

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

CVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MARZO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE	PAG.		PAG.
Congedo:			
PRESIDENTE	1194		
Comunicazione del Presidente:			
PRESIDENTE	1194		
Proposta di legge (Rinvio della discussione):			
MONTANTI ed altri: Modifiche alla legge 13 luglio 1965, n. 893, concernente l'Ente acquedotti siciliani (4857) . . .	1194		
PRESIDENTE	1194		
BERAGNOLI	1194		
COTTONE	1194		
RIPAMONTI, <i>Relatore</i>	1194		
Disegno e proposte di legge (Discussione e approvazione):			
Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina (4924);			
CORRAO ed altri: Concorso internazionale per un piano di studi ed esecuzione di saggi e rilievi per la progettazione di un manufatto di attraversamento dello stretto di Messina (1279);			
GIOIA ed altri: Concorso internazionale per un progetto di ponte sullo stretto di Messina; modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729; servizio traghetto tra Mazara del Vallo e Kelibya (Tunisia) (1817)	1194		
PRESIDENTE	1194, 1196, 1198, 1199, 1200, 1201, 1207, 1208, 1209, 1210		
BARONI, <i>Relatore</i>	1194, 1199, 1200, 1207, 1208, 1209		
		BERAGNOLI	1197, 1198
		CAVALLARO FRANCESCO	1208
		CORRAO	1197, 1210
		COTTONE	1196
		GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1199, 1200, 1201, 1207, 1208, 1210
		GREGGI	1197, 1199, 1200, 1208, 1209, 1210
		TERRANOVA CORRADO	1198, 1199
		TODROS	1208
		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
		Autorizzazione di spesa per il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona (4925)	1201
		PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	1201, 1203, 1204
		AMASIO	1202, 1204
		GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1203, 1204
		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
		Proroga di disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13, maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici (<i>Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) 4573-ter-B)	1204
		PRESIDENTE	1204, 1206
		BARONI, <i>Relatore</i>	1204
		GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1205
		LUSOLI	1205

	PAG.
Proposta di legge (Discussione e approvazione):	
Senatore MAIER: Modifica al titolo ed all'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232, recante provvidenze in favore di taluni territori colpiti dal terremoto (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4932)	1206
PRESIDENTE	1206, 1207
NANNINI, Relatore	1207
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1210
ERRATA CORRIGE	1211

La seduta comincia alle 10,05.

BERAGNOLI, Segretario, legge il verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Bottari.

Comunicazione del Presidente.

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

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Montanti ed altri: Modifiche alla legge 13 luglio 1965, n. 893, concernente l'Ente acquedotti siciliani (4857).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 4857, d'iniziativa dei deputati Montanti, Ruffini, Brandi e Di Piazza, concernente: « Modifiche alla legge 13 luglio 1965, n. 893, concernente l'Ente acquedotti siciliani ».

Su questo disegno di legge era stato richiesto il parere della II e della V Commissione.

La V Commissione ha espresso un articolato parere, proponendo di ridurre lo stanziamento e richiamando norme specifiche in merito alle operazioni di mutuo da contrarre con la Cassa depositi e prestiti.

La II Commissione invece non ha ancora espresso il proprio parere.

RIPAMONTI, Relatore. Sollecitandolo, potremmo ricevere il parere della II Commissione nella giornata di domani. Propongo pertanto un rinvio della discussione della proposta di legge.

BERAGNOLI. Il nostro gruppo è contrario alla sostanza della proposta di legge: se la maggioranza intende portare avanti la discussione, preannuncio fin da adesso che ne chiederemo la remissione all'Assemblea.

RIPAMONTI, Relatore. La soluzione del problema degli acquedotti siciliani è fondamentale per le popolazioni dell'isola. Mi auguro pertanto che il rinvio della discussione possa servire al gruppo comunista per riesaminare la sua posizione.

COTTONE. Premesso il mio consenso alla proposta di rinvio della discussione, anch'io desidero invitare il gruppo comunista a modificare il proprio atteggiamento, perché l'Ente acquedotti siciliani è l'unico ente che in Sicilia opera per cercare l'acqua.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di rinviare ad altra seduta la discussione della proposta di legge.

(È approvata).

La discussione della proposta di legge è pertanto rinviata ad altra seduta.

Discussione abbinata del disegno di legge:

Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina (4924); e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Corrao ed altri: Concorso internazionale per un piano di studi ed esecuzioni di saggi e rilievi per la progettazione di un manufatto di attraversamento dello stretto di Messina (1279); Gioia ed altri: Concorso internazionale per un progetto di ponte sullo stretto di Messina; modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729; servizio traghetto tra Mazara del Vallo e Kelibya (Tunisia) (1817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge n. 4924, concernente: « Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina »; e delle proposte di legge n. 1279, d'iniziativa dei deputati Corrao, De Pasquale, Failla, Speciale, Pellegrino, Grimaldi, Pezzino, concernente: « Concorso inter-

nazionale per un piano di studi ed esecuzione di saggi e rilievi per la progettazione di un manufatto di attraversamento dello stretto di Messina »; e n. 1817, d'iniziativa dei deputati Gioia, Restivo, Sullo, Azzaro, Barbi, Bassi, Bertè, Bontade Margherita, Colleoni, Curti Aurelio, D'Arezzo, De Meo, Del Castillo, Di Leo, Elkan, Evangelisti, Fada, Foderaro, Folchi, Forlani, Fracassi, Gagliardi, Giglia, Gullotti, Leone Raffaele, Lombardi Ruggero, Malfatti Franco Maria, Natali, Radi, Ripamonti, Sinesio, Tantalo, Terranova, Vincelli concernente: « Concorso internazionale per un progetto di ponte sullo Stretto di Messina; modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729; servizio traghetto tra Mazara del Vallo e Kelibya (Tuinisia) ».

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul disegno di legge n. 4924; ha espresso altresì parere favorevole sulle proposte di legge n. 1279 e 1817 entro i limiti e secondo le indicazioni di copertura della spesa di cui al disegno di legge.

L'onorevole Baroni ha facoltà di svolgere la relazione.

BARONI, *Relatore*. Innanzitutto prego la Commissione di volermi scusare se, data l'assoluta brevità del tempo intercorso dal momento in cui mi è stato conferito l'incarico di riferire su questi provvedimenti, la mia relazione sarà estremamente scarna e incompleta, ciò che mi duole data l'importanza del problema, su cui abbiamo già avuto modo di soffermarci anche nel passato. Ricordo infatti di averne sentito parlare già dieci anni fa, in un appassionato intervento dell'onorevole Aldisio, allora Presidente di questa Commissione.

Abbiamo al nostro esame tre provvedimenti, un disegno di legge, che è stato presentato il 29 febbraio 1968, quindi in data recentissima, e due proposte di legge: una d'iniziativa dei deputati Corrao ed altri e la seconda presentata dai deputati Gioia ed altri. Il contenuto fondamentale dei tre provvedimenti è lo stesso: tuttavia il disegno di legge si differenzia dalle proposte di legge che ho ricordate per la sua maggiore elasticità. Mentre infatti la proposta di legge n. 1279 fa riferimento espressamente alla soluzione di un concorso internazionale per studi ed esecuzioni di saggi e rilievi per la progettazione di un manufatto di attraversamento dello stretto di Messina, e la proposta di legge n. 1817 ad un concorso internazionale per il progetto di un ponte sullo stretto di Messina, il disegno di legge fa solo riferimento allo studio dei problemi relativi alla realizzazione

del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina, e quindi a studi per accertare se e con quali sistemi possa essere effettuato un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente. Aggiungo che la proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Gioia ha un contenuto molto più ampio, sul quale però ritengo inutile soffermarmi, perché evidentemente del tutto al di fuori delle possibilità di copertura della spesa che sono state riconosciute sussistenti dalla Commissione bilancio.

Mi soffermerò sostanzialmente sul disegno di legge. Con esso si autorizza l'« Anas » ad effettuare e promuovere, in collaborazione con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato per la parte di sua competenza, gli studi e gli accertamenti di qualsiasi natura occorrenti per stabilire se e con quali sistemi possa essere effettuato il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. A tal fine si autorizza l'« Anas » a valersi anche di tecnici estranei all'amministrazione dello Stato e ad acquisire, gratuitamente o dietro corrispettivo, i risultati di indagini che siano state o potranno essere effettuate da privati od enti pubblici. È noto infatti che indagini in questa materia sono state già svolte da parte dello stesso Ministero dei lavori pubblici e anche a cura della Regione siciliana, ed i relativi risultati sono stati pubblicati o sono in corso di pubblicazione.

Come dicevo, il disegno di legge ha un contenuto estremamente elastico, in quanto non dà per risolto nessuno dei complessi problemi che riguardano il collegamento fra la Calabria e la Sicilia; conferisce l'autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade a promuovere studi e accertamenti e — come siamo stati costretti a fare diverse volte, per evidenti ragioni di opportunità — autorizza una serie di ampie deroghe al testo unico delle disposizioni sul pubblico impiego per consentire all'Amministrazione dello Stato di ricorrere in amplissima misura all'opera di esperti estranei all'Amministrazione stessa; per quanto riguarda, infine, lo stanziamento di 700 milioni di lire, abbiamo avuto il parere favorevole della Commissione bilancio.

Se non ci trovassimo in questa situazione di imminente termine della legislatura e se quindi non ci fossero delle ragioni di particolare urgenza, avremmo chiesto questa mattina un breve rinvio della discussione per approfondire ulteriormente il problema e per vedere se non fosse opportuno recepire nel

provvedimento alcuni interessanti elementi contenuti nelle due proposte di legge: per altro, poiché sussistono le ragioni di urgenza cui ho accennato, non posso che raccomandare alla Commissione di voler approvare il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

COTTONE. Faccio notare in via preliminare il carattere che riveste la trattazione di questo argomento al termine della legislatura, completata dall'ultima pennellata che ha voluto inserire nel quadro il nostro Relatore, quando ha precisato che se non ci trovassimo in queste condizioni avrebbe addirittura proposto un rinvio della discussione.

Fatta questa premessa, poiché della questione si è a lungo parlato, vorrei permettermi in questa sede di esprimere molto schiettamente il pensiero mio e del mio gruppo.

Quello dello stretto di Messina è un problema che è assolutamente necessario risolvere, perché sono a tutti note le enormi difficoltà di attraversamento non solo per i passeggeri, ma anche per le autovetture, gli autocarri, i carri ferroviari, sia carichi che scarichi. Al momento, il servizio di trasporto è effettuato da alcune navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato; vi è inoltre una iniziativa privata, per la verità modesta, che mantiene in esercizio due piccole navi-traghetto, una delle quali non so quale mefistofelica ironia abbia suggerito di chiamare « Caronte », dove non si sa bene se la destinazione all'inferno sia la Sicilia o la Calabria!

Stando così le cose, è assolutamente chiaro — e immagino che tutti siano concordi su questo — che la soluzione del problema si impone. Abbiamo al nostro esame due proposte di legge, una d'iniziativa dell'onorevole Corrao ed altri e la seconda presentata dall'onorevole Gioia ed altri, e un disegno di legge, di cui ci ha parlato il Relatore, che prevede il finanziamento delle spese per lo studio di un collegamento da effettuarsi sullo stretto di Messina.

A proposito delle due proposte di legge, devo esprimere schiettamente il mio pensiero. Sono molto perplesso sulla opportunità della realizzazione di un ponte, e le mie perplessità sono confortate dal fatto che in alcuni Paesi che vivono praticamente sull'acqua — la Danimarca, l'isola di Hong Kong — i collegamenti non sono affatto effettuati attraverso un ponte. In Danimarca tutta una serie di navi traghetto collega le varie isole e penisole. A Hong Kong, vi è una serie di corsie, illumi-

nate con luci rosse o verdi; ciascuno indirizza il proprio veicolo verso la luce verde e, ogni tre minuti, trova pronta una nave traghetto. Di questi traghetti ce ne sono diecine e di varia stazza, perché devono trasportare anche autotreni e autocarri.

La costruzione di un ponte — anche se sono il primo ad ammettere che la tecnica moderna potrà senz'altro essere in grado di superare gli immensi ostacoli che un'opera del genere comporta — andrà comunque incontro a difficoltà di ogni natura: geologiche, sismologiche — non dimentichiamo che la mia terra è conosciuta come « terra ballerina » — tecniche e finanziarie. Comunque non possiamo pensare di costruire un ponte che allacci le due rive dello stretto soltanto in rapporto alla realtà di oggi. La realtà di oggi muta giorno per giorno e lo sviluppo prodigioso della tecnica ci pone continuamente di fronte a situazioni nuove. In America è già in fase avanzata di studio l'automobile a cellula elettrica; forse presto avremo anche delle automobili che procederanno da sole, senza guidatore. Alla luce di queste considerazioni, immaginatevi per un momento quale potrebbe essere in un domani non tanto lontano l'intasamento su un ponte che, per quanto largo, dovrà contenere una linea ferroviaria quanto meno a doppio binario, una corsia pedonale, varie corsie camionabili. Nella relazione alla proposta di legge n. 1817, sono riportati alcuni dati, dei quali naturalmente non mi assumo la paternità, ma che desidero riferire: sul ponte dovrebbero transitare ogni giorno 168.000 carri ferroviari carichi, 41.000 carri ferroviari scarichi, 59.500 autocarri, 198.500 autovetture, oltre quattro milioni di passeggeri. E sono cifre, queste che sono destinate a dilatarsi, perché la motorizzazione civile è in via di massima espansione.

Vi è poi un'altra eventualità, improbabile e remota quanto si vuole, ma pur sempre da tener presente. Un manufatto è sempre un manufatto: e se domani una calamità imprevista facesse crollare un pilone o se addirittura un dinamitardo manomettesse una corsia del ponte?

Ultimo, ma non trascurabile, elemento da considerare è quello rappresentato dalla spesa, che non vedo come possa essere sostenibile, anche se differita in più esercizi finanziari.

Di fronte a queste considerazioni, ho il dovere di esprimere schiettamente il mio pensiero. Sono convinto che, invece che con un ciclopico ponte, che potrebbe anche solleticare la piccola vanità isolana e nazionale

e che richiederebbe molti e molti anni per la sua realizzazione, il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina potrebbe essere più razionalmente, più saggiamente e anche più economicamente risolto realizzando, così come altrove è avvenuto, la costruzione di una serie di invasi di diversa larghezza.

A mio avviso, quindi, si deve in linea di principio esprimere parere favorevole al disegno di legge, che prevede soltanto l'esecuzione di studi, lasciando così liberi gli studiosi di potersi orientare verso questa o quella soluzione. Un'obiezione, tuttavia, debbo fare, ed è che per procedere a questi studi, uno stanziamento di 700 milioni di lire mi sembra un po' eccessivo.

BERAGNOLI. Sa l'onorevole Cottone quanti milioni sono stati stanziati per il consolidamento della torre di Pisa? Ben 400 milioni!

GREGGI. Desidero fare qualche osservazione, che si ricollega in parte a quanto testè affermato dall'onorevole Cottone e in parte riguarda il modo con cui stiamo per affrontare questo grave problema.

Anch'io nutro qualche perplessità sulla opportunità di affrontare il problema dando per scontato che la soluzione debba essere costituita da un manufatto di attraversamento dello stretto. Purtroppo anche il disegno di legge, mentre nel titolo parla genericamente di « spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina », introduce poi all'articolo 1 l'aggettivo « stabile », il che sta a significare che il collegamento dovrebbe avvenire in un certo modo predeterminato.

Ho qualche perplessità, dicevo, sia perché mi pare che si tratti di zona sismica, sia perché, in caso di complicazioni internazionali, sarebbe questo un manufatto che in cinque minuti potrebbe essere distrutto, sia infine perché esso diventerebbe uno strumento pericoloso e facilmente vulnerabile in qualsiasi modo: trenta chili di tritolo, per esempio, collocati da parte di un dinamitardo altoatesino sarebbero sufficienti a farlo saltare...

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma ragionando così non dovremmo costruire più dighe, non dovremmo più realizzare ponti, non dovremmo più far nulla!

GREGGI. Un ponte sullo stretto di Messina è una struttura assolutamente eccezionale. Quindi a me pare che non convenga partire avendo di mira soltanto la costruzione di una struttura stabile. Dovremmo invece mantene-

re la strada aperta a qualsiasi altro genere di soluzione che potesse risultare conveniente. Quindi, nella sostanza, sarei contrario a impegnare le ricerche soltanto in una certa direzione.

Voglio ricordarvi che due mesi fa sembrava che il Ministero dei trasporti e della aviazione civile avesse risolto il problema del collegamento tra Roma e l'aeroporto di Fiumicino; ieri però ho letto che, secondo gli studi fatti dal Corpo degli ingegneri dello Stato, il collegamento può realizzarsi con una spesa inferiore di 15 miliardi a quella necessaria ricorrendo ad altra soluzione. Anche in questo caso, quindi, si è commesso l'errore di indirizzarsi verso una soluzione predeterminata.

Sono decisamente favorevole a che venga finalmente risolto il problema del collegamento tra la Calabria e la Sicilia, anche in relazione alla realizzazione dell'autostrada che giungerà sino a Reggio Calabria. Abbiamo però il dovere di avvalerci di tutte le competenze esistenti in materia per arrivare alla soluzione più efficiente e più economica.

Per quanto riguarda il metodo di risolvere il problema, mi meraviglio che si sia pensato alla nomina di un gruppo di esperti. L'unico metodo valido, a mio giudizio, è quello dei concorsi, aperti però, a differenza di quanto previsto nelle due proposte di legge, a qualsiasi tipo di soluzione. La cosa migliore che possiamo fare è quella di affidare all'« Anas » il compito di bandire concorsi di idee e di progetti di massima; avremmo così delle proposte già elaborate, in base alle quali si potrà poi procedere ulteriormente. Dico questo per considerazioni di carattere generale e anche pratico, in quanto ritengo che attraverso i concorsi di idee, apriremmo un discorso molto più ampio e ci troveremmo di fronte a tutta la gamma delle soluzioni possibili.

In sostanza, sono lieto che il Governo abbia presentato questo disegno di legge per dare un avvio concreto a questi studi; sono d'accordo che a tal fine si stanzi una cifra rilevante, anche se 700 milioni di lire sono forse troppi; ma insisto perché non si pregiudichi il tipo di soluzioni da adottare e affinché si dia all'« Anas » l'incarico di bandire un concorso, aperto anche a concorrenti stranieri, assegnando anche un termine per la conclusione di questi studi.

CORRAO. Il fatto di essere ormai alla fine della legislatura non ci consente una lunga discussione su questo problema; però devo fare rilevare, a questo proposito, che la mia pro-

posta di legge è stata presentata il 23 aprile 1964, circa quattro anni fa, e che solo perché è stato presentato un disegno di legge essa viene ora discussa. Questo per sottolineare come l'iniziativa parlamentare sia in pratica troppo spesso annullata.

Comunque è necessario trovare una soluzione al problema del collegamento tra la Calabria e la Sicilia: bisogna quindi valutare tutte le possibilità tecniche e scientifiche ed occorre che tutti gli studiosi interessati alla materia possano dire la loro parola in merito. Ed è per questo che la mia proposta di legge partiva dal presupposto della effettuazione di un concorso internazionale. È evidente che le difficoltà che si frappongono alla costruzione di un ponte sono notevolissime; però non posso condividere l'opinione espressa dall'onorevole Cottone che si debba sin d'ora scartare questa soluzione. Non dobbiamo scartare *a priori* nessuna soluzione possibile, neanche questa.

Il problema è di tale entità e di tale importanza, che non può essere accantonato con argomenti di questo tipo.

Mi permetto poi di affermare che la soluzione prospettata dall'onorevole Cottone, quella cioè relativa alla realizzazione di nuovi invasi ed al potenziamento dei traghetti, è pure da scartare, in quanto non tiene conto del fatto che nello stretto di Messina oltre al traffico fra le due sponde, vi è anche il transito delle navi provenienti dall'Africa e dagli altri mari, per cui un sistema di allacciamento rapidissimo e continuo di traghetti impedirebbe a sua volta il traffico in direzione nord-sud.

Non ho difficoltà ad accettare il testo del disegno di legge, purché vi siano apportate alcune modifiche; tra esse mi sembra essenziale quella — caldeggiata anche dall'onorevole Greggi — di allargare l'arco delle possibili soluzioni e di prevedere in proposito un concerto con il Consiglio nazionale delle ricerche, non si vede per quale motivo escluso da questi studi. Un'altra importante modifica da apportare al disegno di legge è quella relativa alla fissazione di un termine per l'effettuazione degli studi previsti: vi è altrimenti il rischio che si studi anni ed anni, senza mai giungere a una conclusione.

TERRANOVA CORRADO. Sono favorevole al disegno di legge. L'onorevole Cottone ha manifestato qualche perplessità in ordine allo stanziamento, affermando che 700 milioni di lire gli sembrano eccessivi per una semplice fase di studio. Ricordo però che quando, nel 1953, nella mia qualità di Relatore sullo

stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ebbi occasione di parlare con l'ingegner Stevenson, che aveva presentato un progetto per la costruzione di un ponte sullo stretto, si parlò di un costo dell'opera di 60 miliardi di lire. Oggi i miliardi sono diventati 200, per cui a me pare che lo stanziamento di 700 milioni di lire per l'effettuazione di questi studi non siano eccessivi trattandosi di un problema così importante e così grave. Anche per quest'ultima ragione, ritengo opportuno che questi studi vengano eseguiti di concerto con il Ministero della ricerca scientifica; né sarebbe inutile bandire un concorso internazionale, data l'importanza e la mole dell'opera.

Debbo infine associarmi all'onorevole Corrao per quanto riguarda l'esigenza di porre un termine entro cui gli studi devono essere ultimati, per giungere una buona volta alla soluzione del problema.

BERAGNOLI. Debbo esprimere delle serie perplessità in ordine all'approvazione del disegno di legge. Noi siamo favorevoli all'approvazione di un provvedimento che conduca ad effettuare dei seri studi, eventualmente stabilendo anche un limite ragionevole di tempo e di spesa, che non saprei indicare perché sono completamente profano in materia; ma il punto sul quale fermamente insistiamo è quello relativo alla necessità di concorso, magari a carattere internazionale, come proposto dall'onorevole Terranova e, mi sembra che le proposte di legge di iniziativa parlamentare riflettono meglio le esigenze ora prospettate.

PRESIDENTE. Effettivamente, il disegno di legge al nostro esame fa riferimento solo a studi da effettuarsi con il contributo degli studiosi e degli esperti italiani e stranieri. Ora, sembra a me che, prima di indire un concorso internazionale, sia cosa estremamente utile acquisire una serie di valutazioni del problema, anche perché un concorso internazionale deve essere bandito su un tema preciso, corredato di una infinità di elementi e di particolari, che possono essere acquisiti solo attraverso profondi studi.

Ma un'altra obiezione riguardo alla previsione di un concorso si riferisce al fatto che il tema di esso già eliminerebbe in partenza, per esempio, la possibilità alla quale ha accennato l'onorevole Cottone di sviluppare il sistema delle navi traghetto, anche se in proposito personalmente nutro qualche perplessità, soprattutto in ordine alle condizioni del mare che potrebbero rendere difficoltoso il

traffico tra l'una e l'altra sponda. Inoltre, se si bandisce un concorso, lo stanziamento di 700 milioni di lire diventa irrisorio perché sarà necessario prevedere dei rimborsi spese e dei compensi, se si vuole che la partecipazione al concorso stesso sia ampia, e, di conseguenza, veramente proficua.

Rivolgo quindi un invito agli onorevoli colleghi a meditare seriamente sulla questione affinché, per raggiungere un obiettivo indiscutibilmente positivo, non si pregiudichi la soluzione del problema.

GREGGI. Non c'è da preoccuparsi delle spese per il concorso di idee, perché è chiaro che è chi vi partecipa che deve assumerle.

TERRANOVA CORRADO. Mi associo a quanto detto ora dall'onorevole Greggi. Quando l'ingegnere Stevenson predispose il progetto per la costruzione del ponte, pur essendo andato incontro a notevolissime spese, non ne chiese il rimborso. Lo stanziamento di 700 milioni sarà senz'altro sufficiente.

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

BARONI, *Relatore*. Ringrazio gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito per il loro apporto di idee, alcune delle quali veramente suggestive. In altre circostanze avremmo potuto costituire un comitato ristretto per studiare più approfonditamente il problema, ma ora ciò non è possibile dato il breve tempo a disposizione. Comunque il disegno di legge non pregiudica alcuna soluzione futura, perché è in base ai risultati degli studi e delle ricerche che verranno intrapresi che si stabilirà se e con quali sistemi effettuare il collegamento: ciò contrariamente a quanto previsto nelle proposte di legge, nelle quali, invece, si fa già riferimento ad una certa scelta.

Non ho niente in contrario a che, prima di operare una scelta, si senta il Consiglio nazionale delle ricerche. Evidentemente, però, non si può parlare di concerto, perché esso può sussistere soltanto tra due ministeri: faccio anche osservare in proposito che il Ministro della ricerca scientifica è un ministro senza portafoglio, non essendo stato ancora costituito il relativo ministero.

Pur rendendomi conto della validità degli altri argomenti che sono stati posti in luce nei vari interventi, concludo invitando gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge senza modificazioni, con l'unica eccezione dell'emendamento relativo al Consiglio nazionale delle ricerche.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti nella discussione per l'apporto di idee che hanno recato.

L'onorevole Corrao, per la sua qualità di assessore ai lavori pubblici della Regione siciliana, si è dovuto a suo tempo occupare di questo problema. Attraverso varie iniziative, il problema del collegamento in questione è stato sottoposto al giudizio di vari enti perché venissero indicate le soluzioni più idonee. Tutte queste iniziative erano però frammentarie, non coordinate e non hanno portato ad alcuna soluzione. Il valore di questo disegno di legge è che resta individuato l'organo dello Stato che deve approfondire l'esame del problema. Tale organo viene individuato nell'« Anas » in collaborazione con le ferrovie dello Stato. Con questo disegno di legge ci si propone di giungere, attraverso studi approfonditi e organici, a dare una risposta al quesito circa la migliore soluzione possibile di questo problema ormai indilazionabile dei collegamenti tra la Sicilia e il continente, problema che investe anche rilevanti questioni di spesa.

I traghetti costano attualmente 5 miliardi di lire all'anno alle ferrovie dello Stato. Quando sarà il momento di adottare una soluzione, saranno tenute presenti tutte le difficoltà da superare. Il Governo intende qui affermare una sua posizione precisa, e cioè che gli studi e le ricerche da effettuarsi debbano essere guidate da un organo dello Stato, l'« Anas », in collaborazione con le Ferrovie dello Stato. Non ho difficoltà ad accettare la proposta fatta dall'onorevole Corrao di sentire il Consiglio nazionale delle ricerche, né escluderei la soluzione del concorso, la quale però non può diventare l'unica soluzione.

Invito quindi la Commissione ad approvare il disegno di legge, eventualmente con gli emendamenti cui ho fatto ora cenno.

PRESIDENTE. Propongo che sia scelto come testo base per la discussione il disegno di legge n. 4924. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata ad effettuare o promuovere, in collaborazione con l'amministrazione delle

ferrovie dello Stato, per la parte di competenza di questa, gli studi e gli accertamenti di qualsiasi natura occorrenti per stabilire se e con quali sistemi possa essere effettuato il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

A questo fine, l'azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a valersi di tecnici anche estranei alle amministrazioni dello Stato o stranieri e può acquisire, gratuitamente o dietro corrispettivo, i risultati di indagini che siano state o saranno effettuate da privati od enti pubblici.

L'acquisizione è disposta con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'azienda nazionale autonoma delle strade, di concerto col Ministro del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione dell'azienda nazionale autonoma delle strade, e per la parte relativa alle opere ferroviarie, anche il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso decreto è stabilito l'ammontare del corrispettivo.

Con le stesse modalità, si provvede al conferimento degli incarichi di cui al precedente comma ed alla determinazione dei relativi compensi, anche in deroga alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni e del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767.

Al primo comma sono stati presentati vari emendamenti. L'onorevole Greggi propone di sostituire le parole « gli studi e gli accertamenti di qualsiasi natura » con le parole « ad effettuare un concorso nazionale di idee o di progetti di massima aperto a qualsiasi ente o organizzazione o privato, anche stranieri, da concludere entro il 30 marzo 1969 ».

L'onorevole Greggi ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

GREGGI. Sono spiacente di dover riprendere la parola su questo punto, ma mi sembra di non essere riuscito a spiegare le ragioni che mi inducono a presentare il presente emendamento. È questo un problema estremamente complesso e non si può non essere perplessi per il modo con cui lo si affronta. Dopo l'esperienza fatta a proposito della salvaguardia di Venezia, non si può accettare un sistema per cui si stanziavano 700 milioni di lire che non si sa da chi e in quale modo saranno utilizzati. Come si fa, per esempio, dal punto di vista tecnico, a stabilire che con decreto del Ministro dei lavori pubblici si dispone l'acquisizione di indagini effettuate o da effettuarsi da enti pubblici ?

Come è possibile valutare una indagine e acquisirla ?

PRESIDENTE. Nello stesso modo con cui si effettua la valutazione se viene bandito un concorso di idee.

GREGGI. Devo dichiarare che sarò costretto a votare contro l'articolo 1 e contro tutto il disegno di legge, se rimarrà un sistema che si presta a tutta gli equivoci e soprattutto non consente di far emergere tutte le capacità che possono esistere in materia.

BARONI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento proposto dall'onorevole Greggi. Mi riservo di proporre a mia volta un emendamento per il perseguimento dei fini che sono stati indicati dall'onorevole Greggi, ma formulato in maniera diversa.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono contrario all'emendamento proposto dall'onorevole Greggi. Quanto proposto non può che creare dei vincoli in connessione con la esecuzione delle opere, perché è chiaro che chi avrà anticipato centinaia di milioni per predisporre un progetto, ne ipotecherà poi la esecuzione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Greggi del quale ho già dato lettura e al quale si sono dichiarati contrari il relatore e il Governo.

(È approvato).

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo è il modo per non fare più niente in concreto.

GREGGI. Ossia: questo è il modo di non poter più disporre liberamente di 700 milioni.

PRESIDENTE. Comunico che resta pertanto precluso il seguente comma aggiuntivo, proposto dall'onorevole Terranova Corrado: " A questo fine l'« Anas » si avvarrà del contributo di enti, tecnici, scienziati italiani e stranieri, anche attraverso concorsi internazionali ".

Vi è ora un altro emendamento presentato dall'onorevole Greggi, che propone di sopprimere al primo comma la parola « stabile ».

BARONI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento. È chiaro però che la parola « stabile » ha solo un significato temporale.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono contrario all'emendamento proposto.

GREGGI. Dopo i chiarimenti forniti dal relatore, ritiro l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. L'onorevole Corrao ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole « competenza di questa », le parole « e sentito il Consiglio nazionale delle ricerche ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere contrario allo emendamento.

PRESIDENTE. Poiché risulta necessario un lavoro di coordinamento, in relazione all'emendamento Greggi precedentemente approvato, propongo di sospendere la discussione del provvedimento e di riprenderla al termine dell'esame degli altri provvedimenti all'ordine del giorno.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona (4925).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4925, concernente: « Autorizzazione di spesa per il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona ».

Comunico che la V Commissione ha espresso parere favorevole.

Sul disegno di legge riferirò io stesso.

Penso che tutti conoscano la situazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, una linea fondamentale per le nostre comunicazioni internazionali. È una linea che si intreccia continuamente con la sede stradale dell'Aurelia; essa è a binario unico ed è stata costruita con criteri indiscutibilmente economici lungo il litorale, mentre soprattutto per esigenze turistiche — che, anche se all'epoca della costruzione non erano così pressanti, si sarebbero dovute comunque prevedere — essa avrebbe dovuto essere costruita più all'interno.

La sistemazione della linea, in maniera da renderla più efficiente, è stata iniziata da molto tempo: infatti sono stati spesi per il suo ammodernamento 1.844.618.803 di lire con i fondi stanziati in bilancio negli esercizi dal 1945-46 al 1953-54. Però un vero impulso all'ammodernamento della linea, sia pure con riferimento al solo tratto Genova-Savona, lo si è dato soltanto nel 1955. È infatti di questo anno la legge n. 730, che autorizzava la spesa

di circa sette miliardi di lire per l'esecuzione di opere in provincia di Savona. Successivamente, con la legge 28 luglio 1960, n. 851, vennero stanziati otto miliardi di lire. Quindi a tutt'oggi sono stati stanziati per il rammodernamento della tratta ferroviaria Varazze-Ventimiglia lire 16.777.618.803. Con queste somme sono stati eseguiti cospicui lavori, ma evidentemente non si può sistemare una linea come quella di cui stiamo trattando con una cifra così esigua.

Infatti per il raddoppio del tratto Genova Voltri-Varazze si sono spesi sinora 27 miliardi: si stanno sistemando i binari, e i collegamenti elettrici, ma i lavori effettuati non hanno ancora una concreta utilizzazione, perché essa è subordinata al completamento dei lavori anche per quanto riguarda la zona di Savona. Sinora in quest'ultima zona, come risulta dalla relazione che accompagna il disegno di legge, è stata completata la costruzione della sede ferroviaria in corrispondenza dello scalo merci e del raccordo con il porto — anzi il raccordo mi pare che sia una delle poche opere entrate in funzione — mentre sono a buon punto i lavori per la messa in opera degli armamenti e degli impianti speciali. È stata ultimata la sede ferroviaria in corrispondenza del piazzale della nuova stazione di Savona-Mongrifiere ed è stato altresì realizzato il fabbricato viaggiatori, ma esso manca ancora di tutte le opere annesse. Ci si era posti infine un altro obiettivo: la deviazione a monte della linea Genova-Ventimiglia. Nel tratto Varazze-Savona, del quale ci stiamo occupando, risulta eseguita la sede ferroviaria per complessivi metri 6.400, di cui 3.700 in galleria; sono in corso di esecuzione i lavori per la costruzione della galleria Bric Pecorile e delle nuove stazioni di Celle e Albissola.

Sono in corso di approvazione le perizie relative alle gallerie Tenon e Bufò, anch'esse molto impegnative, con una lunghezza di circa 1.500 metri. Altra opera da realizzare è il ponte viadotto sul torrente Letimbro. Ebbene, dei 16.777 milioni stanziati, finora ne sono stati spesi 13.860. Due miliardi e 917 milioni, in cifra tonda, servono appunto per ultimare le opere alle quali ho accennato, ma neanche con questo impegno di spesa si completa l'opera e si rende funzionale il tratto Varazze-Savona. Per poterlo rendere funzionale, si prevede che il Ministero dei lavori pubblici debba impegnare altri 9 miliardi per l'esecuzione di una serie di opere complementari: quelle appunto che con una certa diligenza e in maniera dettagliata sono elen-

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

cate nella relazione che accompagna il disegno di legge e di cui qui di seguito do lettura:

a) costruzione dei 750 metri lineari di sede ferroviaria in corrispondenza del piazzale della stazione di Mongrifone per complessive . . .	L. 1.000.000.000 circa
b) costruzione di fabbricati accessori nella stazione di Savona - Mongrifone, nonché del deposito locomotori nel piazzale merci, per complessive	» 1.150.000.000 circa
c) armamento della intera linea, ad eccezione dei tratti già eseguiti, per complessive	» 2.500.000.000 circa
d) installazione di impianti speciali necessari all'esercizio, per tutta la linea, ad eccezione di quelli già eseguiti, per complessive	» 2.500.000.000 circa
e) completamento di opere varie, per complessive	» 500.000.000 circa
TOTALE. . .	L. 7.650.000.000

Un'altra opera che si ritiene necessaria è quella del collegamento della nuova stazione di Mongrifone con le linee ferroviarie per il Piemonte: fino a tanto che tale collegamento non ci sarà, i viaggiatori dovranno scendere alla vecchia stazione e fare a piedi il tratto di strada che la separa da quella nuova. Si prevede che per questo collegamento sia necessaria una spesa di 1.350 milioni di lire che aggiunti ai 7.650 milioni necessari per le opere suelencate determinerebbero una ulteriore spesa di 9 miliardi, che si dice sufficiente, purché i fondi vengano erogati in un tempo non eccessivamente lungo, a completare e a rendere funzionale l'intera spesa fin qui sostenuta, dal 1945 in poi. È del resto buona regola di economia, quando si eseguono investimenti, far sì che essi il più presto possibile divengano produttivi.

Per tutte queste ragioni ritengo che il Parlamento debba approvare il presente disegno di legge che non ha carattere elettorale.

L'articolo 1 reca una autorizzazione di spesa di nove miliardi per il completamento delle opere iniziate in base alle leggi che ho già citate; nell'articolo 2 si stabilisce la ripartizione della spesa in tre esercizi finanziari; l'articolo 3 stabilisce alla copertura della spesa per il 1968 si fa fronte mediante la corrispondente riduzione del capitolo n. 5381, dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMASIO. La ringrazio, signor Presidente per la relazione che ha svolto, che, pur nella sua brevità, è stata estremamente esauriente e precisa. Non c'è dubbio che si tratta di un provvedimento importante e urgente interessando una linea ferroviaria, la Genova-Ventimiglia, dove i treni direttissimi camminano adesso alla velocità oraria di 30 chilometri circa.

Questo provvedimento è dunque indubbiamente importante e urgente, ma bisogna osservare che giunge al Parlamento con estremo ritardo: tanto ritardo che non mi permette di condividere la sua opinione, signor Presidente, che non si tratti di un provvedimento elettorale. È da quattro anni che tutte le forze politiche di Savona e di tutta la Liguria chiedono un provvedimento di questo genere. Otto mesi or sono una delegazione unitaria dei parlamentari savonesi, accompagnati dagli amministratori locali, si è recata dal Presidente del Consiglio per chiedere l'adozione di urgenti misure destinate a sollevare la gravissima situazione economica che stanno attraversando la provincia di Savona e, più in generale, l'intera regione, in ordine alla quale proprio oggi si sta effettuando uno sciopero generale di tutte le categorie. Quando ci recammo dal Presidente del Consiglio era il 5 luglio dell'anno scorso e l'onorevole Moro ci promise che entro pochi giorni sarebbe stato presentato al Parlamento questo disegno di legge, che, invece, solo oggi viene al nostro esame e che porta la data del 29 febbraio 1968.

Ella sa, signor Presidente, che i lavori relativi al raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Varazze-Savona si sono iniziati nel 1945. Questi lavori sono ora ad un punto tale che nella migliore delle ipotesi potranno essere completati non prima di cinque o sei anni. Facendo le debite proporzioni, se i nostri nonni, avessero proceduto con lo stesso ritmo, la linea ferroviaria Torino-Savona, che

fu iniziata nel 1859, non sarebbe ancora in funzione.

Fino a questo momento sono stati spesi 17 miliardi di lire, più quelli che sono stati impiegati nel raddoppio della tratta Voltri-Varazze, che non soltanto sono rimasti assolutamente improduttivi, ma hanno dato anche luogo a un grave inconveniente, che ha avuto ripercussioni su tutta la vita economica di Savona e della zona tra Savona e Varazze, dove sono in funzione due linee ferroviarie: la vecchia, che corre a filo di costa, e la nuova, spostata a monte. Vi sono inoltre quattro stazioni ferroviarie, ultimate o in fase di ultimazione: quella di Savona, che è stata inaugurata con grande solennità nel 1962, alla presenza del Presidente della Repubblica dell'epoca, onorevole Segni, e che oggi già viene definita obsoleta; e quelle di Albissola, di Celle e di Varazze, tutte stazioni cui non mancano che i binari per entrare in funzione.

Credo di avere indicato con queste brevi parole la necessità e l'urgenza di un intervento, ma di avere nel contempo messo in evidenza come non si sia proceduto non dico nel quadro di una visione programmatica, ma nemmeno sulla base di un minimo di coordinamento, di razionalità e di tempestività nel campo degli interventi pubblici.

Ho qualche perplessità circa l'adeguatezza della somma che viene stanziata. Avevo due anni fa rivolto una interrogazione in proposito al Ministro dei lavori pubblici, il quale aveva risposto che sarebbe stata necessaria una somma di dieci miliardi con l'esclusione dei 1.350 milioni relativi alla realizzazione dei raccordi con le linee per il Piemonte. Adesso, la relazione che accompagna il disegno di legge fornisce un dettagliato elenco di opere da eseguire e delle somme occorrenti accompagnate da un « circa »: il che significa che queste somme, al di là di ogni ipocrisia, non sono assolutamente sufficienti per i lavori che si dice di voler finanziare e che continueremo ad avere in Liguria la disastrosa situazione della esistenza di due linee ferroviarie, di miliardi lasciati improduttivi e di stazioni che diventano vecchie senza funzionare, con tutti gli inconvenienti che si possono immaginare.

Devo infine, a conclusione, dopo avere fatto queste considerazioni critiche, fare rilevare che, con l'entrata in funzione della nuova linea, si porrà in termini acuti il problema dell'utilizzo delle aree di risulta. Le aree su cui attualmente sono sistemate le linee e le stazioni sono estremamente importanti agli effetti dell'assetto urbanistico della

zona. Noi chiediamo che il Governo si impegni a fare in modo che la destinazione di queste aree non sia affidata alla speculazione privata, ma che esse siano alienate a favore dei comuni, con mutui di favore, con trattative prioritarie. Ricordo in proposito che questi comuni sono attualmente impegnati nella elaborazione di piani regolatori o, addirittura, come per Savona e Albissola, di un piano regolatore comprensoriale. In riferimento a quest'ultimo problema presenterò un ordine del giorno.

PRESIDENTE, Relatore. Dichiaro chiusa la discussione generale.

A questo punto non resta che auspicare, come ha già fatto l'onorevole Amasio, che le somme stanziare con questo disegno di legge vengano utilizzate nel modo più rapido possibile. Per quanto si riferisce all'utilizzazione della nuova linea, mi risulta che, non appena ultimati l'armamento e l'elettrificazione, si cercherà, anche indipendentemente dalla completa ultimazione dei lavori da Varazze a Savona, di predisporre un collegamento provvisorio. In tal modo un obiettivo importante già potrebbe essere raggiunto.

GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non ho niente da aggiungere a quanto con estrema chiarezza ha affermato il Presidente nella sua relazione e nella replica e auspico che il disegno di legge venga approvato senza modificazioni.

PRESIDENTE, Relatore. Gli onorevoli Amasio e Napolitano Luigi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

premesso che il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona con lo spostamento della stazione di Savona, la deviazione a monte della linea ferroviaria nel tratto Varazze-Savona, renderà disponibili importanti aree nell'interno dei nuclei abitati dei comuni interessati:

che tutti questi comuni hanno in corso lo studio del piano regolatore generale o del piano intercomunale

che lo sviluppo caotico degli ultimi anni ha aggravato le carenze di tutte le infrastrutture tecniche e sociali

impegna il Governo

a prendere immediato contatto con gli enti locali per la cessione a prezzi di favore delle aree e per la loro utilizzazione pianificata per soddisfare i bisogni di servizi fondamentali (verde pubblico, aree per attrezzature scolastiche, ricreative, sportive, cultu-

rali e per la viabilità interna) mancanti nei comuni interessati.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto.

AMASIO. Anche a nome degli altri proponenti, non insiste per la votazione.

PRESIDENTE, *Relatore*. Passiamo allora all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 9 miliardi per la esecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, dei lavori relativi al completamento di sede, all'armamento di linea, agli impianti speciali del deposito di locomotori, costituenti ultimazione delle opere previste dalle leggi 4 agosto 1955, n. 730, e 28 luglio 1960, n. 851.

(È approvato).

ART. 2.

La somma di lire 9 miliardi, di cui al precedente articolo, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 3 miliardi nell'anno finanziario 1968, di lire 3 miliardi nell'anno finanziario 1969 e lire 3 miliardi nell'anno finanziario 1970.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, nell'anno finanziario 1968, si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

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

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga di disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e all'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4573-ter-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4573-ter-B, concernente: « Proroga di disposizioni conte-

nute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e all'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici », approvato dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 13 dicembre 1967 e modificato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 29 febbraio 1968.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Baroni.

BARONI, *Relatore*. Credo che tutti abbiano visto quale sia la natura delle modifiche apportate e che tutti ricordino come queste modifiche fossero in effetti da noi temute. I colleghi ricorderanno che ho affrontato il problema non soltanto in occasione della discussione del disegno di legge, ma anche in sede di parere sul bilancio per l'anno finanziario 1968.

Comunque queste modifiche destano in noi notevole rammarico. Vorrei leggervi il testo del resoconto sommario della discussione che si è svolta alla VII Commissione del Senato: « Il Relatore senatore Lombardi ricorda che il 25 gennaio scorso la Presidenza del Consiglio ha richiesto alla Presidenza del Senato la rimessione all'Assemblea del disegno di legge, a causa delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati all'originario testo governativo; a seguito di tale iniziativa ed in adesione al parere espresso dalla V Commissione permanente, il Ministero dei lavori pubblici ha predisposto un nuovo testo, accettato dalla Presidenza del Consiglio, che ha pertanto ritirato la propria opposizione all'approvazione in sede deliberante ».

Le modifiche al testo originario che noi apportammo — e che ci sembrava estremamente prudenti — riguardavano la integrale proroga dell'efficacia delle norme contenute nel titolo III e, con molte cautele, dell'articolo 9 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124. D'altra parte — e questo accentua il nostro rammarico — le proposte che noi avevamo ritenuto opportuno accogliere erano menzionate nella introduzione alla tabella n. 9, allegata allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1968, laddove appunto si auspicava che l'efficacia delle norme suddette venisse prorogata.

Comunque, al punto in cui siamo arrivati, pur con tutto il rammarico che manifestiamo, non ci rimane che approvare il testo pervenutoci dal Senato, perché almeno venga prorogata l'efficacia delle norme di carattere procedurale. D'altra parte, il testo appro-

vato dal Senato accoglie in parte alcune delle modifiche che noi avevamo apportato, quale quella relativa al penultimo comma dell'articolo 15. La proroga che manca totalmente è invece quella relativa alla efficacia dell'articolo 9 del più volte citato decreto-legge. Altre innovazioni meritevoli di accoglimento riguardano la proroga della efficacia delle norme suddette non più al 31 dicembre 1968, ma al 31 dicembre 1970. La modifica relativa all'articolo 2 si riferisce a una legge nel frattempo approvata dal Parlamento e già pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale*, e cioè alla legge 7 febbraio 1968, n. 26. Ricordo che si tratta della conversione in legge del decreto-legge concernente agevolazioni tributarie per l'edilizio nel quale è contenuta una norma che modifica il primo comma dell'articolo 21 del decreto-legge n. 124.

Il secondo comma dell'articolo 1 del testo ora proposto alla nostra approvazione contiene una norma relativa alla convalida dei provvedimenti nel frattempo adottati, perché la precedente normativa, come gli onorevoli colleghi sanno, ha perduto efficacia il 31 dicembre 1967. Si tratta in sostanza di una norma di sanatoria.

L'articolo 2 modifica il secondo comma dell'articolo 9 del decreto-legge 15 marzo 1962, n. 124. La parte innovativa di questo articolo è costituita dall'inciso « e il cui importo superi i 500 milioni, nel caso di appalto-concorso e di licitazione privata, o i 100 milioni, nel caso di trattativa privata ».

Nel proporre alla Commissione l'approvazione delle modifiche apportate al provvedimento dalla VII Commissione permanente del Senato non posso che ribadire i motivi di rammarico veramente profondo che limitano la mia adesione al testo medesimo; data la situazione, tuttavia, ritengo che sarebbe assolutamente improduttivo insistere sul testo originario, precludendoci così il conseguimento di quei limitati ma pure importanti obiettivi che il disegno di legge si propone.

LUSOLI. Non soltanto desidero associarmi al rammarico espresso dal Relatore per quanto è accaduto in relazione a questo disegno di legge, ma intendo elevare una protesta, non già contro l'altro ramo del Parlamento, ma contro il comportamento del Governo.

Conosciamo tutti l'iter del provvedimento al nostro esame. A lungo si discusse su di esso in sede di Commissione bilancio, la quale all'unanimità — ma con la netta, precisa opposizione del Governo — espresse parere favo-

revole sugli emendamenti proposti. La stessa situazione si verificò in questa Commissione. Di fronte a tale opposizione governativa, si cercò di raggiungere un compromesso, escogitando una formula che consentiva al Ministro del tesoro di controllare sempre la situazione, attraverso appunto la cosiddetta adesione di massima che gli istituti di credito, e la Cassa depositi e prestiti in particolare, dovevano concedere. Proprio in virtù di tale formula compromissoria, si riuscì ad approvare il disegno di legge.

Ora dobbiamo fortemente biasimare il comportamento tenuto dal Governo di fronte alla VII Commissione permanente del Senato, dopo quello che era accaduto alla Camera, perché in questo modo non si tiene minimamente conto della volontà espressa dal Parlamento, tanto più che si tratta di un provvedimento che non intacca certi principi, ma che — come giustamente faceva rilevare il Relatore — va incontro ai voti più volte da noi espressi, in questa sede e altrove, per giungere ad una procedura diversa, al fine di sollecitare l'esecuzione dei lavori pubblici.

Intanto l'ammontare dei residui passivi è in costante aumento. Per l'anno finanziario 1968 ci troviamo a dover constatare l'esistenza di oltre mille miliardi di lire di residui passivi; quando esamineremo il bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1969, troveremo che questi mille miliardi saranno diventati mille e cinquecento. Bisogna proprio dire, insomma, che si è imposta quella conosciuta sotto il nome di « linea Colombo », tendente a limitare ad ogni costo la spesa pubblica, fino al punto di bloccare un numero molto considerevole — migliaia, si dice — di progetti di opere pubbliche che sono stati ammessi al contributo dello Stato e per i quali non vi è stata la concessione del mutuo.

Di fronte a questi fatti, non possiamo non elevare la nostra più sentita protesta, anche se ci rendiamo conto che, arrivati al punto attuale, è difficile modificare le cose.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Su questo argomento non c'è dubbio che il Ministero dei lavori pubblici abbia combattuto, anche se purtroppo con scarsi risultati, una battaglia. D'altra parte non si può ignorare che la situazione della Cassa depositi e prestiti obiettivamente è quella che è. Comunque mi associo a quanto detto dall'onorevole Relatore, raccomandando l'approvazione del testo trasmesso dal Senato.

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

ART. 1.

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

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

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

Le disposizioni del titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, e modificato dalla legge 7 febbraio 1968, n. 26, continuano ad applicarsi fino al 31 dicembre 1970.

Sono convalidati ad ogni effetto gli atti ed i provvedimenti adottati sulla base delle disposizioni citate nel precedente comma dopo il 31 dicembre 1967 e fino alla data di entrata in vigore della presente legge.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

ART. 2.

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

La VII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 21 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito

nella legge 13 maggio 1965, n. 431, è sostituito dal seguente:

« Sugli appalti da eseguire a cura del Ministero dei lavori pubblici ed il cui importo superi i 500 milioni, nel caso di appalto-concorso e di licitazione privata, od i 100 milioni, nel caso di trattativa privata, è richiesto il solo parere di una Commissione presieduta dal Ministro dei lavori pubblici o, per sua delega, da un Sottosegretario di Stato presso il Ministero dei lavori pubblici e composta da un magistrato del Consiglio di Stato, da un avvocato dello Stato, da un componente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e da un rappresentante della Ragioneria generale dello Stato ».

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

ART. 3.

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

La VII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Maier: Modifica al titolo e all'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232, recante provvidenze in favore di taluni territori colpiti dal terremoto (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4932).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione della proposta di legge n. 4932, d'iniziativa del senatore Maier, con-

cernente: « Modifica al titolo ed all'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232, recante provvidenze in favore di taluni territori colpiti da terremoto », già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Nannini ha facoltà di svolgere la relazione.

NANNINI, *Relatore*. La proposta di legge d'iniziativa del senatore Maier vuole correggere un errore materiale nel quale si è incorsi nel titolo e nell'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232. Ne raccomando pertanto l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il titolo della legge 2 dicembre 1967, numero 1232, è così modificato:

« Estensione delle provvidenze di cui alla legge 3 gennaio 1963, n. 4, ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi negli anni 1960 e 1961 nelle province di Terni, Perugia e Rieti e nel secondo semestre del 1960 nella provincia di Firenze e provvidenze per i comuni terremotati nella regione marchigiana ».

(È approvato).

ART. 2.

L'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232, è sostituito dal seguente:

« Le provvidenze disposte dalla legge 3 gennaio 1963, n. 4, con riferimento all'articolo 1, lettera g), della legge 3 aprile 1955, n. 279, sono estese ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi nelle province di Terni, Perugia e Rieti negli anni 1960 e 1961 e nella provincia di Firenze nel secondo semestre del 1960 ».

(È approvato).

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

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

Discussione abbinata del disegno di legge: Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento vario e ferroviario sullo stretto di Messina (4924); e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Corrao ed altri: Concorso internazionale per un piano di studi ed esecuzioni di saggi e rilievi per la progettazione di un manufatto di attraversamento dello stretto di Messina (1279); Gioia ed altri: Concorso internazionale per un progetto di ponte sullo stretto di Messina; modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729; servizio traghetto tra Mazara del Vallo e Kelibya (Tunisia) (1817).

PRESIDENTE. Dovremmo ora tornare alla discussione abbinata del disegno di legge n. 4924 e delle proposte di legge n. 1279 e 1817, che avevamo prima sospeso.

Mi sembra però utile un ulteriore ripensamento delle varie parti, per cui riterrei opportuno sospendere la seduta, che potrebbe essere ripresa oggi pomeriggio, alle 18,30.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

(La seduta sospesa alle 12,45, riprende alle ore 18,45).

PRESIDENTE. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, questa mattina abbiamo sospeso la seduta ed abbiamo rinviata al pomeriggio il seguito della discussione per esaminare attentamente il primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge, in relazione all'emendamento proposto dall'onorevole Greggi ed approvato.

Ritengo che il testo di tale comma possa essere il seguente: « L'Azienda nazionale autonoma delle strade in collaborazione con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la parte di competenza di questa e sentito il Consiglio nazionale delle ricerche, è autorizzata ad effettuare un concorso di idee o di progetti di massima cui può partecipare qualsiasi ente, organizzazione e privato, anche stranieri, da concludersi entro il 30 marzo 1969 per stabilire se e con quali sistemi possa essere effettuato il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente ».

BARONI, *Relatore*. Sono d'accordo.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 1 nel testo di cui ho dato lettura avvertendo che rimane in esso assorbito l'emendamento presentato allo stesso comma dal deputato Corrao e di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Il Relatore propone di aggiungere, dopo il primo comma, il seguente: « Il Ministro dei lavori pubblici emana apposito bando e regolamento di concorso » e di sostituire al secondo comma le parole: « A tal fine », con le altre: « Al fine di indicare i termini del concorso ».

L'onorevole Greggi invece propone la soppressione del secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 1.

GREGGI. Avevo presentato un emendamento soppressivo del terzo comma perché desideravo concentrare tutto l'interesse dell'amministrazione sullo svolgimento dei concorsi. Il relatore ha introdotto un fatto nuovo, ma desidero comunque che si precisino almeno che le disposizioni contenute nei commi successivi al primo possono avere attuazione entro determinati limiti di spesa, perché altrimenti è inutile espletare il concorso.

Con l'emendamento approvato al primo comma si è modificato il sistema attraverso il quale giungere alla soluzione del problema; prima infatti vi si giungeva attraverso l'opera dell'« Anas » mentre ora resta stabilito che si deve pervenire alla soluzione stessa attraverso un concorso.

Se il relatore ritiene che, pur avendo scelta la via del concorso, possa essere utile consentire all'« Anas » di interpellare studiosi, non ho nulla in contrario, ma dobbiamo allora precisare che la spesa per questa attività, che quantitativamente e qualitativamente non è più paragonabile a quella che si voleva demandare all'« Anas », deve essere contenuta entro un limite molto ridotto, che può essere anche di 100 milioni di lire.

PRESIDENTE. Nell'articolo 2 che riguarda la spesa si potrà distinguere la cifra da destinare ad attività preparatorie e quella da destinare all'espletamento del concorso.

BARONI, *Relatore*. Insisto perché la Commissione voglia consentire circa gli emendamenti che ho presentati.

Quanto al problema della spesa, esso si pone all'articolo 2 ed è indubbio che la cifra complessiva di 700 milioni non deve essere superata anche con questa nuova procedura più complessa che sarà istaurata.

PRESIDENTE. Do lettura della prima parte dell'emendamento proposto dal relatore, e cioè l'aggiunta dopo il primo comma, del seguente: « Il Ministro dei lavori pubblici emana apposito bando e regolamento di concorso ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo ora al secondo comma di cui l'onorevole Greggi ha proposta la soppressione.

GREGGI. Avevo avanzato una pregiudiziale che l'onorevole Presidente non ha voluto accettare. Ripeto che se l'emendamento proposto dall'onorevole Baroni si riferisce alla sola predisposizione del concorso, e comporta quindi una spesa limitata, ritiro l'emendamento da me proposto. Mi auguro che poi, in sede di discussione dell'articolo 2 risulti chiaramente che si mantiene quanto approvato e che si dia quindi carattere limitato all'intervento preventivo dell'« Anas ».

PRESIDENTE. Mi corre l'obbligo di dire che non posso anticipare la decisione della Commissione sull'articolo 2.

GREGGI. Ritiro comunque l'emendamento da me proposto.

CAVALLARO FRANCESCO. L'emendamento proposto dall'onorevole Baroni contiene la parola « termini » parola che, usata per indicare gli elementi del concorso, può essere equivoca in sede di interpretazione. Proporrei di sostituirla con le parole « le modalità del concorso ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Proporrei la dizione « le condizioni ».

PRESIDENTE. Si potrebbe usare il termine « le modalità ».

CAVALLARO FRANCESCO. Si può usare la locuzione « Termini e condizioni del concorso ».

BARONI, *Relatore*. Concordo con questa ultima dizione.

PRESIDENTE. Proporrei la dizione « termini, modalità e condizioni del concorso ».

TODROS. Propongo la dizione « ai fini dell'espletamento del concorso ».

PRESIDENTE. L'emendamento potrebbe essere così formulato: « Al fine dell'espletamento del concorso, l'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto la formulazione proposta dal Presidente.

BARONI, *Relatore*. Anch'io.

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento al secondo comma dell'articolo 1 nel testo di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

Do lettura del secondo comma dell'articolo 2 nel testo emendato:

« Al fine dell'espletamento del concorso, l'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a valersi di tecnici anche estranei alle amministrazioni dello Stato o stranieri e può acquisire, gratuitamente o dietro corrispettivo, i risultati di indagini che siano state o saranno effettuate da privati od enti pubblici ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Chiedo all'onorevole Greggi se insiste nell'emendamento soppressivo del terzo comma dell'articolo 1.

GREGGI. Non insisto.

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

(È approvato).

Passiamo ora al quarto comma, di cui l'onorevole Greggi ha proposto la soppressione.

GREGGI. Ritiro l'emendamento soppressivo del quarto comma.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il quarto comma dell'articolo 1 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Avverto che pertanto l'articolo 1 risulta così formulato:

ART. 1.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade in collaborazione con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per la parte di competenza di questa, e sentito il Consiglio nazionale delle ricerche, è autorizzata ad effettuare un concorso di idee o di progetti di massima, cui può partecipare qualsiasi ente, organizzazione e privato, anche stranieri, da concludersi entro il 30 marzo 1969, per stabilire se e con quali sistemi possa essere effettuato il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Il ministro dei lavori pubblici emana apposito bando e regolamento di concorso.

Al fine dell'espletamento del concorso, l'azienda nazionale autonoma delle strade è

autorizzata a valersi di tecnici anche estranei alle amministrazioni dello Stato o stranieri e può acquisire, gratuitamente o dietro corrispettivo, i risultati di indagini che siano state o saranno effettuate da privati od enti pubblici.

L'acquisizione è disposta con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'azienda nazionale autonoma delle strade, di concerto col Ministro del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione dell'azienda nazionale autonoma delle strade, e per la parte relativa alle opere ferroviarie, anche il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso decreto è stabilito l'ammontare del corrispettivo.

Con le stesse modalità, si provvede al conferimento degli incarichi di cui al precedente comma ed alla determinazione dei relativi compensi, anche in deroga alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni e del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

Per l'attuazione della presente legge è stanziata nello stato di previsione della spesa dell'azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1968, in apposito capitolo da istituire, la somma di lire 700 milioni.

Le somme non impegnate entro il 31 dicembre 1968 possono essere utilizzate negli esercizi successivi.

L'onorevole Greggi ha presentato un emendamento tendente a ridurre lo stanziamento da 700 milioni a 500 milioni di lire.

GREGGI. Ritiro l'emendamento e propongo invece di aggiungere alla fine del primo comma dell'articolo 2 le parole: « di cui non più di 100 milioni per le attività previste ai commi terzo, quarto e quinto dell'articolo 1 ».

Ho ritirato il primo emendamento perché la spesa destinata al pagamento dei premi può essere giustificata, avendo introdotto il principio per cui le ricerche sono a carico di chi partecipa al concorso.

BARONI, *Relatore*. Sono favorevole al testo del Governo perché contempla uno stanziamento di 700 milioni nel quale si ricomprendono tutte le spese da sostenere per il concorso.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, insiste sull'emendamento?

GREGGI. Insisto e dichiaro di essere sorpreso del fatto che non si voglia prendere atto che il metodo di ricerca delle soluzioni è stato modificato dalla Commissione, che ha ritenuto preferibile il sistema del concorso ad altri sistemi.

Sono pronto ad accettare un emendamento del Governo che porti anche a 150 milioni la somma da destinare alle operazioni di ricerca preliminare, ma sono convinto che non si possa lasciare indeterminato il riparto dello stanziamento perché l'« Anas » potrebbe in futuro affermare di avere speso tutti i 700 milioni stanziati. Ritengo pertanto che sia assolutamente indispensabile garantire lo stanziamento di una determinata somma per l'espletamento del concorso.

CORRAO. Dichiaro di essere perplesso dinanzi a questo emendamento presentato dall'onorevole Greggi. Se l'« Anas » si limitasse a condurre studi e ricerche per conto proprio sarei contrario all'emendamento, ma la preoccupazione nasce dal fatto che si possono sottrarre delle somme per acquisire risultati di indagini che possono essere importanti ed utili, ma possono anche non esserlo. Ritengo che sia il Governo a dover dire una parola chiara a questo proposito.

PRESIDENTE. Il Governo si è già pronunciato.

Pongo in votazione l'emendamento Greggi all'articolo 2.

(Non è approvato).

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

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante riduzione, rispettivamente di 200 milioni e di 500 milioni, dei capitoli n. 261 e 505 dello stato di previsione della spesa dell'azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1968.

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

L'onorevole Greggi aveva presentato un emendamento tendente a ridurre la cifra di

500 milioni a 300 milioni, ma esso è precluso dall'avvenuta approvazione dell'articolo 2.

GREGGI. Ritengo di dovermi astenere dalla votazione perché è già la seconda volta che si dimostra — con una notevole continuità quindi — la volontà di risolvere problemi che interessano fortemente il Paese anche sul piano tecnico e culturale, come quello del collegamento fra il continente e la Sicilia, sfuggendo, da parte del Governo, l'unica via che, almeno a mio avviso, pare degna di un Paese modernamente sviluppatosi: quella cioè di sollecitare tutte le competenze in materia sul piano interno ed internazionale.

Ho presentato emendamenti al presente disegno di legge perché mi è sembrato che il Governo fosse soprattutto preoccupato di poter disporre della somma di lire 700 milioni per ricerche parziali od acquisizione di indagini già svolte che non riesco a capire in cosa consistano. Ciò, a mio avviso, è ingiustificato e quindi si tratta di una spesa di 700 milioni di lire fatta male.

Avevo accettato di ritirare l'emendamento da me presentato all'articolo 1 perché credevo di aver interpretato esattamente lo spirito ed il contenuto dell'emendamento presentato dall'onorevole Baroni ed ero convinto che l'onorevole Relatore ed il Governo avrebbero accettato una certa limitazione circa il modo di impiegare i fondi.

A questo punto, dichiaro di astenermi dal voto perché non voglio assolutamente collaborare in alcun modo a quello che potrebbe essere una maniera non utile, non funzionale e, magari, poco simpatica, di spendere la somma di lire 700 milioni.

Sono costretto, quindi, a questo punto, ad astenermi dal votare il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3 del disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio

IV LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina » (4924).

Presenti	24
Votanti	23
Astenuti	1
Maggioranza	12
Voti favorevoli	22
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Comunico che restano pertanto assorbite le proposte di legge nn. 1279 e 1817.

Disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona » (4925).

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	23
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Proroga delle disposizioni contenute nel decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, relative alla semplificazione e all'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici » (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4573-ter-B).

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	23
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Proposta di legge: Senatore MAIER: « Modifica al titolo ed all'articolo 1 della legge 2 dicembre 1967, n. 1232, recante provvidenze in favore di taluni territori colpiti da terremoto » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4932).

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	22
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Alessandrini, Amendola Pietro, Baroni, Beragnoli, Brandi, Busetto, Calvetti,

Carra, Cavallaro Francesco, Cianca, Corghi, Giorgi, Greggi, Guariento, Guarra, Lusoli, Nannini, Napolitano Luigi, Natoli, Poerio, Rinaldi, Ripamonti, Todros.

Si è astenuto sul disegno di legge n. 4924:

Greggi.

È in congedo:

Bottari.

La seduta termina alle 19,30.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta di giovedì 22 giugno 1967, a pagina 849, alla seconda colonna, sostituire le parole: « Pongo in votazione l'articolo 18 nel testo del Comitato ristretto » con le altre: « Pongo in votazione l'articolo 18 nel testo del disegno di legge ».

Nel resoconto stenografico della seduta di mercoledì 31 gennaio 1968, a pagina 1070, alla seconda colonna, sostituire le parole: « Si sono astenuti sulla proposta di legge n. 4488 » con le altre: « Si sono astenuti sulle proposte di legge n. 4479 e n. 4488 ».

Nel resoconto stenografico della seduta di martedì 27 febbraio 1968, a pagina 1160, alla seconda colonna, dopo le parole: « Pongo in votazione tale nuovo titolo », aggiungere le parole: « (È approvato) ».

Nel resoconto stenografico della seduta di mercoledì 28 febbraio 1968, a pagina 1162, alla prima colonna, sostituire le parole: « Il Relatore ha proposto di assumere come testo base della discussione quello della proposta di legge » con le parole: « Il Relatore ha proposto di assumere come testo base della discussione quello del disegno di legge »; a pagina 1182, nella votazione segreta della proposta di legge n. 4741, sostituire le parole: « Presenti e votanti: 26 », con le altre: « Presenti: 26 ».

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO