

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

5.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE	PAG.		PAG.
<b>Congedi:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	54	DEGAN ed altri: Modifiche e integrazioni della legge 3 luglio 1966, n. 526, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia (616)	55
<b>Disegni di legge (Rinvio del seguito della discussione):</b>		PRESIDENTE . . . . .	55
Provvedimenti per il definitivo consolidamento della Torre di Pisa (441);		<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Esecuzione di opere di presidio della Torre pendente di Pisa (442) . . . . .	54	Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria (712)	55
PRESIDENTE . . . . .	54	PRESIDENTE . . . . .	55, 57, 63
BERAGNOLI . . . . .	54	ACHILLI . . . . .	61
FULCI . . . . .	54	BERAGNOLI . . . . .	57, 59, 62, 63
NICCOLAI GIUSEPPE . . . . .	54	BRANDI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	59, 63
<b>Disegno e proposta di legge (Rinvio del seguito della discussione):</b>		BOTTA . . . . .	60
Modifiche al secondo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1956, n. 294, quale risulta sostituito dall'articolo 6 della legge 5 luglio 1966, n. 526, concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia (628);		BUSETTO . . . . .	58, 60
		CARRA, <i>Relatore</i> . . . . .	55
		DE' COCCI . . . . .	59, 62
		DEGAN . . . . .	58
		FIUMANÒ . . . . .	61, 62
		FULCI . . . . .	62
		NAPOLITANO LUIGI . . . . .	59
		NICCOLAI GIUSEPPE . . . . .	58
		ZUCCHINI . . . . .	60

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Modifica degli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, recante norme sulla disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (866) .	63
PRESIDENTE . . . . .	63, 66, 67, 68
BERAGNOLI . . . . .	65, 67
BRANDI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	67
CARRA, <i>Relatore</i> . . . . .	63, 66
DEGAN . . . . .	66
FIUMANÒ . . . . .	65
SARGENTINI . . . . .	64, 67
ZUCCHINI . . . . .	65, 67
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Rinvio della discussione</i> ):	
Norme per il decentramento di alcune competenze dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (868) . . . . .	68
PRESIDENTE . . . . .	68
Concessione di contributi per opere ospedaliere per l'anno finanziario 1969 (711) . . . . .	68
PRESIDENTE . . . . .	68
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	68

### La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Greggi.

**Seguito della discussione dei disegni di legge: Provvedimenti per il definitivo consolidamento della Torre di Pisa (441); Esecuzione di opere di presidio della Torre pendente di Pisa (442).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione congiunta dei disegni di legge n. 441, concernente: « Provvedimenti per il

definitivo consolidamento della Torre di Pisa » e n. 442 recante « Esecuzione di opere di presidio della Torre pendente di Pisa ».

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sull'emendamento presentato al disegno di legge n. 441, mentre ha rinviato l'esame di quelli presentati al disegno di legge n. 442. Propongo pertanto un breve rinvio della discussione dei disegni di legge in attesa che sia espresso anche tale parere.

NICCOLAI GIUSEPPE. Debbo far presente che nella precedente seduta si accennò ad un progetto presentato dal professor Lumini, progetto che però, non è stato preso in considerazione. Detto progetto comporta una spesa di lire 300 milioni, mentre con il disegno di legge n. 441 si prevede una spesa di lire 2.500.000.000 e con il disegno di legge n. 442, si prevede una spesa di lire 700.000.000. Poiché si tratta di un progetto presentato da un funzionario dello Stato altamente qualificato, ritengo che esso debba venire esaminato, ascoltando lo stesso ingegnere, professore Lumini.

BERAGNOLI. Il senatore Mayer, che ha presentato una interrogazione al riguardo alla quale non è stata data risposta, mi ha pregato di sollevare la questione in questa sede affinché il Governo si esprima in merito. Sembra infatti strano che un funzionario dello Stato che pubblicamente, in un convegno tenuto a Pistoia, ha affermato queste cose, che ha poi presentato il suo progetto al Ministero della pubblica istruzione il quale, a sua volta lo ha sottoposto al parere del Consiglio superiore della pubblica istruzione, e che pare debba essere sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, presenti un progetto del quale non è sicuro. Il Governo dovrebbe pronunciarsi su un progetto che propone di realizzare con una spesa molto inferiore ciò per cui è preventivata una spesa di due miliardi e mezzo. Nel progetto si prevede una spesa di 120 milioni per smontare pezzo per pezzo la Torre di Pisa e rifare la piattaforma con un risultato sicuro perché verrebbe rifatta la base di fondazione.

FULCI. È una cosa che va senza dubbio studiata per dare una risposta che potrebbe comportare un risparmio di un miliardo e mezzo.

PRESIDENTE. Nella prossima seduta il Governo ed il Relatore replicheranno agli in-

tervenuti nel dibattito e si pronunceranno sul quesito che è stato posto.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione dei due provvedimenti è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche al secondo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1956, n. 294, quale risulta sostitutivo dall'articolo 6 della legge 5 luglio 1966, n. 526, concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia (628) e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Degan ed altri: Modifiche e integrazioni della legge 3 luglio 1966, n. 526, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia (616).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 628, concernente: « Modifiche al secondo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1956, n. 294, quale risulta sostituito dall'articolo 6 della legge 5 luglio 1966, n. 526, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia »; e della proposta di legge n. 616, d'iniziativa dei deputati Degan, Boldrin, Cavallari, concernente: « Modifiche e integrazioni della legge 3 luglio 1966, n. 526, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia ».

La I Commissione non ha ancora espresso il proprio parere sull'emendamento ad essa già trasmesso e presentato dall'onorevole Degan.

Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria (712).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 712, concernente: « Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e

la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria ».

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

CARRA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di limitare il discorso alle caratteristiche dell'autostrada che viene completata con il finanziamento in discussione, dato che la Commissione ha già avuto occasione in tre precedenti riunioni di affrontare l'argomento.

Richiamo tuttavia l'attenzione dei colleghi sull'entità del finanziamento predisposto con le leggi precedenti, cioè con la legge 24 luglio 1961, n. 729, con la legge 30 dicembre 1965, n. 1464 e con la legge 8 giugno 1966, n. 511, finanziamento che ha raggiunto un ricavo complessivo di 284 miliardi, al netto dello scarto cartelle e delle spese di stipula dei mutui.

La disponibilità effettiva per i lavori di costruzione dell'autostrada, tenuto conto dell'onere del 2,50 per cento per spese generali, è rimasta determinata in lire 277 miliardi circa.

La somma prevista dal disegno di legge in esame per il completamento dell'autostrada e per la sua funzionalità è di 32 miliardi, da utilizzarsi, com'è possibile controllare dalla relazione che accompagna il provvedimento, per diverse necessità: situazioni geologiche impreviste, nuovi allacciamenti alla viabilità ordinaria, svincoli e aste di raccordo (6 miliardi); costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada (5 miliardi); impianti di illuminazione delle gallerie e delle stazioni di svincolo (3 miliardi); impianti di telecomunicazione (1 miliardo); spese derivanti dalla definizione contenziosa o amministrativa di riserve delle imprese appaltatrici (5 miliardi); revisione dei prezzi (8 miliardi); maggiori indennità di esproprio determinate in via contenziosa (4 miliardi).

La Commissione bilancio, nell'esprimere il proprio parere sul disegno di legge, ha fatto due osservazioni fondamentali. La prima riguarda la necessità di una più esatta valutazione dei preventivi di spesa per costruzioni stradali ed autostradali, che spesso subiscono forti dilazioni, fino, a raddoppiare quasi le iniziali previsioni, come appunto si è verificato nel caso della costruzione della autostrada Salerno-Reggio Calabria. La seconda osservazione riguarda l'esigenza che i disegni di legge di spesa siano presentati al Parlamento con una esauriente e puntuale relazione circa le conseguenze finanziarie im-

plicate. Al riguardo, la Commissione bilancio fa rilevare che non può consentire con l'affermazione contenuta nella relazione che accompagna il disegno di legge n. 712, secondo la quale non comporterebbe alcun aggravio finanziario per il bilancio il provvedimento che, invece, autorizza l'« Anas » a contrarre mutui per complessivi 32 miliardi, il cui ammortamento risulterà in definitiva a carico del bilancio dello Stato, che vi provvederà con il versamento all'« Anas » di un'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e sugli olii minerali.

Il primo punto delle osservazioni della Commissione bilancio viene a costituire l'oggetto della seconda parte della mia relazione. Sul secondo punto invece, mi sembra opportuna una precisazione che non pone il problema nei termini in cui è stato posto dalla Commissione bilancio. Infatti le rate di ammortamento dei mutui verranno pagate utilizzando le disponibilità finanziarie dell'« Anas ». Non ci sarà quindi alcun aggravio effettivo per il bilancio dello Stato, mentre l'« Anas » si troverà ad avere una minore disponibilità finanziaria per la sua normale attività istituzionale. Questo è un elemento che preoccupa la nostra Commissione già da parecchio tempo: il vedere cioè limitate le disponibilità finanziarie dell'« Anas » per la viabilità ordinaria. Questa questione deve essere richiamato alla nostra attenzione, perché il problema non è un problema di bilancio dello Stato ma un problema di sottrazione di disponibilità finanziarie all'« Anas » in rapporto con un minore utilizzo per la viabilità ordinaria delle somme di cui dispone e di cui disporrà.

Per quanto riguarda le altre osservazioni della Commissione bilancio, si deve tener conto che il primo ed il secondo provvedimento con i quali abbiamo finanziato la costruzione di questa autostrada, per l'urgenza con cui il problema doveva essere affrontato e risolto, presupponevano dei rischi in rapporto ad un esame più completo delle difficoltà specie di ordine geologico che il progetto presentava e che avrebbero comportato inevitabilmente in una zona estremamente difficile come tutto il percorso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria una ulteriore spesa.

Per dare le dimensioni dell'intervento straordinario, basterebbe citare alcuni dati: nell'autostrada di oltre 440 chilometri, ci sono 80 gallerie per una lunghezza di 40 chilometri e circa 45 chilometri di ponti e viadotti in zone di terreno argilloso e franoso, con gallerie che debbono essere scavate in terreni

che non hanno riscontro con quelle scavate in terreno roccioso. Anzi, all'inizio si aveva il terreno roccioso e dopo poche decine di metri ci si trovava dinanzi a terreno schistoso che doveva essere prima trattenuto con mezzi chimici e poi con mezzi meno costosi. Per tutte queste difficoltà incontrate nella sua realizzazione il costo dell'autostrada arriva a 690 milioni di lire per chilometro. Peraltro non si può fare un paragone con i costi di costruzione delle altre autostrade in concessione, dato che nel caso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria la natura del terreno e la realizzazione degli attraversamenti determinano costi più elevati: credo che l'« Anas » abbia superato queste difficoltà con costi non eccessivi se confrontati con quelli sostenute in zone similari, che possono essere trovate solo nel tratto Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole. Nel complesso si sono avuti costi medi per chilometro inferiori ai costi sopportati per la realizzazione di quel tratto dell'autostrada del Sole. Ma l'elemento da tenere in conto è che l'opera, nel suo complesso, è ormai ultimata e che, entro il 1969, escluso un tratto di 11 chilometri in cui si sono trovate difficoltà imprevedute tra Bagnara e Scilla, che potrà essere completato soltanto nel 1970, sarà aperta al traffico.

Vorrei porre poi in evidenza il fatto che l'« Anas » ha potuto coordinare il complesso delle opere per tutti gli attraversamenti e collegamenti viari nella zona attraversata dall'autostrada. Infatti l'« Anas » è riuscita a progettare e, con altre forme di finanziamento, ad appaltare i lavori, in buona parte già conclusi e realizzati, su tratti di strade statali già aperte al traffico: ricordo il collegamento attraverso la strada statale Basentana, con Potenza ed il mare Jonio con un tracciato che collega Salerno appunto a Potenza ed al mare Jonio. Un secondo raccordo è quello attraverso la Valle dell'Agri. Il primo raccordo ha una lunghezza di 160 chilometri, l'altro di circa 80 chilometri. Vi è poi un terzo collegamento dell'autostrada tra Spezzano Albanese e l'inizio di quella che dovrà essere l'autostrada jonica, un quarto collegamento tra Cosenza e Crotona ed un altro collegamento tra l'autostrada in questione e Catanzaro. Vi sono inoltre altri raccordi, come quello lungo il tracciato della Valle del Noci con la vecchia strada statale Adriatica e quello fra Paola e Cosenza. Praticamente, l'« Anas » è riuscita a condurre avanti in breve tempo la progettazione e l'esecuzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, coordinando nel contempo tutta la viabilità della zona interessata.

L'obiezione concernente i diversi disegni di legge che hanno costretto il Parlamento ad approvare finanziamenti superiori a quello iniziale non può essere svolta dal Relatore.

Credo che, a questo punto, sulla base di quanto espresso dalla relazione che accompagna il disegno di legge, vi possa essere la garanzia assoluta di arrivare con questo ulteriore finanziamento alla effettiva funzionalità e all'apertura al traffico dell'intera autostrada.

Circa l'obiezione della Commissione bilancio, relativa alla opportunità di modificare il secondo comma dell'articolo unico del disegno di legge, prevedendo uno scorrimento degli esercizi finanziari in cui verranno ad essere ripartiti i mutui (1969 e 1970, anziché 1968 e 1969), il Relatore si rimette al parere del Governo prima di presentare un emendamento, in quanto è indifferente, ai fini del completamento dell'autostrada, il momento della accessione del mutuo.

Mi sembra superfluo introdurre una discussione sul modo con cui si è sviluppato il finanziamento di questa autostrada, tenendo presente che i risultati perseguiti sono di ampia soddisfazione per il modo con cui l'opera si è svolta e che il costo globale finale è molto soddisfacente, in quanto l'« Anas » ha potuto utilizzare strutture proprie.

Con queste considerazioni, eventualmente da integrarsi con chiarimenti che ora ho ritenuto inopportuno esporre, credo di poter chiedere alla Commissione di approvare il disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BERAGNOLI.** Noi abbiamo alcune difficoltà in ordine al finanziamento richiesto con il disegno di legge. Ci paiono innanzitutto giuste le considerazioni svolte dalla Commissione bilancio circa le spese, raddoppiate rispetto al preventivo, per la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Non voglio esprimere un giudizio di merito sulle considerazioni fatte dal Relatore circa l'efficienza dell'« Anas », che ha dimostrato di essere all'altezza del compito affidatole, tanto è vero che il paragone con le autostrade realizzate dalle società concessionarie va a favore dell'« Anas » stessa, ma desidero puntualizzare che dalla spesa preventivata di 180 miliardi si è arrivati ad un costo di 306 miliardi.

Vorrei fare alcune considerazioni in ordine all'elenco delle spese contenuto nella relazione che accompagna il disegno di legge.

Non ho potuto a questo proposito compiere una indagine approfondita e assumere precise informazioni, che del resto per un deputato dell'opposizione è quasi sempre impossibile o problematico assumere, ma desidero rilevare, a proposito della lettera b), che stupisce il fatto che si arrivi alla fine dei lavori senza aver previsto le spese per la costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada. Mi sembra per altro strano che ora occorran 3 miliardi per impianti di illuminazione delle gallerie e delle stazioni di svincolo. Il fatto mi è incomprensibile.

Circa poi la spesa di un miliardo prevista per impianti di telecomunicazione, non sono in grado di darne una valutazione precisa: tuttavia stupisce che non fosse stato previsto per nulla il sistema di segnalazione.

Altre riserve ho nei confronti delle spese derivanti dalla definizione contenziosa o amministrativa di riserve delle imprese appaltatrici.

A mio avviso, queste indicazioni di spesa avrebbero dovuto essere accompagnate da chiarimenti più particolari, che convincessero un poco di più chi non ha modo di sapere con precisione come stiano le cose.

In relazione al parere espresso dalla Commissione bilancio, devo dire che la nostra Commissione nella passata legislatura si è trovata unita nel respingere il tentativo di sottrarre, attraverso un meccanismo disposto per il finanziamento di ulteriori costruzioni autostradali, decine di miliardi alla viabilità ordinaria.

Tuttavia i nostri sforzi hanno avuto un successo relativo, perché con un colpo di mano nella Commissione speciale per l'esame del disegno di legge recante provvidenze per le zone terremotate della Sicilia, si destinarono 47 milioni alla costruzione della famosa autostrada Punta Raisi-Mazara del Vallo, sottraendoli alla disponibilità della « Anas ».

Ho ricordato queste cose per dire che la Commissione era contraria alla proposta relativa alla autostrada Punta Raisi-Mazara del Vallo e l'opposizione fu espressa anche dall'onorevole Alessandrini, allora presidente della Commissione, che protestò contro questo sistema, come il compagno onorevole Busetto, ma con notevole insuccesso. Si ripropone ora questo meccanismo diretto a stornare fondi destinati alla sistemazione ed al potenziamento della viabilità ordinaria. Ricordo, onorevoli colleghi, che noi abbiamo sempre sostenuto una priorità per gli stanziamenti a favore della viabilità ordinaria statale, co-

munale e provinciale rispetto a quella autostradale. Non ci siamo trovati d'accordo circa il problema delle autostrade, ma abbiamo concordato sulla necessità assoluta di congrui sostanziali finanziamenti a favore della viabilità statale, provinciale e comunale, e nel definire gli stanziamenti ridicoli rispetto al fabbisogno. Ora, con il provvedimento in esame, si sottraggono 32 miliardi alla viabilità ordinaria. Nessuno vuol disconoscere le necessità del meridione d'Italia e l'importanza di questa particolare autostrada che è diversa dalle altre, perché ha allacciamenti frequenti che possono portare un aiuto, dal punto di vista delle infrastrutture, anche allo sviluppo di quelle regioni che forse sono le più depresse del nostro Paese. Ma l'autostrada non deve essere realizzata a spese della viabilità ordinaria che deve essere migliorata in zone altrettanto depresse della stessa Calabria e della Campania e di tutto il Mezzogiorno d'Italia. Ho constatato che tra le strade statali del centro-nord d'Italia e le strade statali del Sud vi è una enorme differenza e che la stessa viabilità ordinaria nel meridione necessita di stanziamenti. Pertanto, poiché con il provvedimento in esame, si incide sulle disponibilità finanziarie per la viabilità ordinaria, siamo contrari al provvedimento stesso. Mi stupisce anzi che un disegno di legge riguardante un problema di questo genere sia stato assegnato alla Commissione in sede legislativa. Esprimo quindi tutte le mie più ampie riserve a che il disegno di legge in esame prosegua il suo *iter*, in sede legislativa in Commissione, dato anche il sistema di finanziamento previsto.

**NICCOLAI GIUSEPPE.** In relazione alle osservazioni prospettate dall'onorevole Beragnoli e alla relazione svolta dall'onorevole Carra, chiederei che la discussione del provvedimento venga rinviata. Fino a questo momento non sapevo nemmeno quale fosse la lunghezza di questa autostrada. È difficile documentarsi in proposito. Chiedo quindi che ci sia consentito di acquisire una maggior conoscenza del problema, così che la nostra decisione possa essere una decisione responsabile.

**DEGAN.** Abbiamo, ogni volta che ce ne è stata offerta l'occasione, cercato di esaminare i problemi generali che riguardano il bilancio dello Stato e, nella fattispecie, la politica dell'« Anas »: ora ci viene assicurato che la richiesta di finanziamento che ci è presentata

è conclusiva e riguarda un'opera che ha già due volte avuto la sanzione del Parlamento.

Vorrei richiamare ora l'attenzione della commissione sul costo a chilometro di questa autostrada: 690 milioni a chilometro su un terreno che ricordo per averlo visto prima che fosse realizzata l'autostrada e che bisognerebbe vedere ora dopo i lavori che si sono dovuti affrontare. Per quello che posso immaginare e per quelle che possono essere state le difficoltà nella realizzazione della opera così diligentemente illustrate dall'onorevole Relatore, mi pare che il costo sia comparabile con i costi di altre opere realizzate in situazioni non difformi da queste, in altre parti del Paese e da altri organismi, anche se è vero che questa autostrada dà la sensazione che in proposte del genere si cerchi in una prima fase di contrarre, per quanto possibile, le previsioni di spesa dato che poi, quando l'opera è iniziata deve essere completata. Vi è questa sensazione e quindi è giusto il richiamo della Commissione bilancio che l'onorevole Relatore ha fatto proprio.

Per altro, speriamo che si possa andare fino in fondo e completare l'autostrada in questione, pur con la consapevolezza di questi elementi che lasciano un certo margine di insicurezza per questo tipo di previsioni. Date queste considerazioni, ritengo si debba approvare il disegno di legge in esame perché non ritengo vi siano argomenti sufficienti per evitarne la approvazione nella fase in cui siamo. Il fatto poi che siano sottratti 32 miliardi alla viabilità ordinaria, onorevole Beragnoli, è vero fino a un certo punto, dato che vi è la possibilità di ricorrere al mercato finanziario, per cui la spesa prevista non dovrebbe incidere in misura notevole sui fondi a disposizione dell'« Anas ». Forse sarebbe il caso, nello spirito di una programmazione che tenga conto delle disponibilità recate dal bilancio dello Stato, di utilizzare un sistema analogo per incentivare l'ammodernamento della viabilità ordinaria.

Tale discorso, comunque, non concerne il contenuto del disegno di legge in esame, che in definitiva credo opportuno approvare.

**BUSETTO.** Vorrei aggiungere alcune considerazioni a quelle svolte dall'onorevole Beragnoli. Innanzitutto, non è in discussione se si debba completare o meno l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ma è in discussione un problema di principio, che interessa la funzione del Parlamento come organo di controllo sulle spese che lo Stato effettua.

La nostra è una critica ad un metodo di operare per il quale si ricorre sempre a successivi stanziamenti per spese preventivate in modo non preciso. Poiché si tratta di decine di miliardi, è evidente che il controllo del Parlamento dovrà farsi più acuto e pertinente mano a mano che si assiste a questi sfasamenti tra preventivi e spese reali. Questa è una questione di fondo, che intendo sottolineare.

Noi chiediamo quindi una relazione precisa sullo stato di attuazione dei lavori e una documentazione dettagliata circa tutte le opere preventivate, per l'importo di 32 miliardi, che si intendano stanziare con il disegno di legge.

Alla lettera *b)* della relazione del provvedimento si prevede una spesa di 5 miliardi per la costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada. Si tenga presente che con tale cifra è possibile costruire 5 mila vani; e tutti noi abbiamo il diritto di sapere quanti edifici per la gestione dell'autostrada si intendono realizzare, di quante stanze saranno composti, chi vi andrà ad abitare, eccetera.

Alla lettera *e)* della relazione si prevedono spese per un importo di 5 miliardi per la definizione contenziosa o amministrativa di riserve delle imprese appaltatrici. Noi desideriamo essere documentati sui motivi per i quali occorrono questi fondi, ed altrettanto dicasi per le altre spese elencate nella relazione.

Noi quindi chiediamo, ripeto, una documentazione dettagliata per tutte le opere previste per controllare e verificare la loro corrispondenza tra la previsione delle opere e quella delle spese, in modo che non si discuta più di questa autostrada.

Desidero muovere un rilievo di ordine politico: non mi sembra serio che un disegno di legge, comportante una spesa così elevata, ci sia assegnato in sede legislativa. Tale rilievo non è rivolto al Presidente né ad alcun deputato della Commissione: si tratta di una osservazione che mi riservo di trasferire in altra sede data l'importanza e la natura della spesa in discussione.

DE' COCCI. Mi sembra che questo dibattito non sia assolutamente necessario. Il disegno di legge chiude definitivamente la partita della costruzione di una grande opera, quale l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Il motivo delle spese ulteriori sottoposte al nostro esame attiene a circostanze imprevedibili o sopravvenute in seguito, quali le

situazioni geologiche impreviste, la revisione dei prezzi, la maggiore indennità per espropri e per la loro definizione contenziosa, che sono disciplinate da norme di legge.

Altri finanziamenti concernono alcuni perfezionamenti e alcune modifiche alla progettazione iniziale, come nel caso degli impianti di illuminazione e di telecomunicazione.

Non mi sembra quindi che abbiano ragione di sussistere ulteriori perplessità per questo ulteriore finanziamento di 32 miliardi, che sarà diluito nel tempo attraverso mutui, specialmente in considerazione dell'opera realizzata. Le spese impreviste non devono farci dimenticare il traguardo raggiunto: un'autostrada di penetrazione nel Sud, senza pedaggio.

BERAGNOLI. Questa discussione è superata.

DE' COCCI. Appunto per questo ritengo che non sia opportuno ritardare l'approvazione di un provvedimento del genere, che chiude il problema del finanziamento di un'opera per fortuna già quasi completamente eseguita.

NAPOLITANO LUIGI. Noi insistiamo nel voler conoscere come verranno spesi i 32 miliardi stanziati dal disegno di legge. Si era inizialmente giustificato questo provvedimento, assicurando che in fondo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria avrà un costo chilometrico inferiore a quello di altre autostrade: dobbiamo però tenere sempre presente che questa autostrada ha una sede ridotta e che gli espropri dei terreni nel meridione hanno un costo inferiore a quello nel settentrione.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa seconda valutazione non è esatta. È stato un errore di fondo l'aver pensato in questo modo.

NAPOLITANO LUIGI. Ritengo che non sia esatto affermare che questa autostrada ha un costo chilometrico inferiore alle altre: se facciamo una valutazione precisa, credo che risulterà che la Salerno-Reggio Calabria ha un costo chilometrico uguale a quello dell'autostrada del Sole.

Anche queste sono cose che debbono venire documentate; che ci si dimostri come viene spesa questa ulteriore somma di 32 miliardi! A me pare che le osservazioni fatte dagli onorevoli Busetto e Beragnoli siano davvero pertinenti: sono richiesti miliardi per

edifici e per impianti di telecomunicazioni, spese che dovevano essere previste nel progetto originario. Si deve discutere su questi argomenti e senza farci apparire per questo come coloro che vorrebbero che il mezzogiorno si trovasse in condizioni peggiori delle attuali.

ZUCCHINI. Volevo solo osservare che in questi ultimi tempi si parla spesso di nuovi rapporti fra maggioranza e minoranza. Ora, in questa sede ci troviamo a discutere di un problema al quale una prima volta era stata data una soluzione che si riteneva definitiva; che è stato discusso una seconda volta e che dobbiamo discutere di nuovo oggi. Ebbene tutto questo legittima una presa di posizione. Noi non abbiamo detto di no alla realizzazione ed al completamento di questa opera; non si è detto niente di tutto questo ma, invece, si è chiesto che ci fosse dato tempo e modo di giudicare e più elementi per vedere più chiaro nella questione. È, a nostro parere, giusto che la minoranza abbia maggiori elementi per esprimere un giudizio più sereno e più obiettivo perché della necessità di realizzare l'opera siamo tutti convinti, come siamo convinti che essa debba essere realizzata nel migliore dei modi. Il migliore dei modi è però anche quello di vedere di risolvere ogni perplessità ed è legittima perplessità quella espressa dal collega Busetto quando parla della somma di cinque miliardi destinata alla costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada, e così si dica per altre voci di spesa sulle quali sono stati richiesti chiarimenti da altri colleghi della minoranza. Chiederei dunque che si avesse a disposizione un breve periodo di tempo, per poter avere tutti gli elementi necessari per esprimere un giudizio più sereno. Vorrei inoltre ricordare all'onorevole rappresentante del Governo il problema del raccordo con Scilla. Mi è stato detto che un progetto di raccordo col centro abitato di Scilla tagliava fuori il centro cittadino e evitava che i mezzi provenienti dall'autostrada si immettessero nel centro cittadino creando un grave problema. Mi è stato detto anche che vi era un progetto di raccordo alla strada statale n. 18 che, secondo alcuni elementi del luogo sarebbe, dal punto di vista funzionale, più rispondente agli interessi della città. Pregherei di far presente questo all'«Anas» perché ne tenga conto, dato anche che, del resto, si tratta di un problema già studiato.

BOTTA. Durante la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei

lavori pubblici ho sentito un parlamentare rivolgersi al ministro Mancini dicendo: «ella che è meridionale e meridionalista»; io sono settentrionale e meridionalista perché ho presentato un ordine del giorno, accettato come raccomandazione dal Governo, con cui lo si invitava a ultimare questa famosa autostrada. Per quanto riguarda lo stanziamento previsto dal disegno di legge in esame, non credo sia necessario, da parte della nostra Commissione, di andare a sindacare come esso venga impiegato, cioè se vada speso nella costruzione di edifici, di caselli od altro, in quanto si tratta di opere di competenza del consiglio di amministrazione dell'«Anas» che esaminerà le perizie suppletive. Non è, d'altro canto, facile indicare all'inizio delle cifre e far sì che le cifre non mutino specie quando si lavora in zone impervie e difficili come quella in cui si svolgono i lavori. Siamo ad un costo di circa 700 milioni al chilometro e bisogna considerare che si debbono costruire viadotti arditissimi e di notevole importanza, opere d'arte che vanno a tutto onore sia dell'«Anas» che le ha realizzate, come dei progettisti; pertanto tale costo non mi pare eccessivo. Per quanto riguarda la somma di 32 miliardi necessaria per ultimare l'opera, sarà poi la Corte dei conti che controllerà la effettuazione della spesa...

BUSETTO. Sostituiamo la Corte dei conti al Parlamento!

BOTTA. Non credo che vi siano somme aventi una destinazione non giustificata. Quando si parla di somme richieste in seguito alla determinazione in via contenziosa di indennità di espropriazione bisogna tener presente l'attuale legislazione in materia di espropriazioni per pubblica utilità, legislazione che andrebbe modificata. Ritengo necessaria la somma richiesta a quel titolo per poter realizzare e portare avanti l'opera, e ciò tanto più quando si vanno a colpire terreni alla periferia di grandi centri e se teniamo presente che, per ottenere il pagamento di questi indennizzi, possono passare due o tre anni, con la mortificazione di non avere più la disponibilità del terreno senza aver incassato l'indennizzo. È quindi più che giusto avere la possibilità di definire questa maggiore indennità attraverso la via amministrativa.

Per quanto riguarda la lettera b) - costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada - non è necessario cono-



scere quanto calcestruzzo e quanto ferro sono stati impiegati. Non credo che si faranno edifici di dieci piani per la manutenzione e la gestione dell'autostrada. Quando si parlava della esigenza di un collegamento che andasse dalle Alpi a Reggio Calabria e si sollevò la questione del pedaggio domandai se si trattava di una strada normale o di una autostrada per la quale un pedaggio, sia pure modesto, dovesse essere previsto perché dobbiamo pensare che la manutenzione di essa richiederà decine e decine di milioni all'anno che graveranno sul bilancio dell'« Anas », che non è sufficiente a soddisfare tutte le esigenze della viabilità che si sviluppa e che in questi anni dovrebbe ancora svilupparsi.

Ripeto, comunque, che da parte mia voterò a favore del provvedimento, in modo che si completi la realizzazione di questa importante autostrada, che andrà a tutto vantaggio del sud e che darà la possibilità di collegamenti sicuri dai trafori alpini al mare della Sicilia.

ACHILLI. È sorta una specie di dicotomia tra maggioranza e minoranza e mi sembra che non si possa convenire in una discussione avendo come base di partenza una differenziazione non basata su elementi di fatto. A tal proposito occorre un maggior impegno da parte dell'Esecutivo nel render conto al Parlamento di alcuni fatti. Non voglio esprimere un giudizio sulla necessità e sulla congruità della spesa, ma desidero rilevare come sia inevitabile che il Parlamento chieda di approfondire un problema nella sua complessità attraverso un più stretto rapporto con lo Esecutivo.

Noi non vogliamo che rimangano dubbi o perplessità su organi dello Stato, come l'« Anas », che adempiono con competenza i compiti ad essi demandati. Se non vogliamo che lo Stato deleghi ad altri le sue specifiche funzioni, dobbiamo mettere in grado il Parlamento di controllare l'azione svolta dallo Stato.

Anche se bisogna fare alcuni rilievi sostanziali al preventivo di spesa, noi riteniamo che l'opera realizzata sia stata nel suo complesso progettata in modo egregio.

Non credo che sia stato semplicemente un atto di malizia quello di far apparire dei costi iniziali inferiori del 60 per cento a quelli reali.

Vi è tuttavia un difetto da parte della « Anas »: esso consiste nella scarsa qualificazione da un punto di vista generale dei tecnici di cui l'« Anas » si serve per le progetta-

zioni. Non esiste infatti un adeguamento tra le nuove strutture di carattere autostradale che si rendono necessarie ed il tipo di progettazioni realizzate per l'« Anas » da tecnici interni ed esterni legati ad un concetto tradizionale della progettazione di strade. Non è possibile progettare un'autostrada di notevoli dimensioni, con difficoltà di ordine tecnico notevoli, con il criterio e la mentalità con cui si progettano gli ampliamenti delle vecchie strade provinciali. Questa considerazione dovrebbe spiegare in parte le differenze notevoli tra preventivo e consuntivo. Parlo di consuntivo perché tutti sappiamo che lo stanziamento in discussione chiuderà i conti per un'opera già appaltata.

Credo che nessuno abbia interesse a portare in assemblea una discussione di questo genere e ritengo che la Commissione potrebbe chiedere, nello spirito che ha sempre animato i suoi lavori, al fine di svolgere un'attività fruttuosa e produttiva, di essere cautelata nelle sue manifestazioni di assenso da adeguati elementi di informazione e di giudizio.

Inoltre vorrei rilevare l'opportunità che il Governo proponga una nuova regolamentazione in materia di espropriazioni per pubblica utilità. In qualsiasi campo andiamo ad operare, rileviamo che le procedure, i criteri di determinazione dell'indennizzo e tutto quanto attiene a questa specifica materia è nettamente superato. La vecchia regolamentazione non regge più e noi siamo di fronte alla necessità sempre crescente che lo Stato, avendo bisogno di disporre di aree private, disponga di strumenti adeguati in materia di espropri, al fine di non ritardare iniziative determinanti per lo sviluppo della nostra società. La proprietà privata non deve in alcun modo, causa una legge superata, contrastare la realizzazione di programmi di pubblica utilità.

Invito pertanto il Governo a voler produrre al più presto possibile una dettagliata documentazione, affinché la Commissione possa esprimere un giudizio definitivo sul disegno di legge. In secondo luogo, sottolineo la assoluta necessità che il Governo predisponga in breve tempo un disegno di legge innovativo della legislazione esistente in materia di espropriazioni per pubblica utilità.

FIUMANÒ. La nostra critica non riguarda la bontà dell'opera e l'opportunità che essa venga rapidamente realizzata; chiediamo invece che vi sia un controllo da parte del Parlamento. Siamo anche d'accordo che non vi dovrebbe essere differenza di vedute

tra maggioranza e minoranza per quel che riguarda la opportunità dell'opera. Mi sembra anche opportuno ricordare all'onorevole de' Cocci che la mia parte politica assunse un atteggiamento critico nei riguardi della politica della spesa, ritenendo che vi dovessero essere delle scelte prioritarie e sottolineando la necessità di certi interventi piuttosto che altri; purtuttavia, quando i problemi della politica autostradale vennero sollevati in Parlamento, il gruppo comunista fu d'accordo nell'approvare la spesa per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Mi pare quindi che l'intervento dell'onorevole de' Cocci sia un poco fuori dell'obiettivo che ci proponiamo.

DE' COCCI. L'onorevole Beragnoli ha contestato questa spesa.

BERAGNOLI. Non è esatto.

DE' COCCI. Allora avrò interpretato male le sue parole.

FIUMANÒ. Vorrei d'altro canto rilevare che la critica al lacunoso preventivo di spesa è pertinente. Debbo poi sollevare altre critiche nei confronti del modo come si è arrivati al progetto ed alla esecuzione dei lavori; è a tutti noto che il preventivo era difettoso e lacunoso perché si giunse a decidere la realizzazione dell'opera dopo la visita dell'onorevole Fanfani in Calabria. E la critica al difettoso preventivo di spesa ne determina altre alla progettazione ed alla successiva realizzazione delle opere. Tanto perché gli onorevoli colleghi si rendano conto di ciò, devo ricordare che si è dovuto modificare lo stesso tracciato, dato che si arrivò in modo molto sbrigativo alla progettazione di massima di questa opera. Ora, a me pare che mentre, da una parte, vi è interesse alla rapida realizzazione dell'opera — e su questo tutte le popolazioni e tutti i raggruppamenti politici, compreso il gruppo comunista, concordano — non si può nello stesso tempo non sottolineare che certi inconvenienti, certi modi di procedere, certi interventi che non sempre hanno carattere obiettivo danno adito a critiche sotto il profilo della opportunità. Si ravvisa, in certe prese di posizione, un modo troppo disinvolto di decidere ed un carattere elettoralistico nel modo in cui certi interventi da parte del Ministero dei lavori pubblici sono stati attuati. Vorrei anche dire all'onorevole rappresentante del Governo che gli ultimi episodi avvenuti nella costruzione di questa autostrada, ed in

particolare ciò che è avvenuto a Bagnara Calabria, fanno avanzare serie critiche sul modo come le ditte costruttrici proseguono nei lavori. Gli smottamenti che si sono verificati nel tratto Bagnara-Scilla dove i lavori sono abbastanza difficoltosi perché avvengono in galleria e che hanno comportato spese più ingenti di quelle previste, hanno evidenziato il fatto che le ditte costruttrici non sempre rispettano i capitolati di appalto. Si tratta di questioni importanti che riflettono la salvaguardia della incolumità dei cittadini. Per esempio, a Bagnara Calabria si è verificato un caso gravissimo: le ditte appaltatrici, invece di portare a mare i materiali di risulta, li hanno depositati sulle stesse colline che si trovano vicino al punto di lavoro, minacciando così la saldezza del suolo e l'incolumità dei cittadini di uno dei comuni più importanti della costa calabra. Vorrei che si esaminasse se questo è consentito; noi siamo interessati a questa indagine e non sarebbe male che l'onorevole Sottosegretario si recasse sul posto e vedesse come questi lavori si compiono.

FULCI. I tecnici sanno benissimo che più un'opera è importante maggiori sono gli imprevisti: spesso, noi, vecchi tecnici navigati, diciamo che, se superiamo di sette volte la somma prevista, non facciamo peccato. Voglio ricordare a questo proposito un fatto avvenuto in Sicilia. Quando Giambattista Filippo Basile, padre dell'architetto Basile che progettò questa Camera, progettò il Teatro Massimo a Palermo, fu constatato, alla fine, che la spesa era di sette volte maggiore del previsto; vi fu una inchiesta, vi fu perfino un duello, e il povero Basile dovette difendersi. A parte questo, noi dobbiamo pensare che nella Calabria l'autostrada attraversa dei terreni veramente difficili, con dislivelli notevoli, per cui anche le opere d'arte assommano a forti quantità, maggiori del previsto e di quanto poteva prevedersi.

Osservo che quello che veramente duole in questo caso è il sottrarre queste somme alla viabilità ordinaria per utilizzarle per la realizzazione dell'autostrada, mentre l'« Anas » avrebbe bisogno di questi fondi specialmente per sistemare le strade della Sicilia.

Desidero osservare che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è indubbiamente una delle opere più importanti realizzate dallo Stato, non tiene conto delle esigenze della Sicilia, e particolarmente del problema dello attraversamento dello stretto di Messina. Si spera in un ponte, che non si sa quando sarà

utilizzato. Più si studia, più si fanno sondaggi, più difficoltà si incontrano. È inutile ampliare il numero delle navi traghetto, in quanto sarebbe prioritaria la sistemazione dei porti e degli attracchi.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario ha chiesto di fare alcune dichiarazioni. Ne ha facoltà.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio il Relatore che tanto appassionatamente ha riferito sul disegno di legge e ringrazio tutti gli onorevoli colleghi intervenuti.

Innanzitutto desidero precisare che le opere previste nel disegno di legge e per le quali si chiede un ulteriore finanziamento, erano state già preventivate, ma nel portarle ad esecuzione si è resa necessaria una maggiore spesa.

Circa le richieste fatte in ordine all'opportunità che il Governo produca in questi casi alla Commissione una documentazione dettagliata delle opere realizzate o da realizzare, confermo la piena disponibilità del Governo stesso a fornire ogni delucidazione richiesta.

Il costo chilometrico di questa autostrada risulta inferiore a quello di altre autostrade perché l'« Anas », pur disponendo di uno scarso numero di tecnici, ne ha condotto con competenza la realizzazione, superando quelle difficoltà del terreno ben note a quegli onorevoli colleghi che conoscono la zona. Si sono dovuti superare dislivelli enormi e le spese per gli espropri si sono rivelate superiori alle previsioni, in quanto anche al sud il terreno costa molto.

Gli onorevoli colleghi conoscono a perfezioni le modalità degli espropri. L'« Anas » si è trovata di fronte a decisioni in sede giurisdizionale in cui il prezzo di esproprio è stato determinato perfino in otto mila lire al metro quadrato: pertanto l'« Anas » ha preferito ricorrere a trattative private, pagando sempre meno di quanto non avrebbe dovuto pagare se si fosse andati in giudizio.

Mi riservo di venire incontro alle richieste formulate, fornendo alla Commissione precise indicazioni sullo stato di esecuzione dell'autostrada e posso comunicare che nella prossima seduta, il Governo sarà in grado di fornire maggiori delucidazioni a tutti coloro che le hanno richieste.

BERAGNOLI. Invito il rappresentante del Governo a fornire indicazioni in ordine anche al sistema di finanziamento dell'autostrada.

La mia parte politica infatti attribuisce grande importanza alla questione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta, in attesa che il Governo fornisca alla Commissione i chiarimenti preannunciati.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modifica degli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, recante norme sulla disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (866).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 866, recante: « Modifica degli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, recante norme sulla disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico ». Il provvedimento è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. L'onorevole Carra ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CARRA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame prevede una modifica alle norme del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 che disciplina la cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico.

L'articolo 6 di detto decreto prevede che per la determinazione del prezzo di cessione degli alloggi costruiti col contributo dello Stato, venga costituita una commissione che determini il valore venale all'atto del bando di cessione degli alloggi. Tale commissione deve essere ora costituita dal provveditore regionale alle opere pubbliche, dall'intendenza di finanza e dall'ingegnere capo del genio civile della provincia in cui gli alloggi si trovano. Si sono incontrate però delle difficoltà che hanno ritardato le valutazioni, difficoltà determinate dalle notevolissime incorgenze che gravano in particolare sui componenti la commissione. L'impossibilità di convocare la commissione stessa ha provocato un intasamento che riguarda migliaia di valutazioni, ciò che impedisce di dar corso alla cessione degli alloggi in questione.

Il disegno di legge presentato al Senato, prevedeva un sistema abbastanza rigido circa

la composizione della commissione in questione: al provveditore regionale alle opere pubbliche doveva subentrare, nei casi indicati nel disegno di legge stesso, il capo dell'ufficio tecnico del provveditorato regionale alle opere pubbliche, all'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile doveva subentrare l'ingegnere più anziano dell'ufficio del genio civile ed all'intendente di finanza il sostituto o vice intendente di finanza. La Commissione lavori pubblici del Senato ha rivisto la questione: si è obiettato che, mantenendo una certa rigidità nella composizione della Commissione, si sarebbe finito per ridurre il ritardo ma per conservarlo egualmente. Pertanto, Governo e Commissione unanimi hanno accolto la proposta presentata da un componente la commissione tendente a consentire una elasticità maggiore in proposito, stabilendo che il provveditore regionale alle opere pubbliche, l'ingegnere capo del genio civile e l'intendente di finanza possano nominare un sostituto senza essere vincolati alle qualifiche che il disegno di legge originario prevedeva.

Ritengo che la modifica apportata al disegno di legge, dati gli scopi che il disegno di legge stesso si propone, possa essere giudicata positivamente e che, quindi il testo approvato dal Senato meriti di essere approvato.

Un'altra modifica che il Senato ha approvato è quello relativo alla presenza, all'interno della commissione, di un rappresentante degli assegnatari. Anche questa modifica viene giudicata positivamente dal Relatore che invita la Commissione ad accoglierla. Si potrebbero avanzare osservazioni circa il criterio di scelta del rappresentante degli assegnatari. Si è ritenuto difficile trovare una forma di indicazione che provenisse direttamente dagli assegnatari stessi, per cui si è convenuto sulla opportunità che le organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative della provincia in cui la commissione deve essere istituita, indichino al prefetto il quale provvede alla nomina, i propri rappresentanti.

Inoltre la commissione prevista dall'articolo 7 del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959, alla quale possono essere indirizzati i ricorsi di coloro che non accettano la valutazione fatta in prima istanza, ha anch'essa una composizione piuttosto rigida: è presieduta da un magistrato e composta dal provveditore regionale alle opere pubbliche e dall'intendente di finanza. Si prevede pertanto che sia consentito al Ministro dei lavori pub-

blici indicare per il presidente e per i componenti della commissione, elementi supplenti che possano sostituirli.

In sostanza, quindi, il disegno di legge in esame si propone di potenziare e di snellire la procedura prevista a livello decentrato, consentendo una diversa rappresentanza, ammettendo dei sostituti, integrando la commissione con un rappresentante degli assegnatari e prevedendo la nomina di un supplente che affianchi il titolare, al fine di rendere più snelle le valutazioni e l'esame dei ricorsi.

Non mi sembra sia necessario aggiungere altro perché il provvedimento prende lo spunto da esigenze manifestate in materia; aumentano, semmai, le garanzie con la presenza nella commissione del rappresentante degli assegnatari.

Per le considerazioni sopra esposte invito la Commissione ad approvare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SARGENTINI. A me pare che qualche osservazione si possa fare su questo disegno di legge. Sull'articolo 1 mi pare di dovere anzitutto osservare che l'ipotesi del delegato in caso di vacanza, sia difficilmente sostenibile. Vacanza, significa mancanza di un titolare. Come può ammettersi una delega ad un delegato? Si potrebbe obiettare che questa delega avviene prima della vacanza od assenza o impedimento, ma credo che la delega cada nel momento in cui il titolare non vi è più; non vi può essere una delega ad un delegato in tutti i casi di inesistenza del delegante e quindi mi pare che questo sia, almeno per il caso di vacanza, una obiezione da considerare. Non è a dirsi la stessa cosa per la delega a causa di impedimento perché in tal caso esiste la possibilità della delega. Vorrei però osservare, in linea generale, circa la modifica apportata dalla Commissione lavori pubblici del Senato al disegno di legge che prevedeva che funzionari determinati sostituissero rispettivamente il provveditore regionale alle opere pubbliche, l'intendente di finanza e l'ingegnere capo del genio civile, che quella proposta era logica ed il congegno poteva funzionare anche in caso di vacanza; era una proposta logica e conforme allo spirito dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica; n. 2 del 1959, perché è ovvio che sono ivi indicati il provveditore regionale alle opere pubbli-

che, l'intendente di finanza e l'ingegnere capo del genio civile proprio per le loro funzioni. Se essi vengono a mancare, è logico che si faccia riferimento a colui che, nell'ambito dell'ordinamento, li sostituisce. In questo modo si ha una garanzia.

Quindi propongo che si modifichi l'articolo 1 in questo senso: « In caso di vacanza, assenza o impedimento il presidente ed i componenti la commissione provinciale sono rispettivamente sostituiti dal funzionario che, ai sensi dell'ordinamento, lo sostituisce nell'ufficio, per i casi di vacanza, assenza o impedimento ».

D'altra parte se non si accede a questa modifica, il concetto di vacanza scompare, perché mancando il titolare della funzione, non esistendo più il delegante, la delega non ha più ragione di esistere.

Per quanto riguarda l'articolo 2, sono contrario alla integrazione della commissione con un rappresentante degli assegnatari. Non esiste, a mio avviso, un interesse giuridicamente tutelato che giustifichi la presenza nella commissione di un rappresentante di una delle due parti del negozio, e per giunta della parte privata. L'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, aveva sottratto giustamente alla volontà dell'ente proprietario venditore la determinazione del prezzo, affidandola ad una commissione provinciale imparziale, ma l'articolo 2 del disegno di legge, chiamando il privato acquirente a determinare il prezzo del bene immobile che si deve cedere e lasciando fuori dalla commissione la pubblica amministrazione venditrice, contraddice al principio di imparzialità del secondo comma dell'articolo 6 del decreto presidenziale e contraddice anche alle norme del codice civile, nel senso che una delle parti contraenti non può essere messa in condizioni di inferiorità rispetto ad un'altra.

Del resto questo mi sembra anche un assurdo dal punto di vista logico: è inconcepibile porre l'amministrazione pubblica su di un piano di inferiorità di fronte al privato.

Propongo pertanto la soppressione dell'articolo 2 e, in subordine, la sua modifica in questo senso: « Il terzo comma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è così modificato:

« Partecipano alle sedute della Commissione con voto consultivo, un rappresentante dell'ente proprietario e un rappresentante degli assegnatari. Il rappresentante degli assegnatari è scelto e nominato dal prefetto tra

i designati delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ».

BERAGNOLI. Mi pare che l'unica osservazione fondata sia quella relativa alla questione della vacanza. È un'osservazione di puro carattere giuridico, e si potrebbe ovviarvi eliminando la parola « vacanza » e lasciando l'articolo così com'è formulato.

Per il resto non condivido le tesi sostenute dall'onorevole Sargentini.

ZUCCHINI. Sulla questione della « vacanza » ho un'esperienza personale di sindaco, per cui convergo con le finalità del disegno di legge, in quanto è accaduto anche nella mia regione che la commissione in questione non si sia potuta riunire perché il presidente era in vacanza e quindi non sostituibile. Erano in quel caso scaduti i termini e vi era un ricorso al Consiglio di Stato. La commissione per un fatto obiettivo di onestà si è trovata a dover rivedere un provvedimento, così che si è avuto un controricorso in atto, che mette in discussione il secondo provvedimento.

Occorrerebbe poi rivedere la questione dei gettoni di presenza per i componenti la commissione, che ora sono di un'entità minima: 200 lire per ciascuna riunione.

Circa le osservazioni dell'onorevole Sargentini sulla presenza di un rappresentante degli assegnatari nella commissione, non sono d'accordo. Se è vero che siamo di fronte a privati ed a un ente pubblico, è vero per altro che i privati di per sé, in quanto hanno interesse immediato a entrare in possesso di una casa, sono espressione sia pure in maniera indiretta di questo ente pubblico.

Ritengo quindi che non si modifica l'equilibrio se si mantiene intatta la formulazione dell'articolo nel testo del disegno di legge.

Con queste osservazioni, il mio gruppo si dichiara favorevole all'approvazione del provvedimento.

FIUMANÒ. Chi ha avuto modo di interessarsi all'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, sa che le proposte contenute nel presente disegno di legge sono da accettare e da caldeggiare fortemente. I ritardi nell'applicazione del decreto presidenziale citato, in particolare per quanto si riferisce agli articoli 6 e 7 sono notevolissimi, per cui a me sembra che il disegno di legge in esame sia da approvare. Io stesso ho dovuto interessarmi di molti di questi casi, in provincia di Reggio Calabria

dove queste commissioni, per mesi e mesi non si sono potute riunire per i motivi che sono stati indicati. Per quanto riguarda le questioni sollevate dall'onorevole Sargentini mi sembra che ci si debba intendere sul concetto di vacanza; cioè se ci si riferisce alla vacanza od all'assenza. In Calabria si è verificato il caso che essendo il provveditore regionale alle opere pubbliche stato trasferito, il vice provveditore non ha convocato la commissione. In questo caso, come fa il provveditore che se ne è andato, a nominare un suo delegato se non c'è più? Se questo è il caso sollevato dall'onorevole Sargentini, è evidente che occorre prendere qualche decisione.

Per quanto riguarda il resto del provvedimento, vorrei raccomandare all'onorevole rappresentante del Governo di intervenire affinché vengano evitate le molte lentezze che si verificano nell'attività intesa all'applicazione dell'articolo 6 e dell'articolo 7 per quanto si riferisce alla definizione del valore nominale degli alloggi. È necessario che si diano disposizioni intese a sollecitare, a controllare ed a constatare l'efficienza dei servizi e degli uffici che si interessano del problema perché, rispetto al totale degli alloggi a riscatto, è ancora molto bassa la percentuale degli alloggi la cui proprietà è stata trasferita. Credo che il Ministero dei lavori pubblici sappia che vi è un profondo malcontento da parte di coloro che da anni ed anni hanno avanzato domanda di riscatto e non hanno ancora potuto effettuarlo.

DEGAN. Credo sia opportuno adottare il testo del disegno di legge già approvato dal Senato. Non mi pare che le obiezioni prospettate siano tali da poter inficiare la validità del provvedimento. Anche la questione qui sollevata della vacanza ha un certo rilievo, ma essa si accompagna con la previsione della assenza e dell'impedimento; pertanto mi pare che si copra l'arco delle ipotesi possibili per la funzionalità di questa Commissione. Quanto all'inserimento nella Commissione di una rappresentanza della categoria degli assegnatarie, di cui all'articolo 2, non mi sembra che, in definitiva, ciò contraddica lo scopo sociale che il decreto del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959 è teso a perseguire.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CARRA, *Relatore*. Le obiezioni emerse nei vari interventi si riferiscono a due problemi: al concetto di vacanza ed alla opportunità che

un rappresentante degli assegnatari sia presente nella Commissione, con voto deliberativo.

Sulla prima questione è esatto quanto ha precisato l'onorevole Degan: la previsione della vacanza è completata da quella assenza e dall'impedimento. Per chiarire meglio la questione, occorre rilevare che il decreto del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959 prevede che sia il Provveditore regionale alle opere pubbliche e non altri a far parte della Commissione; ove si accettasse che ne faccia parte il suo sostituto, non potrebbe esserci delega quando il posto del Provveditore fosse vacante. Non vi è ufficio dello Stato in cui, pur avendosi la vacanza della titolarità dell'ufficio stesso, non sia assicurata, la presenza di chi assume le funzioni del titolare dell'ufficio. Quindi, in caso di vacanza del Provveditore alle opere pubbliche, essendovi chi ne ha assunto le funzioni, non sarebbe il Provveditore stesso a delegare il suo sostituto ma sarebbe il reggente del Provveditorato regionale alle opere pubbliche a prendere il suo posto. La parola vacanza è stata inserita perché sia consentito di conservare validità ad una delega precedentemente concessa o concessa a persona diversa dal titolare provvisorio dell'ufficio. Credo quindi che la introduzione della parola vacanza sia pienamente giustificata da valutazioni che inducono a considerare la continuità della gestione di un ufficio anche se il titolare sia impedito, non sia presente o non sia stato ancora nominato il nuovo titolare.

I motivi esposti giustificano sufficientemente il parere del Relatore, favorevole alla conservazione del testo così come è stato approvato dal Senato. Per quanto si riferisce alla presenza del rappresentante degli assegnatari nelle Commissioni provinciali, essa, a mio avviso, non può mettere in condizioni di inferiorità i rappresentanti della pubblica amministrazione poiché si tratta di una unità su quattro. Inoltre, poiché si deve giungere ad una determinazione del valore dell'alloggio con un provvedimento preordinato ad un fine sociale, sia pure con un smobilizzo che offre determinate occasioni di vantaggio all'ente pubblico, non si può porre l'assegnatario di fronte al prendere o lasciare.

Abbiamo inteso dare delle garanzie, affinché fosse tutelato il patrimonio degli enti - in qualche modo pubblico, dato che si tratta di abitazioni realizzate con il contributo dello Stato - e, nello stesso tempo, affinché la legge venisse applicata secondo lo spirito con il quale il Parlamento l'approvò.

In rapporto a queste considerazioni, credo che debba essere accettato il testo così com'è formulato, respingendo gli emendamenti proposti dall'onorevole Sargentini.

Pertanto mi sembra opportuno restare vincolati al testo approvato dal Senato, non tanto perché il provvedimento abbia carattere di urgenza, quanto perché, ad avviso del Relatore, non sussistono elementi tali da giustificare la modifica.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Pur apprezzando le osservazioni dell'onorevole Sargentini, non posso non associarmi a quanto è stato detto dal Relatore.

Ritengo quindi opportuno che la Commissione approvi il disegno di legge nel testo pervenutoci dal Senato

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

Tra il secondo e il terzo comma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è inserito il seguente:

« In caso di vacanza, assenza od impedimento, il Presidente ed i componenti la Commissione provinciale saranno rispettivamente sostituiti da un loro delegato ».

L'onorevole Sargentini propone di sostituirlo con il seguente:

« In caso di vacanza, assenza o impedimento, il Presidente e i componenti la Commissione provinciale sono rispettivamente sostituiti dal funzionario che, ai sensi dell'ordinamento, lo sostituisce nell'ufficio per i casi di vacanza, assenza o impedimento ».

SARGENTINI. Mi sembra che l'emendamento sia chiaro. In altri termini, mentre la delega fatta dalla persona titolare dell'ufficio è valida e resta valida in caso di assenza o di impedimento, mi sembra che in caso di vacanza vi sia un impedimento assoluto affinché resti valida una sostituzione. Con l'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959 non si è voluto riferirsi al titolare dell'ufficio senza ragione ed è logico rispettare la *ratio* di tale articolo, nel senso che in caso di vacanza, assenza o impedimento facciano parte della Commissione i sostituti nell'ufficio.

Insisto pertanto per l'approvazione dello emendamento.

BERAGNOLI. Dichiaro che il mio gruppo si asterrà dalla votazione di questo emendamento.

ZUCCHINI. Anche il mio gruppo si asterrà dalla votazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Sargentini sostitutivo dell'articolo 1, sul quale hanno espresso parere contrario il Governo ed il Relatore.

(Non è approvato).

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

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 nel testo del disegno di legge:

ART. 2.

La Commissione di cui all'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è integrata da un rappresentante degli assegnatari, nominato dal prefetto e scelto tra i designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative.

L'onorevole Sargentini propone di sostituirlo con il seguente:

« Il terzo comma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è così modificato:

« Partecipano alle sedute della Commissione, con voto consultivo, un rappresentante dell'ente proprietario e un rappresentante degli assegnatari. Il rappresentante degli assegnatari è scelto e nominato dal Prefetto tra i designati delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ».

SARGENTINI. Mi pare di avere illustrato sufficientemente questo emendamento. Credo, che se viene approvato l'articolo 2 nella formulazione del disegno di legge, si possa correre il rischio che esso venga censurato sotto il profilo della costituzionalità, in quanto le due parti contraenti vengono poste in un piano diverso. Il problema da superare consiste nel fatto che si viene a porre l'amministrazione in uno stato di inferiorità manifesta rispetto al privato che partecipa alla definizione del prezzo.

Insisto pertanto sull'emendamento proposto.

BERAGNOLI. Noi voteremo contro l'emendamento, perché non riusciamo a comprendere l'utilità.

A proposito della considerazione dell'onorevole Sargentini circa il timore che vengano

scossi i principi generali del diritto, ritengo che essi possano essere mutati, come mi pare si preveda nel programma del governo di centro-sinistra.

Non credo inoltre che su questo articolo si possano avanzare dubbi circa la sua costituzionalità.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Sargentini, sul quale hanno espresso parere contrario il Governo e il relatore.

*(Non è approvato).*

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

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 3, e, non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

#### ART. 3.

Tra il primo e il secondo comma dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è aggiunto il seguente:

« Per il Presidente ed ognuno dei componenti la Commissione, il Ministro dei lavori pubblici provvederà alla nomina di supplenti che abbiano i requisiti richiesti dal comma precedente ».

*(È approvato).*

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Norme per il decentramento di alcune competenze dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (868).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 868, concernente: « Norme per il decentramento di alcune competenze dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 ».

Avverto che la Commissione affari costituzionali non ha ancora espresso il suo parere sul provvedimento di cui trattasi.

Pertanto la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Concessione di contributi per opere ospedaliere per l'anno finanziario 1969 (711).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 711, concernente: « Concessione di contributi per opere ospedaliere per l'anno finanziario 1969 ».

Ritengo che, data l'ora tarda e la complessità del provvedimento all'ordine del giorno, sia opportuno rinviarne la discussione anche perché non credo sia un provvedimento il cui esame possa essere esaurito in breve tempo.

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato:

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Modifica degli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, recante norme sulla disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (866).

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

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Achilli, Baroni, Beragnoli, Botta, Busetto, Calvetti, Carra, Casola, Cicerone, De' Cocci, Degan, Del Duca, Fiorot, Fiumanò, Fracassi, Giraudi, Napolitano Luigi, Pica, Pintus, Pisoni, Sargentini, Scardavilla, Vetrano, Zucchini.

*È in congedo:*

Greggi.

**La seduta termina alle 11,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---