano pagare queste infrastrutture a coloro che le usano. Di fronte alla mancanza di una politica alternativa, questo è comunque il « meno peggio ».

Ma non siamo affatto d'accordo che, oltre a completare la rete autostradale già decisa, si possa delegare al Governo, sia pure sen-

tito il « Cipe », di decidere circa le nuove autostrade. Il Relatore ha sostenuto che proprio in aderenza al piano di sviluppo economico e sulla base delle indicazioni in esso contenute si rende possibile, non soltanto compilare il programma delle autostrade già in concessione, ma anche l'attuazione di un piano autostradale aggiuntivo, delegandosi al Governo, e per esso al Ministero dei lavori pubblici di concerto con gli altri dicasteri interessati, previo il parere del « Cipe », di individuare concretamente le nuove autostrade da realizzare. Aggiungeva il Relatore che l'aderenza al piano era dimostrata dal fatto che finalmente si rendeva obbligatorio il parere del « Cipe ». Ma questo, invece, non è affatto sufficiente, perché non vi sono dubbi che le scelte saranno fatte, come sempre, sulla base di pressioni politiche, di privati ed elettorali. Per questo riteniamo che gli articoli 1 e 2 debbano essere profondamente emendati. Ci rendiamo conto che le tariffe di pedaggio, oltre a fornire i 214 miliardi di lire necessari per il completamento dei lavori, permetteranno anche l'esecuzione di nuove autostrade, ma vogliamo — ed è un diritto che rivendichiamo non soltanto come opposizione, ma come parlamentari — che tale scelta sia sottoposta ad un controllo del Parlamento. Questo controllo deve avvenire in relazione ad alcuni fenomeni di sviluppo territoriale del nostro paese che non possono essere condizionati dalle scelte che sia il « Cipe » sia i vari Ministeri hanno sinora fatto, portando avanti una politica economica che noi contestiamo.

Pertanto propongo, signor Presidente, che il Relatore e il Governo svolgano pure la loro replica; successivamente però, a evitare un nostro atteggiamento definitivo circa la rimessione all'Assemblea del disegno di legge e dato che c'è stato già un tentativo di accordo che parzialmente è stato raggiunto, e mi auguro possa esserlo totalmente, l'ulteriore esame del provvedimento dovrebbe essere rinviato alla settimana prossima, per cercare nel frattempo di trovare un accordo in mancanza del quale chiederemo la rimessione all'Assemblea del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Do la parola al Relatore per la sua replica.

BRANDI, *Relatore*. La discussione è stata molto ampia. Era da prevedersi che il provvedimento avrebbe determinato l'evidenziarsi di due impostazioni diverse: da un lato quella dell'opposizione di estrema sinistra,

che può anche essere da parte nostra rispettata; dall'altro l'impostazione della maggioranza, che è quella di sempre.

Le critiche hanno riguardato i motivi di fondo della questione: gli investimenti in genere e le scelte politiche del Governo di centro-sinistra. Su quest'ultima punto credo che il Relatore nulla debba dire, perché le scelte politiche sono quelle che sono e il Governo le ha portate avanti per cinque anni, secondo il suo programma e la sua impostazione.

Per quanto si riferisce al disegno di legge in esame, vorrei fare osservare che esso non innova affatto in materia. Basterebbe rispondere con una modestissima osservazione: il Governo — e quindi la maggioranza — se avesse accettato una impostazione diversa, avrebbe modificato implicitamente quella che è stata sempre la sua linea politica nel settore autostradale e quindi per quanto riguarda gli investimenti nel settore stesso. Quello in esame è perciò esclusivamente un provvedimento integrativo e di modifica parziale alla precedente legge approvata dal Parlamento.

BERAGNOLI. Contro la quale i socialisti votarono!

BRANDI, *Relatore*. In sostanza, dicevo, si viene a contrastare, avversando questo disegno di legge, una legge già approvata dal Parlamento. Sono convinto che i colleghi comunisti faranno tutte le osservazioni e i tentativi che riterranno opportuni, secondo il loro punto di vista. Anche noi siamo pronti a discutere eventuali emendamenti al disegno di legge, il quale non può certo essere perfetto, come tutte le cose umane. Si può quindi trovare una via d'uscita, che dia però al Paese la sensazione che non si lasciano le opere a metà, con conseguente sperpero di denaro pubblico.

Per quanto riguarda le osservazioni specifiche agli articoli del disegno di legge, poiché da parte dell'opposizione si è detto, di voler trovare di comune accordo una via di uscita, nei limiti del possibile, è evidente che il Relatore non ritiene opportuno esprimere un giudizio in proposito, perché significherebbe prevenire quello che potrebbe essere frutto di un accordo. Mi astengo quindi dal formulare qualsiasi osservazione e mi auguro che prima della fine della legislatura si possa trovare un sistema per completare la rete autostradale esistente e che il disegno di legge venga approvato.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Neanche la mia risposta sarà molto lunga. I colleghi dell'opposizione han-

no sopravvalutato il contenuto del presente disegno di legge. È comprensibile che essi vogliano inserire la materia in un più vasto quadro organico, ma mi sembra che questo possa portare a falsare il contenuto del provvedimento stesso. Si tratta di una legge di modifica e di integrazione dell'articolo 16 della legge n. 729.

Ho detto che è comprensibile che l'opposizione approfitti dell'argomento per fare considerazioni di carattere generale, per altro non necessarie, e che arrivano alla politica economica generale e addirittura a investire il nostro sistema economico-sociale, se non politico. Tali considerazioni riguardano la politica generale e globale dei trasporti e la politica organica nel campo stradale. Sono considerazioni in parte accettabili. In fondo, vi è una tendenza in atto, di anno in anno, di mese in mese, per giungere a una politica sempre più organica, sia per quanto riguarda in particolare il coordinamento fra strada e rotaia, sia per quanto riguarda una organica politica viaria.

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica, tra i temi che ha dibattuto, per primi, ha posto proprio quello di una organica politica dei trasporti.

Resta comunque il fatto che il presente disegno di legge concerne soltanto la modifica dell'articolo 16 della legge n. 729. Nessuno di noi vuole una politica disorganica dei trasporti e nessuno di noi vuole una politica disorganica nel settore della viabilità, ma ci sono cose che non si realizzano d'un tratto e che richiedono un lungo travaglio.

Il disegno di legge riguarda — ripeto — il completamento del programma previsto dall'articolo 16 della legge n. 729, che riguardava le autostrade più importanti e urgenti, affidate ad una società facente capo all'« Iri » programma che doveva essere terminato entro il dicembre 1968, mentre ora, se tutto procederà per il meglio, sarà completato nel 1973, con un ritardo di cinque anni. E tra queste autostrade, oltre la Salerno-Reggio Calabria, vi è la Ancona-Canosa, che è rimasta incompleta. Sono note le varie cause che hanno portato all'aumento dei costi, sono note le varianti tecniche apportate, è noto il *deficit* che ha dovuto sostenere la società concessionaria, nonostante l'aumento degli introiti, che è stato tangibile e rilevante. La stessa legge n. 729 prevedeva la possibilità di un meccanismo di revisione della convenzione e sarebbe assolutamente assurdo, nella situazione che si è venuta a creare in questi anni, non procedere ad

una revisione della convenzione stessa. Vi è l'assoluta necessità di completare il programma previsto dall'articolo 16 sia nelle zone congestionate, dove occorre assolutamente fare qualcosa, sia nelle zone di sviluppo del Mezzogiorno.

Questo disegno di legge è stato criticato da alcuni membri della Commissione e collocato in un vasto contesto: si tratta, invece, di un modesto provvedimento per integrare l'articolo 16 della legge n. 729. È stata scelta una via, per ottenere la compensazione dei maggiori costi, che non gravano sul bilancio dello Stato — e questo non dovrebbe dispiacervi — data la rivalutazione degli introiti e l'adeguamento delle tariffe di pedaggio. Per quanto riguarda le osservazioni fatte in proposito, il Governo è pronto ad accettare la tesi che tali tariffe non vengano fissate per singole autostrade, ma per tipi di autostrade, come del resto avviene già attualmente con la suddivisione delle autostrade in tre classi, che potremmo anche ulteriormente ridurre a due.

È chiaro però che il completamento della rete autostradale richiede anche qualche integrazione; e sarebbe assurdo che, dovendo mettere mano alla materia, ci limitassimo a realizzare quanto previsto alcuni anni or sono, senza procedere anche ad un adattamento alla realtà che si è venuta a determinare in questi ultimi anni. Occorre procedere a qualche integrazione del programma sia nelle zone di congestionamento, sia in quelle depresse, naturalmente rispettando la percentuale degli stanziamenti destinati al sud e, anzi, se possibile, superandola: nella scelta delle nuove autostrade posso assicurare che almeno il 45 per cento saranno localizzate al sud.

Quindi non vedo la validità dell'accusa, secondo il quale ci distaccheremmo dal programma. Il « Cipe » ha già deliberato la costruzione dell'autostrada del Turchino, di quella Voltri-Alessandria e di quella Multedo-Albissola; verrà compiuto un accurato studio tenendo conto dell'obiettivo situazione del nostro paese in rapporto alla effettiva domanda di trasporti su strada, studio che, compilato dai ministeri competenti, verrà poi esaminato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica. Mi pare che tutto questo sia programmare, e programmare secondo le procedure previste. Le decisioni a cui si perverrà verranno rese esecutive attraverso un decreto, che verrà pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale*.

Venendo alle ipotesi che dovranno essere approfondite, si può prevedere che verrà pre-

sa in esame, tra gli altri, la realizzazione dei seguenti tronchi autostradali: al nord, autostrada diretta Milano-Brescia, che apparirebbe giustificata dalla prevista prossima saturazione dell'autostrada Milano-Brescia e dal convincimento che sia preferibile realizzare un nuovo tracciato, tenendo anche conto dello sviluppo di nuove zone, anziché procedere ad un adattamento delle attuali corsie; quindi saranno da affrontare altre ipotesi relative ad alcune strade, già prossime alla saturazione, quali quella Mestre-Treviso e quella Conegliano-Vittorio Veneto. Al sud, oltre alla tangenziale di Napoli, dovremo studiare la possibilità di un raccordo diretto Caserta-Marigliano-Pompei-Salerno e il raddoppio del ramo di Capodichino dell'autostrada Milano-Napoli.

Nel quadro infine di una necessità di completare la rete di grande viabilità nel Mezzogiorno, gli studi dell'« Iri » presi a base dell'ipotesi che dobbiamo considerare includono la continuazione dell'autostrada adriatica da Bari fino a Taranto, con diramazione in corrispondenza di quest'ultimo comune sino a Metaponto, realizzando così, attraverso la strada statale n. 106 e la strada statale « Basentana », il collegamento con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Vi ho parlato delle ipotesi più attendibili, che dovranno venire accuratamente vagliate e studiate, e non credo che siano ipotesi peregrine, arbitrarie, elettoristiche, interessanti questo o quel collegio.

L'onorevole Delfino si è preoccupato dell'autostrada d'Abruzzo. Nel quadro di una visione prioritaria del Governo, il traforo del Gran Sasso è stato deliberato dalla Cassa per il Mezzogiorno, e i lavori avranno luogo al più presto, appena espletate le formalità tecniche e procedurali di rito. Il tronco Pescara-Popoli è stato concesso, quindi l'inizio dei lavori può ritenersi molto vicino; esso testimonia la volontà di procedere anche al collegamento Popoli-Avezzano, in modo che vi sia l'intero collegamento Roma-L'Aquila-Pescara.

Tutto considerato, quindi, mi sembra che sia doveroso da parte mia raccomandare l'approvazione del disegno di legge, evitando gli ampliamenti non necessari della discussione e senza atteggiamenti preconcepiuti e radicali di sfiducia. Naturalmente, non credo vi siano dei Commissari che vogliano prendersi la responsabilità di lasciare a metà le autostrade già previste.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta e sul disegno di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge:

VENTURI e TOMASUCCI: « Provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico » (*Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato*) (4801):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	27
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Contributi per la riparazione e ricostruzione di fabbricati di proprietà privata danneggiati o distrutti dalle alluvioni degli anni 1951-53 e 1968-60 » (4823):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 4823, risulta assorbita la proposta di legge n. 1.

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli Alessandrini, Barbaccia, Baroni, Beragnoli, Biagioni, Bottari, Brandi, Busetto, Buzzetti, Calvetti, Carra, Corghi, Curti Ivano, Degan, Di Vittorio Berti Baldina, Fracassi, Giorgi, Greggi, Guariento, Guarra, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Natoli, Poesio, Ripamonti, Terranova Corrado, Todros.

È in congedo:

Cavallaro Francesco.

La seduta termina alle 12,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO