

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE	PAG.		PAG.
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ):		<b>Disegno di legge</b> ( <i>Rinvio della discussione</i> ):	
Provvedimenti per il definitivo consolidamento della Torre di Pisa (441);		Concessione di contributi per opere ospedaliere per l'anno finanziario 1969 (711) . . . . .	75
Esecuzione di opere di presidio della Torre pendente di Pisa (442) . . . . .	70	PRESIDENTE . . . . .	75
PRESIDENTE . . . . .	70, 73, 74	<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e approvazione</i> ):	
BERAGNOLI . . . . .	71, 73	Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria (712) . . . . .	75
BRANDI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	71, 72, 73, 74	PRESIDENTE . . . . .	75, 78, 82, 84, 87
CALVETTI . . . . .	73	ACHILLI . . . . .	87
FIOROT . . . . .	73	AMODEI . . . . .	80
FULCI . . . . .	73	BERAGNOLI . . . . .	77, 82, 85, 86
NICCOLAI GIUSEPPE . . . . .	71	BRANDI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	75, 77, 79, 81, 84
PISONI, <i>Relatore</i> . . . . .	70, 71, 74	BUSETTO . . . . .	83, 86
TODROS . . . . .	72, 73	CARRA, <i>Relatore</i> . . . . .	82, 83
<b>Disegno e proposta di legge</b> ( <i>Rinvio del seguito della discussione</i> ):		DEGAN . . . . .	86
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);		GUARRA . . . . .	86
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) . . . . .	74	NICCOLAI GIUSEPPE . . . . .	81
PRESIDENTE . . . . .	74	QUILLERI . . . . .	79
BRANDI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	75	TODROS . . . . .	78, 79
		<b>Disegno 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) . . . . .	88
		PRESIDENTE . . . . .	88
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	88

**La seduta comincia alle 9,40.**

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

(*E approvato*).

**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 il seguito della discussione congiunta del disegno 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 ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, è già stata esaurita la discussione generale e le repliche del relatore e del Governo furono rinviate in attesa del parere della Commissione bilancio circa alcuni emendamenti che erano stati presentati. Tale parere è pervenuto, sia per quanto riguarda gli emendamenti al disegno di legge n. 441, sia per quanto riguarda gli emendamenti presentati al disegno di legge n. 442. Il relatore e il rappresentante del Governo terranno naturalmente conto, nelle repliche, delle ulteriori richieste di chiarimento che sono state fatte da alcuni colleghi.

PISONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in sede di discussione generale, sono stati posti alcuni interrogativi circa la funzione e l'ordine di presentazione dei provvedimenti in discussione.

Nel corso di questa mia replica, che sarà peraltro brevissima, tralascierò tutta l'impostazione di carattere generale circa la salvaguardia del patrimonio artistico nazionale, perché ci troviamo di fronte ad un problema ben definito. Pur condividendo le preoccupazioni di tutti i colleghi che auspicano una regolamentazione generale per la salvaguardia di tutto il patrimonio artistico del paese, mi soffermerò su alcuni interrogativi che sono stati posti relativamente ai due provvedimenti che stiamo esaminando. Gli onorevoli Todros, Amodei, Niccolai Giuseppe e Fulci hanno posto delle domande precise. In primo luogo: cosa ha fatto fino a questo momento la Commissione che ha esaminato i progetti che sono giacenti presso i Ministeri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione? Mi richiamo alla legge n. 506 del 1965 istituitiva della Commissione. Essa stabilisce che:

« L'accertamento delle condizioni idonee a giustificare, sotto il profilo tecnico ed economico, il ricorso ad una delle suindicate procedure è demandato ad una apposita Commissione da istituirsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici e della quale potranno essere chiamati a far parte anche cittadini stranieri.

A detta Commissione è pure demandato il compito di definire l'oggetto, le modalità, gli obblighi e i termini del bando di concorso internazionale oppure di prestabilire le norme di massima in base alle quali dovranno essere elaborati i progetti tecnici e presentate le offerte delle imprese concorrenti »

Questi sono i limiti entro i quali la Commissione deve muoversi ai sensi della legge n. 506. Ecco perché la Commissione, in quanto ciò non rientrava nei suoi compiti, non ha esaminato i progetti che si trovano presso i due ministeri. Essa ha fatto quanto previsto dalla legge, cioè ha cercato di accertare quali fossero le condizioni idonee a giustificare il ricorso all'una o all'altra procedura prevista dalla stessa legge n. 506, e quale la soluzione prospettabile e si è mossa in questo senso. Come già rilevai in sede di relazione, la Commissione sta completando il proprio lavoro: e in percentuale può dirsi che ha assolto al 90 per cento dei compiti ad essa affidati. Il rimanente 10 per cento riguarda sostanzialmente la correzione delle bozze e la pubblicazione dei lavori. La Commissione ha impiegato parecchio tempo nel compiere questa attività anche perché si è preoccupata di confrontare i risultati con quelli delle commissioni istituite precedentemente, cioè ha compiuto un esame di tutti i documenti e degli studi che le precedenti commissioni avevano portato avanti. In questo esame parecchi di quei risultati sono riconfermati sia per quanto riguarda la commissione costituita nel 1911, sia in relazione a quella costituita nel 1936. È stato anche necessario per svolgere accertamenti effettuare studi e rilevamenti che debbono essere compiuti a distanza di tempo in modo da stabilire con sufficiente determinazione il comportamento della Torre e cercare di prevederne il comportamento futuro. Questi lavori dovrebbero essere conclusi fra non molto tempo.

Altro problema è quello delle somme occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dai due disegni di legge. Non si è potuto arrivare alla determinazione di precisi fabbisogni perché non vi sono progetti sui cui si possano fare dei calcoli: pertanto ci si è attenuti a delle valutazioni di larga massima

cercando — a detta della Commissione e dei tecnici — di proporre cifre che consentano comunque l'esecuzione di questi lavori.

Altra domanda è stata posta relativamente all'uso che ha fatto la commissione dei 200 milioni che aveva a disposizione in base alla legge n. 506. Fino a questo momento la commissione ha speso circa 125 milioni: restano ancora 75 milioni da spendere. I 125 milioni sono stati spesi per esami, analisi, e installazione di nuovi strumenti nella Torre stessa. In particolare 70 milioni sono stati spesi per l'acquisto degli strumenti e per i rilevamenti che si sono susseguiti a distanza settimanale o mensile e per la convenzione stipulata con l'istituto geografico militare di Firenze.

A questo punto è un po' difficile stabilire la distribuzione esatta dei fondi che si propone di stanziare. Circa 500 milioni saranno necessari per le opere di salvaguardia, ma non sappiamo quanto in realtà queste costeranno esattamente. Inoltre non sappiamo quale soluzione verrà adottata per le opere definitive di consolidamento perché la soluzione stessa dovrà essere scelta fra i progetti che verranno presentati quando sarà bandito l'appalto-concorso. In altre parole non sappiamo quali progetti verranno presentati, quale sarà il progetto esecutivo prescelto. Abbiamo cercato di individuare uno stanziamento sufficiente in modo da evitare il ricorso ad una integrazione con altro disegno di legge.

Detto questo, vorrei rivolgere alcune raccomandazioni al Governo: la prima è quella di accelerare il più possibile questi lavori affinché non ci si trovi di fronte a delle sgradevoli sorprese e la commissione possa concludere quanto prima il suo lavoro. La seconda riguarda la composizione della commissione che dovrà essere formata per la scelta del progetto; noi desideriamo che questa abbia qualche legame con gli studi e gli accertamenti compiuti dall'attuale commissione, altrimenti rischiano di far compiere nuovi studi per verificare se i progetti presentati sono consequenziali rispetto agli studi compiuti fino a questo momento. A tal fine non è necessario che tutta la commissione venga riconfermata ma è sufficiente che la nuova commissione abbia fra i suoi componenti alcuni elementi, almeno i più preparati, della commissione attualmente in funzione.

BERAGNOLI. Desidererei chiarimenti circa il progetto presentato dal professor Lumini.

PISONI, *Relatore*. Il professor Lumini ha fatto una proposta che deriva da un suo stu-

dio sul comportamento della Torre nel tempo, e non ha presentato un vero e proprio progetto, ma una proposta della quale si è detto che non comporterebbe un alto costo in quanto si tratterebbe di un semplice spostamento di pesi e di carichi.

Non essendo un tecnico non posso dire se questa proposta possa essere accolta o possa essere risolutiva. D'altra parte il professor Lumini fa parte della Commissione ed in tale sede avrà modo di prospettare la propria idea. Rimane comunque sempre aperta la possibilità per il professor Lumini di presentare un suo progetto allorché verrà bandito lo appalto-concorso. La soluzione da lui proposta potrà trovare accoglimento in quella sede nel caso che venga ritenuta idonea allo scopo.

NICCOLAI GIUSEPPE. Signor Presidente, già nella passata seduta ebbi modo di rivolgerle una domanda. Mi vedo costretto anche oggi a chiedere un chiarimento circa il progetto Lumini. Vorrei cioè sapere se il Ministero dei lavori pubblici intende sentire il professor Lumini in persona, come titolare di un pubblico ufficio.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero ringraziare innanzi tutto il relatore ed i colleghi che sono intervenuti nella discussione. Rispondo subito sull'argomento che è stato oggetto dell'interrogazione presentata dal senatore Mayer, come è stato espressamente richiesto dalla Commissione. Premesso quanto ha già detto il relatore e che cioè il professor Ubaldo Lumini faceva parte della Commissione, interpellato il Ministero della pubblica istruzione dal quale egli dipende, è risultato che nessun progetto è stato da lui presentato. Il professor Lumini ha presentato soltanto uno studio in seguito a degli accertamenti personali che egli ha fatto basandosi sulla sua capacità e sulla sua specifica versatilità in materia. Che cosa ha fatto il Ministero della pubblica istruzione di fronte a questo progetto di studio? Ha richiesto la presentazione di alcune delucidazioni per arrivare ad un progetto vero e proprio. Alla data odierna il professor Lumini non ha presentato alcun altro documento. Per questo il Ministero della pubblica istruzione, d'accordo con il Ministero dei lavori pubblici, ritiene che questa « idea di progetto », qualora venisse presentata, avrebbe la possibilità di essere vagliata e, ove risultasse valevole, attuata.

NICCOLAI GIUSEPPE. Lo potete ascoltare. È un vostro funzionario.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Niccolai, da tutte le parti ed in particolar modo nelle ultime parole pronunciate dal relatore è emersa la preoccupazione per i rischi ed i pericoli ai quali si potrebbe andare incontro per quanto riguarda questa grandiosa opera e quindi il desiderio a che i lavori della Commissione vengano accelerati al massimo. Non sembra quindi opportuno perdere altro tempo. Del resto, allorché saranno approvati questi provvedimenti e conseguentemente i relativi stanziamenti, se il professor Lumini, come è stato richiesto dai due ministeri, presenterà un progetto definitivo, nulla vieta che tale progetto possa essere realizzato.

TODROS. Onorevole sottosegretario, l'ingegnere Lumini è un funzionario dello Stato e non vedo come possa fare dei progetti. A questo fine infatti occorrerebbe un'autorizzazione. L'ingegner Lumini ha fatto una proposta. Egli è un funzionario dello Stato: dunque convocatelo, si apra il dibattito, si esamini se si tratta di una cosa seria e quindi si proceda.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Todros, ho detto in modo chiaro, almeno mi sembra, che per quanto riguarda l'idea dell'ingegner Lumini nulla vieta che, in sede di risposta all'interrogazione presentata, il Governo possa rispondere in modo positivo comunicando che cosa intende fare anche riguardo ai consigli che l'ingegner Lumini vorrà dare.

Per quanto riguarda il merito della questione, in questa sede è stato domandato perché mai si discutono i due provvedimenti contemporaneamente. Vorrei ricordare ai colleghi che i due progetti di legge furono presentati ad enorme distanza di tempo l'uno dall'altro. Mentre il primo procedeva nel suo iter, venne presentato il secondo. Il Governo dunque non è contrario, se la Commissione lo ritiene opportuno — del resto nulla lo vieta — a che i due progetti di legge vengano unificati.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, in risposta all'onorevole Todros, debbo dire che essi sono stati previsti, come ha anche affermato il relatore, in linea di larga massima. Trattandosi di lavori da espletare col sistema dell'appalto-concorso, non è infatti assolutamente possibile fissare *a priori* l'esatto ammontare degli stanziamenti. Questo, per quanto riguarda il primo stanziamento. Per quanto riguarda il secondo (opere di presidio), gli stanziamenti sono solo indicati, in quanto non si poteva procedere senza una cifra da consi-

derare, tenendo conto, come ha anche detto il relatore, che nella prima fase l'intero stanziamento già disposto non è stato interamente impiegato e che era necessario un ulteriore stanziamento che potesse assicurare l'esecuzione delle opere.

Per quanto riguarda la pubblicazione dei dati, cercherò di spiegare il motivo del ritardo. La commissione ha ritenuto, per la segretezza che l'appalto-concorso doveva avere, che detta pubblicazione venisse fatta dall'istituto geografico di Firenze, che è un istituto militare, e perciò l'unico che poteva mantenere la segretezza. Ma poiché lo stesso istituto non possiede un'attrezzatura tale da consentire una pubblicazione integrale, si è dovuti ricorrere a sistemi di stampa che hanno causato un ritardo enorme. In ogni caso, come mi ha fatto presente il presidente della commissione, si è giunti alle ultime pagine, ed è prevedibile che entro 10-15 giorni l'intera pubblicazione sia pronta.

Per quanto riguarda le altre osservazioni che sono state avanzate, è naturalmente auspicabile che la soluzione sia definitiva. Noi riteniamo, in verità, che essa debba essere definitiva. Come ha detto il relatore, la commissione non ha potuto prendere in esame i numerosissimi progetti e le numerosissime idee o abbozzi di progetti presentati, poiché la legge non dava ad essa la facoltà di entrare nel merito. Ma, una volta bandito l'appalto-concorso con le previste modalità, chiunque vi abbia interesse avrà il diritto di presentare i suoi progetti e quindi di concorrere nella gara per dare finalmente una sistemazione definitiva alla Torre di Pisa, della quale moltissimi enti nazionali e internazionali — persino l'« Unesco » — si preoccupano.

Circa le osservazioni dell'onorevole Giuseppe Niccolai, per le ragioni cui ho già accennato la commissione ministeriale ha condotto studi tali da non lasciare alcun dubbio sulla definitiva sistemazione, di cui l'onorevole Giuseppe Niccolai si preoccupa. Lo stesso Parlamento potrà avanzare le sue osservazioni allorché il bando per l'appalto-concorso sarà pubblicato. Sarà nostra cura mettere a disposizione di tutti i colleghi quei dati e quei chiarimenti che il Ministero potrà fornire, in modo da consentire che ciascuno possa decidere in piena libertà.

A proposito dell'osservazione avanzata dall'onorevole Fulci, ribadisco le stesse preoccupazioni di segretezza che hanno guidato sia la commissione ministeriale, sia l'atteggiamento del relatore, sia il mio stesso atteggiamento. Una qualsiasi anticipazione darebbe

ad altri la possibilità di avere conoscenza di particolari, che per il momento è bene rimangano segreti.

FULCI. Per l'appalto-concorso occorre fornire certi elementi, altrimenti non si può partecipare al concorso stesso. Se non sappiamo quali sono questi elementi, come facciamo a bandire un appalto concorso?

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Gli elementi saranno evidentemente contenuti nelle premesse e nelle conclusioni della relazione della commissione ministeriale. Essi non possono essere resi di pubblica ragione, perché non possiamo dare a chicchessia la possibilità di avere dei privilegi: il criterio di segretezza è dovuto a questo elemento fondamentale.

Desidero raccomandare alla Commissione l'approvazione sollecita dei due disegni di legge, che nulla vieta possano essere unificati, in modo da consentire l'immediato espletamento dell'appalto-concorso.

Il relatore ha raccomandato che della futura commissione esaminatrice facciano parte i componenti dell'attuale commissione. Faccio osservare che, nel momento in cui l'attuale commissione verrà a completare i suoi lavori, si avrà un periodo di vacanza tra l'insediamento della nuova commissione ed il termine di funzionamento della commissione precedente, il che potrebbe pregiudicare la situazione, mancando eventuali responsabili. Di ciò si è preoccupato il Ministero dei lavori pubblici, ed è allo studio un provvedimento che consenta di assicurare una soluzione di continuità, anche tenendo conto della raccomandazione del relatore a proposito della composizione della futura commissione.

TODROS. Visto che il Governo ha dichiarato di essere d'accordo circa una organica unificazione dei due provvedimenti, visto che il relatore ci ha comunicato che la commissione nominata con legge n. 506 ha ultimato i suoi lavori e la relazione è in corso di stampa, per dar modo alla nostra Commissione di esaminare attentamente il problema e per procedere organicamente all'unificazione dei due provvedimenti, eliminando quelle condizioni di incertezza che lo stesso relatore (con un imbarazzo che comprendo) ha manifestato, propongo un rinvio del seguito della discussione e la costituzione di un comitato ristretto, affinché si proceda con serietà in una materia tanto delicata. Al comitato ristretto, ovviamente, dovranno essere forniti

gli elementi mancanti, come ad esempio la relazione cui ho accennato.

CALVETTI. Desidero esprimere sostanzialmente la mia adesione al concetto messo in evidenza dall'onorevole Todros. A questo punto, tenendo conto delle varie osservazioni e proposte, mi associo nel chiedere un rinvio della discussione che consenta la nomina di un comitato ristretto che possa elaborare un testo unificato dei due provvedimenti.

FIOROT. Vorrei soltanto fare una osservazione, signor Presidente. Noi abbiamo all'ordine del giorno cinque o sei progetti di legge di cui continuiamo a rinviare la discussione. Ora, sono d'accordo per l'unificazione dei due progetti in questione: però devo rilevare che una delle osservazioni che spesso sentiamo fare è che il Parlamento non funziona. Noi naturalmente non possiamo dire che non funziona, ma è certo che in sede di Commissione abbiamo questa tendenza al rinvio.

Sarei pertanto favorevole anche alla costituzione di questo Comitato ristretto, purché esso termini i suoi lavori entro un breve periodo: proporrei anzi di stabilire un termine preciso.

PRESIDENTE. Onorevole Fiorot, come ella certo ricorderà i rinvii che siamo stati costretti a fare sono sempre dipesi dall'attesa di pareri di altre Commissioni. Quando noi abbiamo costituito un Comitato ristretto — il che, se non erro, è avvenuto una sola volta — tale Comitato ha esaurito il suo compito con rapidità estremamente commendevole. Pertanto, senza fare previsioni circa la rapidità con cui opererà il Comitato che, se la Commissione è d'accordo, potremo costituire, ritengo che i precedenti siano tali da poter pensare che il lavoro di questo Comitato sarà molto rapido.

BERAGNOLI. Comprendo, signor Presidente, le preoccupazioni espresse dal collega Fiorot; devo però osservare che noi non potremmo certo contribuire minimamente a fugare l'impressione negativa circa l'efficienza del Parlamento qualora emanassimo delle leggi mal formulate. Il Parlamento, per funzionare bene, non deve soltanto essere celere e rapido, di un'efficienza, per così dire, superficiale, ma deve preoccuparsi di produrre buone leggi. Ebbene, lo sforzo che qui stiamo facendo è proprio quello di giungere ad un provvedimento che sia buono in tutti i sensi, senza che si sprechino soldi, senza possibil-

mente dover ritornare sul problema perché gli stanziamenti non sono sufficienti, e soprattutto senza trascurare le possibilità di approntare concretamente nella legge stessa uno strumento che tenda a risolvere il problema.

Credo di poter rivendicare ad onore di tutti i membri della Commissione, anche per la modesta esperienza che ho nel passato, che questa è certamente una delle Commissioni che ha dato prova di essere celere, solerte ed efficiente, una Commissione che certamente non ha portato acqua al mulino di coloro che rivolgono al Parlamento l'accusa di non funzionare.

PISONI, *Relatore*. Mi trovo sostanzialmente d'accordo, signor Presidente, sulla posizione assunta dalla Commissione. Vorrei soltanto osservare che finché non saranno approvati questi disegni di legge difficilmente potrà essere emanato il bando di concorso in quanto, mancando i finanziamenti, esso non avrebbe alcuna possibilità di avere seguito. Perciò anche la pubblicazione del bando dipende dalla celerità con cui si giunge ad una formulazione definitiva del progetto di legge. Dobbiamo anche tener presente che il provvedimento dovrà passare all'esame del Senato e quindi necessariamente dovrà intercorrere un certo periodo di tempo prima che esso possa trovare attuazione.

Fatte queste osservazioni, mi auguro che il Comitato che dovremo costituire possa espletare il suo lavoro nel minor tempo possibile.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Conoscendo la sensibilità della Commissione, il Governo si rimette alle sue decisioni.

PRESIDENTE. Mi pare, onorevoli colleghi, che vi sia un sostanziale accordo fra tutte le parti, espressamente o tacitamente manifestato, nel senso di rinviare l'ulteriore esame del provvedimento e nel senso di costituire un Comitato ristretto per esaminare la possibilità dell'unificazione dei due progetti in un unico provvedimento. Tutto questo, naturalmente, con quell'ampiezza e quella libertà di forme che è propria dei Comitati ristretti e che certamente ci consentirà di svolgere un lavoro che confido vivamente possa essere soddisfacente.

Pongo in votazione la proposta di procedere alla nomina di un Comitato ristretto.

(È approvata).

Avverto che il Comitato ristretto sarà costituito, oltre che da me e dal relatore, dai deputati Achilli, Amodei, Beragnoli, Calveti, Niccolai Giuseppe, Quilleri e Todros.

Il seguito della discussione dei due disegni di legge è pertanto rinviata ad altra seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica 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); 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. 629, 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, concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia » e della proposta di legge n. 616, di iniziativa dei deputati Degan, Boldrin e 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 ».

Informo i commissari che in ordine a questi provvedimenti la Commissione (Affari costituzionali) ci ha fatto pervenire un parere favorevole sull'articolo aggiuntivo 1-ter. Il parere, come ho detto, è sostanzialmente favorevole, a condizione che l'articolo 1-ter proposto sia modificato come segue:

« Per le incombenze spettanti al magistrato alle Acque, nonché all'ufficio del Genio civile di Venezia, previste dalla legge 5 luglio 1966, n. 526, il magistrato alle Acque, previa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, potrà avvalersi di personale tecnico estraneo all'amministrazione con rapporto professionale.

La spesa occorrente per detto personale graverà per la misura massima di lire 35 milioni, per ciascun esercizio, su apposito ca-

pitolo da istituirsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Per l'esercizio in corso si procederà alla riduzione di corrispondente somma, del capitolo 1070 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ».

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Poiché solo in questo momento vengo a conoscenza del parere che la I Commissione ha espresso sull'emendamento Degan, vorrei pregare la Commissione di accordare un breve rinvio perché il Governo possa riflettere sul nuovo testo dell'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta avanzata dall'onorevole rappresentante del Governo.

(È approvata).

Il seguito della discussione del disegno e della proposta di legge è pertanto rinviato 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 ».

Informo la Commissione che il relatore, onorevole Degan, ha chiesto un ulteriore rinvio della discussione di questo disegno di legge poiché ha bisogno di un altro approfondimento del problema.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

La discussione del disegno di legge è pertanto rinviata ad altra seduta.

**Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge n. 712, concernente: « Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'at-

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

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nella precedente seduta la discussione fu sospesa in seguito al desiderio unanime di avere ulteriori chiarimenti sul problema. Alcuni documenti sono stati distribuiti da parte del Ministero dei lavori pubblici e oggi il sottosegretario dello stesso dicastero desidera aggiungere ancora qualche chiarimento.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le due questioni principali sulle quali furono manifestate delle perplessità da parte degli onorevoli colleghi riguardavano il modo del finanziamento e la ripartizione analitica dei 32 miliardi stanziati. Seguendo la relazione, fornirò ragguagli sui dati richiesti, perché la Commissione possa vagliare con maggior esattezza le cifre attribuite alle singole voci.

Per quella lealtà che deve distinguere ciascuno di noi e in primo luogo l'Esecutivo, ricorderò quanto è stato già detto — in ordine alle ragioni che diedero origine alla costruzione dell'autostrada — nella relazione svolta dal collega onorevole Carra. A nessuno di loro è sfuggito il principio fondamentale che seguì il Governo di quell'epoca, quello cioè di dotare l'Italia meridionale di una rete autostradale in congiungimento con quella, già esistente, che arriva a Napoli, in modo da consentire il libero scorrimento dal nord al sud, in mancanza del quale non si sarebbe mai raggiunta l'invocata valorizzazione del sud. Con l'autostrada in questione, il Governo di allora ritenne di poter sopperire a quella carenza di vie di comunicazione che per centinaia di anni aveva afflitto il sud del nostro paese. Date le caratteristiche della zona, il Governo di allora prevede un'autostrada avente identiche caratteristiche delle altre, con rapido scorrimento e — per le ragioni a tutti note — senza pedaggio. Quando fu impostato il primo provvedimento, a causa della rapidità con cui venne assunto, non fu esaminato a fondo l'assetto geologico di quelle zone, assetto che del resto non era chiaramente noto ai nostri tecnici, in considerazione del fatto che nel sud non erano state mai costruite autostrade. Ci siamo trovati di fronte ad una natura del terreno diversa da quella di altre zone; ecco perché c'è una differenza tra i costi previsti e quello che costeranno effettivamente queste costruzioni. D'altra parte, parlare di una spesa media di 200 milioni di lire a chilometro per un'autostrada è assurdo, quando in trac-

ciati simili, e mi riferisco al tratto dell'autostrada del Sole compreso tra Firenze e Bologna, la spesa è stata di oltre 1 miliardo di lire al chilometro. Come gli onorevoli colleghi possono constatare dalle fotografie che abbiamo allegato alla relazione e dalla documentazione che abbiamo presentato alla Commissione, ci siamo trovati di fronte ad opere impreviste; chi scorre l'intero tracciato, potrà notare che ci sono forse più viadotti che non strada normale. Il tracciato più difficile è quello che partendo dalla pianura si avvia verso il Vallo di Diana, e quello in prossimità delle province di Cosenza e di Catanzaro; del resto, basta osservare le fotografie per rilevare con facilità che la spesa per chilometro è di gran lunga inferiore alla spesa media chilometrica di tutte le altre autostrade, che si è aggirata sul miliardo.

Desidero ora entrare nel merito delle spese che sono riportate nella relazione che accompagna il disegno di legge per spiegare come si giunge alla cifra di 32 miliardi. Nella voce a) della relazione si parla di situazioni geologiche impreviste, nuovi allacciamenti alla viabilità ordinaria, svincoli ed aste di raccordo. Si prevede per queste necessità una spesa di 6 miliardi di lire. Come si arriva a queste cifre? Si deve provvedere ai nuovi svincoli che non erano stati previsti nel progetto originario; l'« Anas » spesso si trova di fronte alle richieste dei comuni che non vogliono essere tagliati fuori dal tracciato, ed è quindi costretta ad aderire alle richieste di tali comuni, perché altrimenti la autostrada non raggiungerebbe il fine che ci si è prefissi, quello cioè di incrementare lo sviluppo economico del sud. Il primo di questi svincoli si trova in località Casella, e il costo si aggirerà sui 187 milioni di lire; un altro si trova in località Marano, per un costo di 413 milioni ed un altro ancora in località Medio Savuto per un costo di 900 milioni. Per questi tre svincoli si prevede una spesa globale di 1 miliardo e 500 milioni di lire. Per le gallerie — mi riferisco alla galleria di Serra dell'Ospedale e ad altre ancora — la spesa globale si aggirerà sui 3 miliardi e 700 milioni di lire; per altri allacciamenti alla viabilità ordinaria è prevista una spesa di circa 800 milioni. Sommando esattamente le tre cifre di cui ho parlato, si arriva alla cifra globale di 6 miliardi.

Per quanto riguarda la voce b) — costruzioni di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada — è prevista una spesa di 5 miliardi; se i colleghi lo desiderano, posso dilungarmi sulle singole voci, altrimenti de-

positerò i documenti relativi in modo che possano essere a disposizione dei colleghi. Comunque, per i fabbricati di Salerno, Cosenza e Reggio Calabria, è prevista una spesa di 1 miliardo e 800 milioni; per le attrezzature è prevista una spesa di 180 milioni, per un totale, quindi, di 1 miliardo e 260 milioni. Sono previsti inoltre fabbricati ad Eboli, Sala Consilina, Sant'Eufemia, Palmi ed altre località per un totale di 1 miliardo e 207 milioni. Tra Salerno e Reggio Calabria, sono previste 17 stazioni intermedie; per altri fabbricati il costo sarà di 142 milioni.

GUARRA. Qual è la destinazione di questi edifici?

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta delle abitazioni dei casellanti e dei locali per gli uffici; le stazioni solitamente sono lontane dai centri abitati, e quindi è necessario offrire a questi lavoratori una degna dimora. Questo è necessario anche se si considera quelle che sono le condizioni climatiche in questi posti nei mesi invernali.

Per i casellanti sono previsti 41 complessi, per una spesa complessiva di 2 miliardi e 300 milioni; sommando le voci che ho elencato si giunge a un totale di 4 miliardi e 934 milioni. Nella relazione che accompagna la relazione si parla di una spesa di 5 miliardi.

Per quanto riguarda la voce c), che prevede una spesa di 3 miliardi per impianti di illuminazione delle gallerie e delle stazioni di svincolo, devo dire che solo per le stazioni di svincolo saranno spesi 1 miliardo e 390 milioni di lire; per l'illuminazione delle gallerie superiori ai 150 metri, e che si trovano a una distanza tra loro di 50 chilometri, la spesa globale sarà di 1 miliardo e 370 milioni. Le due voci sommate portano alla spesa globale di 3 miliardi e 160 milioni; il disegno di legge aveva previsto una spesa di 3 miliardi, ma se si vede la voce precedente, si noterà che le due voci si compensano l'un l'altra. Ricordo che i progetti per questi impianti di illuminazione sono stati approvati dal consiglio di amministrazione dell'« Anas » nella seduta del 7 novembre 1968.

Per quanto riguarda la voce d), è prevista la spesa di un miliardo per impianti di telecomunicazione. È facilmente comprensibile la necessità di impiantare lungo tutto il tracciato dei telefoni per consentire all'automobilista che abbia avuto un incidente, o che sia rimasto fermo per un guasto meccanico, di



chiedere soccorso. E questi telefoni devono essere installati a poca distanza l'uno dall'altro.

Per quanto riguarda invece la voce e) — spese derivanti dalla definizione del contenzioso amministrativo — è prevista la spesa di 5 miliardi. Ricorderò agli onorevoli colleghi che ogni volta che si è chiamata in giudizio l'amministrazione dello Stato, la cifra preventivata molte volte si è moltiplicata per cento e forse anche più.

L'« Anas » ha dovuto far fronte anche a diverse soccombente sulla scorta di quanto si è verificato in alcune zone ed a seguito di determinate sentenze. L'amministrazione ha lo scopo di non aggiungere ulteriori spese amministrative e viene nella determinazione di concordare sempre la misura dell'indennità di espropriazione ad evitare molti giudizi che potrebbero aggravare, come nel passato, la situazione dell'amministrazione stessa.

Per quanto riguarda l'altra voce — revisione dei prezzi — ricorderò agli onorevoli colleghi che, in relazione alla variazione che si è determinata nel prezzo per chilometro e quindi agli appalti cui si è addivenuti, si è dovuta necessariamente prevedere nella indicazione dei prezzi una variazione, per cui il calcolo definitivo si aggira precisamente sugli 8 miliardi.

Senza ricordare in questa sede il modo in cui sono avvenute le espropriazioni, vorrei limitarmi ad accennare che 32 miliardi — e questo riconferma quanto ha dichiarato il relatore Carra — è lo stanziamento che il Ministero dei lavori pubblici richiede per il completamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria in via definitiva, salvo imprevisti che ci auguriamo non si verifichino ulteriormente.

Ove eventi imprevedibili non dovessero verificarsi, con la somma di 32 miliardi si dovrebbe completare tutta l'autostrada e renderla, nei termini stabiliti dalle previsioni, operante ed in piena efficienza con quel vantaggio per l'Italia del sud cui abbiamo accennato e su cui tutti i partiti politici rappresentati nel Parlamento italiano sono senz'altro d'accordo.

Vorrei rispondere al quesito che è stato posto in merito al raccordo relativo all'abitato di Scilla e Bagnara. Vorrei ricordare che la zona di Scilla è a pendenza montana ed è attraversata dalla strada statale n. 18, la quale assume ivi un andamento particolarmente tortuoso per l'esistenza di alcuni tornanti. È qui presente il sindaco di Scilla che ben conosce la tortuosità di questa via di comuni-

cazione. L'autostrada scorre in corrispondenza della zona del cimitero e l'innesto è previsto in corrispondenza della strada comunale fiancheggiata il cimitero stesso. Ritengo opportuno, però, che l'« Anas » assicuri il collegamento diretto dell'autostrada con la statale n. 18 mediante un tratto di nuova strada completamente esterno all'abitato; così come è nei voti dell'Amministrazione comunale, si provvederà non appena saranno disponibili i fondi di cui al disegno di legge all'esame del Parlamento. Fornirò una copia del tracciato relativo all'uscita dell'autostrada sulla strada statale n. 18. È chiaro che si tratta di un progetto di massima suscettibile di eventuali correzioni, qualora l'Amministrazione comunale voglia dare suggerimenti all'« Anas », che sarà ben lieta di venire incontro ai desideri delle popolazioni.

Altra importante questione che hanno posto gli onorevoli colleghi della Commissione riguarda il finanziamento. Sono state manifestate preoccupazioni da molti commissari ed in particolare dagli onorevoli Beragnoli, Fulci e Niccolai nel senso che questa forma di reperimento dei fondi, pur non incidendo sul bilancio normale, avrebbe portato al depauperamento delle cifre a disposizione dell'« Anas ». Desidero chiarire la strutturazione dei finanziamenti dell'« Anas » per dimostrare come questa preoccupazione possa essere fugata. Come gli onorevoli colleghi sanno, un'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e sugli olii minerali perviene nelle casse dell'« Anas ». Il gettito a tale imposta che nell'esercizio 1962-63 per la parte di spettanza dell'« Anas » superava di poco i 71 miliardi, ha raggiunto nell'esercizio 1968 la cifra di 145 miliardi e nell'attuale esercizio quella di 164 miliardi. Si tratta quindi di un aumento costante...

BERAGNOLI. ...e con il recente aumento del prezzo della benzina naturalmente è aumentato anche il *plafond*.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Da persona intelligente quale egli è, il collega Beragnoli ha tratto le conclusioni del mio discorso: volevo, appunto, dire che potremo tranquillamente completare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria senza incidere assolutamente sul bilancio dell'« Anas ». Desidero riportare i dati relativi al gettito dell'imposta in questione per la parte di spettanza dell'« Anas » dal 1965 al 1969: 40 miliardi nel 1965, 48 miliardi nel 1966, 60

miliardi nel 1967, 70 miliardi nel 1968 e 76 miliardi nell'esercizio in corso.

Con queste cifre l'amministrazione ritiene, con il bilancio ordinario, di poter venire incontro a tutti i *desiderata* delle popolazioni del sud d'Italia, in modo da consentire che non solo questa autostrada che costituisce la spina dorsale della penisola possa essere percorsa rapidamente, ma che anche il contributo che lo Stato ha il dovere di dare per la viabilità ordinaria non venga a mancare. Parallelamente alla costruzione delle autostrade, è necessario ammodernare le strade ordinarie. Con ciò rispondo all'onorevole Guarra, che si premura sempre di ricordare la sua terra d'origine, che poi è anche la mia. L'amministrazione dei lavori pubblici è grata a questa Commissione che sempre accoglie con premura le istanze del sud. Le strade comunali e provinciali verranno ammodernate in modo da consentire un allacciamento rapido, per favorire il turismo e per dare prosperità ai nostri paesi che altrimenti rimarrebbero isolati.

Concludo il mio intervento, nella fiducia di aver dato agli onorevoli colleghi che me ne hanno fatto legittima richiesta tutti i dati necessari. L'Esecutivo è sempre lieto di offrire tutte le delucidazioni del caso. Mi auguro che la Commissione voglia, con la rapidità che la distingue, anch'essa andare incontro alle popolazioni del sud, approvando il provvedimento in esame.

**PRESIDENTE.** Desidero chiarire che quanto detto dall'onorevole sottosegretario ha il significato di una integrazione della relazione che accompagna il disegno di legge.

Credo quindi che possiamo senz'altro riprendere la discussione generale.

**TODROS.** Desidero fare alcune considerazioni, che integrano quanto già detto dai colleghi del mio gruppo nella scorsa seduta. Giustamente, essi hanno chiesto una serie di notizie e documenti, data la scarsa precisione della relazione che accompagna il disegno di legge. Oggi l'onorevole sottosegretario ci ha offerto alcuni chiarimenti. Ma io, più che ad essi, desidero riferirmi al materiale inviato dall'« Anas ». Ritengo che l'« Anas » dovrebbe agire in modo più serio nei confronti del Parlamento, non inviando ad esso dei « compitini » stesi all'ultimo momento, ma fornendo gli elementi necessari per la valutazione di spese dell'ordine di miliardi, condotte attraverso imprevidenze, errori, scarsi approfondimenti, che sono propri dell'esecu-

zione dei lavori da parte dell'« Anas ». D'altro canto, che tali lavori siano soggetti a tutta una serie di errori pagati miliardi dalla collettività risulta dalla stessa relazione inviata dall'« Anas ». In essa, è chiaramente individuato come si iniziano nel nostro paese opere per centinaia di miliardi in base a progetti di massima che non tengono conto dello stato geologico del suolo; ne consegue che queste grandi infrastrutture provocano rotture nell'equilibrio delle zone che attraversano. Basta guardare le fotografie inviate per comprendere quale devastazione dei panorami e delle stratificazioni, degli alvei autostrade provochino. Le fotografie sono spaventose. Per ognuna di queste opere sono costruiti chilometri di strade di avvicinamento agli imbocchi, sono aperte cave per deposito di materiale per migliaia di metri cubi, sono turbati gli alvei dei fiumi per procurarsi tutto il materiale inerte necessario ai getti, sono distrutte intere montagne. Ciò rende l'idea di cosa significhi eseguire un'opera come questa in un terreno accidentato come quello che si deve attraversare. E ciò avviene con progetti di massima, modificati durante il corso delle opere, con appalti ammaestrati (tanto che le imprese sanno addirittura prima dell'appalto quale lotto avranno e si recano anche a fare i contratti per il gas e la luce, nonché gli acquisti di materiale, prima che i lavori comincino e che la stessa gara sia espletata), con modifiche studiate dall'impresa in modo da tener sempre conto dei prezzi ad essa più favorevoli, con capitolati imprecisi. Sarebbe interessante fare una inchiesta su questi lavori. Scopriremmo importanti dettagli a proposito di quelle forze politiche che assorbono da lavori di questo tipo finanziamenti enormi per le loro campagne elettorali. È indicativo che l'onorevole sottosegretario si sia espresso come si è espresso. Io comprendo che l'autostrada si trova nel suo territorio. Egli potrà fare una bella intervista alla televisione, dicendo di aver fornito alla Commissione tutti gli elementi da essa richiesti per approvare il disegno di legge e consentire la prosecuzione dei lavori, ma a me ciò non interessa, perché queste cose col tempo si pagano e si pagheranno sempre.

Il « compitino » dell'« Anas », come dicevo, è pieno di contraddizioni, e dimostra chiaramente come l'« Anas » conduce i suoi lavori e tratta il Parlamento. Noi abbiamo chiesto chiarimenti seri, e non l'elenco o la descrizione delle gallerie: questo non ci interessa. Noi vogliamo sapere con precisione i motivi per i quali nel nostro paese si parta

con progetti di 180 miliardi e nel corso dei lavori si abbia il raddoppio della spesa. In relazioni come quella che ho sott'occhio vi sono particolari che fanno ridere. Le autostrade nel nostro paese sembrano costruite attraversando montagne che assomigliano a panettoni a sorpresa: c'è un primo strato di cioccolata, poi c'è uno strato di crema, poi uno strato di mandorlato e, infine, si trova la sorpresa al centro: il liquore.

Tale relazione, inoltre, così come è stata presentata dice chiaramente che noi parlamentari siamo soltanto gli « sciocchi di turno » che dovrebbero bere tutto. Il direttore dell'« Anas » che ha ricevuto le nostre richieste avrà ritenuto che siamo tutti dei cretini e che è sufficiente scriverci due righe. Queste due righe ci sono state scritte e ci è stato detto che quella autostrada verrà a costare meno delle altre, verrà a costare 700 milioni al chilometro invece di 800 milioni, 1.200 milioni, eccetera. Si è pensato che tanto i parlamentari guardano soltanto le cifre e non sono degli specialisti in questa materia.

Questa è la sostanza di come questi dirigenti dell'« Anas » trattano il Parlamento. Nessun rispetto per noi! Essi non ci forniscono — ecco lo svilimento del Parlamento — nel presentarci queste proposte, tutti gli elementi per poter controllare e per poter decidere. Così noi continuiamo ad esaminare dei provvedimenti nei quali non troviamo nessun elemento di giustificazione. Che cosa ci inviano infatti? Ci inviano delle fotografie, una relazione che è compilata come è compilata e dove non troviamo nessun elemento di raffronto. Per le autostrade non si possono fornire delle cifre medie per il costo a chilometro ma bisogna invece specificare: tanto è costata al metro lineare la galleria, tanto è costato al metro cubo lo sbancamento, eccetera.

Poiché questa, dunque, è soltanto una presa in giro e poiché questo è l'andazzo continuo seguito nella esecuzione delle opere pubbliche sia in quella parte del territorio che in altre, non possiamo che dichiararci insoddisfatti e non possiamo che esprimere il nostro disappunto.

Del resto le cifre fornite dall'onorevole sottosegretario noi non le abbiamo nemmeno ascoltate, non le abbiamo nemmeno prese in considerazione perché esse dicono tanto e niente. Che cosa ci interessa infatti sapere che un tale raccordo costa « x » che una tale galleria costa « y »? Si tratta di cifre che rimangono a verbale ma che nessuno di noi

può controllare se siano soltanto soluzioni di comodo per favorire, Tizio, Caio o Sempronio.

Questo, come ho già detto, è un andazzo che dura ormai da troppo tempo. Il nostro territorio è diventato una vera e propria « tela di ragno » di autostrade. Continuiamo pure a fare autostrade: ci accorgeremo poi quale vantaggio esse avranno procurato alla economia del sud. Quando, nel prossimo futuro ci troveremo ancora di fronte allo spopolamento di quella parte del territorio, allora sapremo valutare e sapremo dare il giusto valore alla vostra « storia », che ormai troppe volte ci avete raccontata, e cioè che l'autostrada serve a risolvere il problema del sud.

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Todros, l'autostrada concorre a risolvere tale problema.

TODROS. Concorre a rovinare quel po' di paesaggio che resta!

Avendo dichiarato la nostra insoddisfazione ed avendo avanzato la nostra protesta per il modo con il quale il Parlamento viene trattato, ancora per una volta non voteremo a favore di questo disegno di legge, coerentemente con la nostra posizione sul problema delle autostrade, e ci asterremo dalla votazione. Desideriamo però dichiarare al Governo che d'ora in avanti noi, come gruppo comunista della Commissione dei lavori pubblici, non accetteremo più di esaminare progetti di legge senza che ci siano forniti tutti gli elementi necessari per una valutazione precisa e chiara, valutazione che ci permetta di prendere delle decisioni definitive. Sarà compito del Governo o della maggioranza, quando saremo convocati per esaminare rispettivamente disegni e proposte di legge, fornire tutti gli elementi necessari all'individuazione seria e precisa del problema da trattare. Questo al fine di evitare che la nostra azione sia continuamente richiamata all'esame di disegni e di proposte di legge, le quali, frazionate e senza un supporto serio di presentazione, vengano approvate affrettatamente senza che sia possibile prevedere tutte le conseguenze che esse provocheranno sulla vita del paese.

Ci asterremo dunque, come ho già detto, dalla votazione sul disegno di legge.

QUILLERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, evidentemente esistono dei motivi fondati di perplessità per il modo con il quale è stata condotta questa faccenda. D'altra parte, al punto al quale siamo arrivati, pur re-

stando aperto il problema e il discorso generale sulle autostrade, è evidente la necessità di completare questa autostrada.

La relazione dice chiaramente che è stata sbagliata l'indagine geologica e che questo è la causa del maggior costo dell'opera. Guardando le fotografie che ci sono state inviate, emerge in modo chiaro il fatto che non è stato condotto uno studio del paesaggio ed uno studio per la difesa del suolo. Siamo di fronte ad un'opera di grande valore ma ci preoccupa anche la possibile rottura dell'equilibrio geologico. È per questo motivo che vorrei che ci venisse assicurato che verrà svolta una indagine seria a questo riguardo, al fine di evitare che domani ci si dica che è stato un fatto eccezionale a provocare gli eventuali danni. Bisogna evitare che vengano create delle premesse in base alle quali il fatto dannoso avvenga per colpa dell'uomo. Il Governo ci dia dunque assicurazioni che verrà compiuta un'indagine seria sulla difesa del suolo e sulla rottura dell'equilibrio geologico.

Fatta questa breve premessa, a nome del gruppo liberale, dichiaro che voterò a favore di questo provvedimento.

AMODEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendo associarmi a quanto è stato detto dall'onorevole Todros. Senza fare un discorso sulle autostrade a livello socio-economico, per evitare che diventi troppo lungo e restando al solo livello tecnico, dobbiamo registrare quanto ci è stato detto e cioè che questa autostrada viene a costare meno di una autostrada media. Noi facciamo rilevare che mancano elementi giustificativi in base alle quali approvare questa spesa. Si è detto che il costo è di 700 milioni al chilometro. Ma qui potrebbe venir fuori un altro discorso e cioè che l'autostrada dovrebbe venire a costare di più. Dovrebbe venire a costare di più nella misura in cui si volesse ovviare al fatto che normalmente la costruzione di un'autostrada è una ragione di rottura dell'equilibrio idrogeologico della zona, per cui la costruzione di un'autostrada richiede necessariamente opere di difesa del suolo.

Recentemente parlavo con un professore del Politecnico di Torino il quale faceva parte della famosa Commissione presieduta dal professor De Marchi. Ebbene, egli diceva con piena convinzione che la ragione principale dell'alluvione di Firenze era stata l'autostrada del Sole.

Ora, da un piccolo calcolo che si è impostato, evidentemente molto sommario perché mancavano dati ben precisi, risulterebbe che

un'autostrada, per rispondere all'esigenza di tutte le opere relative alla difesa del suolo, necessarie a non rendere dannosa l'autostrada stessa e a salvaguardare il territorio, dovrebbe costare all'incirca il doppio. Ebbene, credo che se fosse generalizzato questo calcolo tutta la politica che il Governo italiano sta attuando relativamente alle autostrade verrebbe ad avere un taglio completamente diverso; cioè a dire, in un calcolo dei benefici e dei costi si verrebbe a determinare un equilibrio totalmente diverso, che probabilmente spingerebbe anche a cambiare direzione.

A me sembra veramente che questa politica delle autostrade — e in questo caso in modo particolare — venga svolta con lo spirito con cui venivano costruite le ferrovie verso il *west* negli Stati Uniti, quando non contavano ragionamenti d'ordine sociale o sindacale od altro, ma bisognava costruire la ferrovia e basta. Qui veramente si sacrificano una infinità di elementi e di fattori che vengono giudicati accessori, purché si abbia un'autostrada della quale poi si possa dire che viene a costare meno dell'autostrada ligure o meno dell'autostrada Firenze-Bologna.

Il fatto che si parta da un progetto di massima per impostare un'opera il cui costo viene in un primo tempo preventivato in 180 miliardi mentre poi ne viene a costare 330, dimostra appunto che questo è un agire da pionieri del *west*, certamente non proprio di un paese che si dice retto da una democrazia parlamentare e che dovrebbe essere un paese civile.

Desidero qui rifarmi, soltanto come paragone, al tipo di rapporto che si era instaurato, nel caso particolare, tra me, professionista incaricato da un ente locale, da un comune, di progettare e poi di dirigere i lavori di un cavalca-ferrovia, e il comune stesso. Avendo a che fare con un ente pubblico e con un sindaco che non era un tecnico, oltre a dover condurre ragionamenti di ordine tecnico che evidentemente tendevano a diminuire i costi, a portare avanti certi discorsi di minimizzazione dei costi, eccetera, dovevo in più trasformare tutta questa documentazione a mio uso in documentazione per l'ente locale in modo che anche il sindaco, non ingegnere e digiuno di certi tipi di discorsi e di certi linguaggi, potesse rendersi conto del perché si faceva l'una cosa o l'altra.

Sulla base di un preventivo di spesa di 80 milioni, ho predisposto una perizia suppletiva di 2 milioni e mezzo, giustificati però sino all'ultima lira, e questo per ragioni che non erano obiettivamente previste nel proget-

to esecutivo. In concreto, il consorzio che gestiva l'opera, mentre inizialmente aveva raggiunto un certo accordo, in un secondo tempo ha voluto che fossero eseguite altre opere, il cui costo appunto si aggirava sui 2 milioni di lire.

Qui però abbiamo un altro tipo di rapporto e ci troviamo di fronte all'assurdità di stanziare delle somme senza un progetto esecutivo, ci troviamo di fronte a dei discorsi che, come diceva il collega Todros, sembrano discorsi fatti per gli stupidi. Sono infatti discorsi che, rivolti a persone che abbiano una certa preparazione tecnica, non dicono assolutamente niente e richiederebbero ben altra documentazione; e ugualmente non dicono nulla a persone che non siano esperte in merito.

Io, ad esempio, vorrei almeno sapere di che tipo erano gli elaborati del progetto iniziale e quali sono state le varianti effettive. Un mio collega di gruppo parlamentare, calabrese, l'onorevole Minasi, mi diceva che addirittura sono state eseguite variazioni di tracciato da parte di ogni singola impresa: ogni impresa nell'ambito dei singoli lotti ha eseguito dei tracciati diversi. A me sembra che per difendere addirittura una modifica di tracciato non si possa ricorrere, come giustificazione, al fatto che non si potevano eseguire delle campionature e delle indagini geologiche ogni 10 metri.

Vorrei ancora sapere, ad esempio, per ogni tronco, ogni lotto di appalto, quante ditte sono state invitate alle gare di appalto e che ribassi sono stati offerti da queste ditte, e se le spese che sono venute ad aggiungersi alla somma preventivata siano al lordo di questi ribassi d'asta oppure siano al netto.

L'esempio che abbiamo davanti mi sembra che sia estremamente esemplificativo del tipo di autoritarismo, in parte tecnocratico, in parte esclusivamente clientelare, che vi è da parte di queste aziende di Stato, che dovrebbero essere controllate dal Parlamento e dovrebbero farsi un dovere di informare il Parlamento, affinché il Parlamento stesso, controllati i conti, riconosciute e comprese certe ragioni, sia messo in condizione di approvare o non approvare certe decisioni.

Posso perciò preannunciare che anche per quanto ci riguarda ci asterremo dalla votazione del disegno di legge.

NICCOLAI GIUSEPPE. Vorrei fare, signor Presidente, alcune brevi considerazioni. La prima si riferisce al dissesto idrogeologico, a

proposito del quale non si può non dare ragione all'onorevole Todros per quanto ha detto. Noi abbiamo di fronte il disastro del Vajont che ci testimonia come la spinta consumistica dal basso non abbia origini classiste, perché in questa spinta consumistica tutti la vogliono compresi i lavoratori. Ci troviamo di fronte ad una società che sta divorando se stessa. Ebbene, noi dobbiamo evitare che su questa autostrada si raccolgono morti proprio per il dissesto idrogeologico, così come si sono raccolti e si stanno raccogliendo morti sull'autostrada del Sole: non dimentichiamo l'episodio di Fabbro, dove appunto delle persone sono annegate nell'autostrada del Sole. È assolutamente da evitare, ripeto, che si verifichino fenomeni di questo genere.

La seconda considerazione che vorrei fare, signor Presidente, riguarda la documentazione. Io non ho una lunga esperienza parlamentare, ma sono consigliere comunale...

BRANDI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È cosa diversa.

NICCOLAI GIUSEPPE. Sì, ma voglio dire che quando vado in consiglio comunale a discutere i problemi, trovo un fascicolo con tutti i dati relativi; qui invece non troviamo nulla, nella maniera più assoluta. Abbiamo, ad esempio in esame il disegno di legge relativo alle opere ospedaliere, per il quale vi è una breve relazione: poi ognuno deve andare a cercare i dati e gli elementi necessari per una approfondita conoscenza del problema. Mi sembra veramente una cosa assurda.

A questo proposito mi pare che il Senato abbia indicato una strada che potrebbe essere valida. Ho visto che in una Commissione del Senato si è convocato il Ragioniere generale dello Stato. Ebbene, se oggi fosse qui venuto il direttore generale dell'« Anas », quelle giuste parole che ha detto il collega Todros, per la superficialità della relazione, che è un'offesa al Parlamento, avremmo potuto rivolgerle a lui direttamente. In questo modo direttamente e senza l'intermediazione del Governo il Parlamento potrebbe raccogliere i suoi dati dalla burocrazia, con un colloquio faccia a faccia.

Perché ci deve essere come intermediario il Governo? Questi dati noi dobbiamo poterli raccogliere in maniera autonoma, in virtù della nostra funzione di legislatori e di controllo sulla stessa burocrazia. Per queste considerazioni propongo che siano chiamati in Commissione i funzionari dello Stato, specialmente quando si devono affrontare proble-

V LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1969

mi e discussioni di particolare importanza, come nel caso al nostro esame.

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

**CARRA, Relatore.** Dagli interventi svolti e dai chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo mi pare che tre elementi siano affiorati in maniera particolare. Innanzitutto si è evidenziata una progettazione affrettata, con imprevisti che potevano essere previsti, sorprese che non dovevano essere sorprese per l'« Anas ». Il secondo elemento messo in luce dall'onorevole Beragnoli e ripreso poi da altri colleghi, si riferisce alla diminuzione della potenzialità degli interventi dell'« Anas » per la viabilità in genere e la limitata disponibilità per la viabilità minore. Il terzo elemento riguarda questioni di dettaglio, come le spese necessarie per il completamento della funzionalità dell'opera. Ritengo che almeno in parte abbia dato dei chiarimenti in proposito il rappresentante del Governo e che in parte sia ancora compito del Governo replicare. Ci tengo a sottolineare questo, onorevole Todros, perché è vero che devo associarmi al suo rammarico per la insufficienza degli elementi sugli aspetti tecnici e finanziari del problema, ma è altrettanto vero che certe responsabilità competono al Governo in sede di Commissione e non al Parlamento, per cui avrei rifiutato di assumermi la responsabilità di garantire sulle assicurazioni dell'« Anas »: lo spazio per queste assicurazioni deve essere riservato al rappresentante del Governo.

Per quanto attiene al primo punto, dovrei replicare con alcune rapide considerazioni. Il disegno di legge che abbiamo al nostro esame si limita alla autorizzazione all'« Anas » a contrarre mutui. Non voglio con questo limitare la competenza, la capacità di controllo o il diritto da parte dei membri della Commissione di chiedere ulteriori elementi rispetto a quelli forniti nella relazione, ma, riconducendo il problema alla sua natura, credo di potere confrontare questo tipo di provvedimento ad altri in ordine ai quali non sono state sollevate altrettante insistenti contestazioni, come ad esempio quando si è trattato di autorizzare l'« Iri » attraverso l'« Italstrade », oppure società concessionarie formate da enti pubblici o enti locali ad eseguire opere per le quali il nostro compito non era quello di esaminare nel dettaglio le spese necessarie alla esecuzione delle opere stesse quanto invece di autorizzare una partecipazione dello Stato, eventual-

mente con un contributo trentacinquennale, sulle spese stesse.

Le responsabilità esecutive e di progettazione, i rischi cui vanno incontro le società concessionarie private o gli enti pubblici nella esecuzione di opere di questa entità sono sempre rimasti al di fuori della competenza della nostra Commissione.

**BERAGNOLI.** C'è un rapporto diverso.

**CARRA, Relatore.** La nostra competenza è quella di giudicare la validità dell'opera e di inserire una valutazione dell'opera stessa nell'ambito della programmazione che rende noi Parlamento, noi Commissione lavori pubblici, responsabili di quelle scelte e degli investimenti che di massima sono prevedibilmente collegati a quelle scelte.

Questa volta l'onorevole Beragnoli ha fatto notare che non si tratta di una società concessionaria privata, ma di una azienda che dipende direttamente dall'Esecutivo e che quindi è direttamente sotto il nostro controllo come Commissione parlamentare. Ma credo che nei confronti di un ente che è soggetto ad un controllo ben più rigido, nei confronti di una organizzazione che deve necessariamente muoversi nell'ambito di quelle leggi che prevedono certe modalità per gli appalti, la revisione dei prezzi, i collaudi, eccetera, la severità del controllo non debba essere superiore a quella con la quale abbiamo esercitato il controllo stesso nei confronti delle altre società concessionarie. La valutazione che è affiorata in alcuni interventi rispetto alla perizia, alla capacità di progettazione ed esecuzione delle opere da parte del personale tecnico dell'« Anas » potrebbe rappresentare oggetto di un incontro nel quale la Commissione tenti di chiarire determinati elementi con un rapporto diretto, del tipo di quello suggerito dall'onorevole Niccolai, prendendo spunto dalla esperienza fatta al Senato. In verità lo spunto possiamo prenderlo proprio dalla esperienza fatta in occasione dell'esame dello stato di attuazione della legge n. 167, ad esempio. E non è improprio ricordare che questo primo tentativo di indagine conoscitiva venne avviato dalla Commissione lavori pubblici e non dalla Commissione interni, come il risalto dato a certe indagini potrebbe far apparire.

Il rilievo di cui parlavo è certo pesante e può costituire non motivo di una accusa che la Commissione lavori pubblici rivolge all'« Anas », ma di una indagine, di un esame della situazione generale relativa alla gestione dell'« Anas » che dovremo condurre non tanto

in rapporto alla insufficienza tecnica del personale tecnico dell'« Anas », quanto alla insufficienza retributiva e numerica di un corpo tecnico che vediamo troppo spesso umiliato nei confronti di altri corpi tecnici che appartengono ad aziende statali, o, ad esempio, all'« Iri ».

Un esame di questo genere può certamente interessare la nostra Commissione, ma naturalmente va limitato nei termini che ho indicato. Ciò vale tanto più nel caso specifico, in quanto abbiamo avuto modo di valutare, con riferimento appunto alla realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, le condizioni nelle quali l'« Anas » si trova ad operare, senza voler contare le osservazioni che in proposito sono state fatte da ogni parte in occasione di altre discussioni, particolarmente in sede di esame dei bilanci.

BUSETTO. Onorevole Relatore, debbo chiarire che l'onorevole Todros non ha fatto una censura nei confronti del corpo tecnico dell'« Anas »; l'onorevole Todros ha sollevato la questione del modo in cui il direttore generale dell'« Anas », o chi per lui, fornisce delle informazioni al Parlamento. Come vede, si tratta di una cosa completamente diversa.

CARRA, *Relatore*. In questo caso, mi scuso con l'onorevole Todros. Credo, comunque, che si possa essere tutti d'accordo su questo tipo di approfondimento del problema.

Per quanto riguarda il rilievo espresso dall'onorevole Todros, testé chiarito dall'onorevole Busetto, desidero esprimere una mia valutazione, che è di consenso.

In ordine al secondo elemento, condivido il rammarico espresso, tra gli altri, dagli onorevoli Todros, Amodei e Niccolai, per il modo con cui l'« Anas » ha creduto di replicare ai rilievi fatti scavalcando il Governo e mettendo in una certa difficoltà contemporaneamente il Governo, il relatore e la Commissione, con la trasmissione di un promemoria, quando il diritto di replica, all'interno del Parlamento, compete al relatore e al Governo. È un tipo di intervento, quello verificatosi da parte dell'« Anas », che non mi trova d'accordo e pertanto — ripeto — mi associo al rammarico già espresso da altri colleghi; e non tanto per la limitatezza dell'intervento quanto, soprattutto, per il modo con cui un organo dello Stato ha voluto mettersi in rapporto diretto con una Commissione parlamentare, scavalcando l'Esecutivo.

Per quanto riguarda il problema del finanziamento, debbo ricordare che noi non abbiamo approvato il primo finanziamento di 180

miliardi sulla base di un progetto esecutivo predisposto e approvato, ma sulla base di una valutazione di massima dell'entità della spesa, che non era — come ho detto — collegata ad un progetto esecutivo: quindi era evidente il rischio in cui ci saremmo potuti trovare di fronte all'improvviso bisogno di un ulteriore stanziamento.

Sulle questioni riguardanti la viabilità ordinaria statale e minore, sul quale si sono soffermati l'onorevole Beragnoli ed altri colleghi, credo che abbia sia pure parzialmente risposto il rappresentante del Governo; ma un discorso ben più ampio è necessario, perché lo stato in cui si trova la viabilità statale ordinaria è di una tale gravità che richiede un tipo di intervento di ben altra dimensione (e in questo mi riallaccio a quanto è stato osservato dall'onorevole Degan), perché non è possibile, con le sole disponibilità del bilancio ordinario dell'« Anas » e del bilancio ordinario del Ministero dei lavori pubblici venire incontro a certe esigenze. Sarebbe, io credo, necessario esaminare altre possibilità: ad esempio quella, per l'« Anas », di contrarre mutui per la viabilità ordinaria con lo stesso sistema seguito per la costruzione della autostrada Salerno-Reggio Calabria, che potrebbe consentire di attuare un valido piano di interventi per la viabilità ordinaria statale.

Il discorso, che si rifà alle preoccupazioni di ciascuno di noi per la viabilità minore, comunale e provinciale, non può trovare collocazione in questa replica, pur dovendo comunque trovare, da parte del Governo o da parte del Parlamento, una sua idonea collocazione.

Il terzo problema riguarda il dettaglio della spesa ed è stato affrontato dal sottosegretario onorevole Brandi. Mi rendo conto che il dettaglio con cui l'onorevole Brandi ha giustificato la spesa di 32 miliardi previsti dal disegno di legge in esame non è un dettaglio particolareggiato; tuttavia, non credo che la Commissione avrebbe potuto pretendere di esaminare, ad esempio, in dettaglio il progetto di una costruzione del valore di 20 milioni per valutarne la convenienza o meno; alla Commissione sono sufficienti le garanzie che riguardano il modo di procedere all'appalto dei lavori e la vigilanza esercitata dall'« Anas ».

Vorrei concludere con una valutazione. Noi abbiamo parlato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e in essa abbiamo individuato le caratteristiche autostradali; però ritengo che, per il tipo di utilizzo previsto per questa autostrada, il discorso sarebbe più corretto se parlassimo di viabilità ordinaria. Credo infatti che, anche esaminando soltanto i pochi ele-

menti in nostro possesso, noi possiamo constatare come la Salerno-Reggio Calabria sia un'asta di viabilità ordinaria nella quale l'« Anas » si è preoccupata, insieme con la Cassa per il Mezzogiorno, di inserire dei collegamenti per la viabilità ordinaria statale che consistono in cinque direttrici verso est e tre verso ovest rispetto all'autostrada stessa, con una simultaneità che consente lo sfruttamento totale dell'autostrada, che le conferisce funzioni e caratteristiche di viabilità moderna, ma di tipo ordinario e non del tipo classico di autostrada, pure con i suoi 44 svincoli sui 413 chilometri di lunghezza e con i suoi raccordi con altre reti statali ordinarie.

Nel concludere questo mio intervento, non posso non ricordare l'importanza di questa arteria come elemento di indubbio valore per lo sviluppo dell'attività turistica in Calabria. Sento altresì il dovere di lamentare il disagio in cui, nel preparare la mia relazione, mi sono venuto a trovare per la maniera incompleta e non corretta con l'« Anas » ha fornito gli elementi richiesti.

Non mi resta, a questo punto, che auspicare il voto favorevole della Commissione su questo provvedimento, ulteriore dimostrazione — pur avendo l'opera comportato una spesa maggiore di quella prevista e pur non essendo stata realizzata in maniera del tutto soddisfacente — della volontà della Commissione stessa, e in generale del Parlamento, di avviare a soluzione i problemi del sud.

Per concludere devo preannunciare la presentazione di un mio emendamento che, in accoglimento del parere espresso dalla V Commissione bilancio, sposta agli anni finanziari 1969 e 1970 il periodo di tempo in cui l'« Anas » potrà accendere i mutui previsti dal disegno di legge.

**BRANDI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Ben poco mi resta da aggiungere a quanto già detto in precedenza, se non raccomandare alla Commissione l'approvazione di questo disegno di legge.

Vorrei soltanto fare una precisazione in relazione a quanto affermato dall'onorevole Niccolai. Il Governo, e quindi il Ministro dei lavori pubblici, è il responsabile politico dei confronti del Parlamento: ed io, sostituendo il ministro, sono qui ad assumere tutte le responsabilità politiche collegate con le vostre richieste. È ovvio e naturale che il Governo — ed ogni suo rappresentante, quindi — assuma la piena responsabilità, di fronte alla Commissione, al Parlamento ed a tutto il paese, per ogni disegno di legge che presenta.

Ciò detto, accetto di buon grado, a nome del ministro, tutte le raccomandazioni e i suggerimenti emersi nel corso della discussione. Indubbiamente la realizzazione dell'arteria è stata ostacolata da difficoltà obiettive, già illustrate chiaramente dal relatore e chiarite nel corso della discussione. Devo solo dire che, per quante critiche si possono fare, è indubbio che la nuova autostrada rappresenta un valido strumento per venire incontro ai disagi delle popolazioni del meridione. Posso tranquillizzare l'onorevole Guarra dicendo che la costruzione di questa autostrada non ha arrestato l'opera dell'« Anas » e del Ministero dei lavori pubblici in altre direzioni. Parallelamente infatti il Ministero dei lavori pubblici, con i fondi ordinari a sua disposizione, ha provveduto alla realizzazione di numerosi raccordi e all'ammodernamento di molte altre strade. All'onorevole Guarra posso anche dire che nell'ultima seduta del consiglio di amministrazione è stata approvata la realizzazione di un altro tronco della strada statale Basentana, per una spesa di circa due miliardi. Inoltre l'« Anas » ha già pronti altri progetti sia per la realizzazione di altre strade, che dovranno inserirsi lungo la direttrice Sibari-Taranto, realizzando un collegamento diretto dal Tirreno allo Jonio.

Per quanto riguarda la proposta formulata dall'onorevole Degan che l'« Anas » si serva del sistema dei mutui anche per la viabilità ordinaria, posso assicurare che riferirò al Ministro questo desiderio, che a mio avviso è legittimo e potrebbe benissimo trovare attuazione in un disegno di legge di iniziativa governativa o in una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

Per concludere questa mia breve replica, ringrazio tutti i colleghi intervenuti nella discussione, rilevando che, pur nelle posizioni di carattere generale, maggioranza e opposizione — credo di poterlo dire — sono concordi nell'affermare che ora finalmente l'Italia meridionale sarà dotata di una via rapida di scorrimento che congiungerà senza soluzione di continuità il nord al sud e quest'ultimo all'intera rete viaria nazionale.

**PRESIDENTE.** Prima di passare all'esame degli articoli, vorrei fare alcune osservazioni in merito quanto affermato da alcuni colleghi.

Ha già detto il relatore, a proposito della attività informativa della Commissione, che la commissione stessa già in passato, utilizzando al massimo le possibilità offerte dall'articolo 38 del Regolamento, ha iniziato del-



le indagini conoscitive, ponendosi in tal modo all'avanguardia sia nei confronti delle altre Commissioni della Camera sia soprattutto nei confronti del Senato, che solo oggi ha approvato delle modifiche in tal senso al suo Regolamento, che probabilmente consentano, da questo punto di vista, l'esercizio di poteri ancora più ampi. Credo che tutto questo sia materia di discussione non per la Commissione ma per la Giunta del Regolamento. Comunque, sull'esempio di quanto fatto nella scorsa legislatura, penso che, sia per iniziativa della Presidenza, sia su richiesta della Commissione, potremo anche in questa legislatura avvalerci della facoltà concessa dall'articolo 38 nella sua interpretazione più lata.

Devo aggiungere che non era stato chiesto che funzionari dell'« Anas » venissero in questa sede ascoltati in merito all'oggetto del disegno di legge in esame, ma che era stato comunque redatto un documento informativo distribuito a tutti i membri della Commissione. Se comunque in futuro sarà avanzata la richiesta di sentire il parere di tecnici potremo discutere tutti insieme su questo argomento.

Per quanto riguarda il disegno di legge, mi sembra superfluo rilevare che, essendo stato presentato dal Governo è il Governo stesso che se ne assume, *in toto*, la responsabilità.

Sia chiaro, sempre a proposito della presenza di esperti, che questo non potrà in alcun caso avvenire in sede legislativa. Ricordo che nella terza legislatura si verificò, in tal senso, un precedente: non so per quale motivo, ma forse per una svista, alla riunione in sede legislativa di una Commissione partecipò un estraneo, la qual cosa, risaputa, portò all'annullamento di quella seduta, anche se la persona in parola era un senatore.

Se poi, eventualmente, le norme regolamentari saranno modificate — per quello che potranno essere modificate in quanto sotto alcuni profili incontrano dei limiti costituzionali — noi esanderemo ulteriormente la nostra possibilità di attività informativa. Ma, credo che con una ragionevole e forse empirica interpretazione delle norme vigenti, noi potremmo venire incontro alla massima parte delle richieste e delle osservazioni che sono state qui fatte.

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Ne do lettura:

#### ARTICOLO UNICO:

L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di

un ricavo netto di lire 32 miliardi per provvedere al finanziamento occorrente per le ulteriori necessità inerenti il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

I mutui di cui al precedente comma sono ripartiti in egual misura negli esercizi finanziari 1968 e 1969.

Per quanto non previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, della legge 31 dicembre 1962, n. 1845, e successive modifiche; e della legge 14 marzo 1968, n. 262.

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo unico sul quale non sono stati presentati emendamenti.

(*E approvato*).

Al secondo comma, il Relatore ha presentato un emendamento, in relazione al parere espresso dalla Commissione Bilancio, con il quale propone di sostituire le parole « 1968 e 1969 » con le parole: « 1969 e 1970 ».

Pongo in votazione l'emendamento presentato dal Relatore.

(*E approvato*).

Pongo in votazione il secondo comma con l'emendamento testé approvato.

(*E approvato*).

Gli onorevoli Beragnoli, Degan, Guarra ed Achilli hanno chiesto di parlare per dichiarazioni di voto. Ne hanno facoltà.

BERAGNOLI. Signor Presidente, parecchi dei motivi della nostra astensione sono stati precisati nell'intervento, in sede di discussione generale, dell'onorevole Todros. Noi ci asteniamo dalla votazione su questo provvedimento, in quanto si tratta di completare un'opera che fin dalle sue origini non ha visto una nostra opposizione, ma soltanto una deroga dal nostro atteggiamento di principio sul problema delle autostrade, trattandosi di un'opera con caratteristiche e funzioni diverse dalle altre e inoltre realizzata nel mezzogiorno d'Italia.

Questo atteggiamento è stato assunto pur non avendo alcuna illusione che questa opera costituisse una componente determinante per la risoluzione dei problemi del Mezzogiorno, in quanto sappiamo che la soluzione dei problemi delle regioni meridionali richiede una profonda trasformazione dell'economia agricola, una riforma agraria profonda e una industrializzazione ancora più profonda. Senza

V LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1969

di ciò, nessuna infrastruttura, anche la più estesa e più moderna potrà risolvere il problema della vita e del progresso sociale e civile dell'Italia meridionale.

In seguito alla discussione svoltasi, il significato della nostra astensione si trasforma in una vera e propria protesta, come diceva l'onorevole Todros, per il modo come questo provvedimento è andato avanti, con una previsione che si sapeva fin dall'inizio che non poteva essere rispettata e che sarà ampiamente superata dalla realtà effettiva della esecuzione dell'opera.

Siamo inoltre insoddisfatti per la soluzione data alla questione relativa al finanziamento. A questo proposito, concordo con quanto detto dal relatore circa una sottrazione effettiva di fondi per la viabilità statale, provinciale e comunale: questa opera avrebbe dovuto essere finanziata con altri mezzi.

Inoltre, non dimentichiamo che questo problema ci riporta a quello concernente una scelta politica che invece non è stata fatta. Anche quest'anno nel bilancio dello Stato noi abbiamo notato che non vi è nemmeno una lira stanziata per la soluzione di un problema così fondamentale, quale è quello della difesa del suolo.

Inoltre noi avevamo chiesto delle delucidazioni; ebbene, pur apprezzando la buona volontà del rappresentante del Governo, il quale aveva affermato che ci sarebbero state fornite tutte le informazioni richieste, questa attesa è stata vana. Infatti, sono d'accordo con quei colleghi che hanno definito la relazione, che ci è stata fornita, un insulto per il Parlamento. Essa non fornisce alcuna delucidazione effettiva su quanto noi avevamo chiesto.

Termino dicendo che se una accusa noi eleviamo, non la eleviamo all'« Anas » o a questo o a quell'organo tecnico, o a questa o a quell'azienda autonoma dello Stato, ma bensì alla maggioranza, al Governo: ai suoi metodi di direzione politica, ai suoi strumentalismi e al suo elettoralismo. La decisione di questa opera fu presa in modo empirico a seguito di quella famosa visita in Calabria del senatore Fanfani.

Questi i motivi della nostra astensione, che riecheggiano quanto abbiamo avuto occasione di dire altre volte.

DEGAN. Preannuncio il voto favorevole del mio gruppo sul disegno di legge che, nelle sue reali dimensioni, rappresenta la conclusione di un lungo impegno che ha visto Governo, Parlamento ed organi tecnici dell'Amministrazione uniti nella realizzazione

di un'opera che, incontestabilmente, costituisce un elemento positivo per lo sviluppo del Mezzogiorno. È inutile parlare di industrializzazione del Mezzogiorno, in mancanza di un supporto di infrastrutture pubbliche che consenta l'installazione di attività produttive.

BERAGNOLI. Sono venti anni che andate avanti con questa politica e non mi pare che all'industrializzazione del Sud si sia arrivati...

DEGAN. Credo che nessuno abbia mai ritenuto che il problema del Mezzogiorno — che tutti abbiamo ereditato — potesse essere risolto in soli venti anni e senza una logica correlazione di interventi; interventi che, iniziati con la realizzazione delle infrastrutture, oggi sono incentrati soprattutto su uno sforzo di industrializzazione.

Del resto, se possiamo tutti convenire che il metodo dei successivi finanziamenti — nella realizzazione di un'opera — è lungi dall'essere soddisfacente, occorre peraltro fare atto di sincerità, ricordando cosa avvenne in Assemblea, allorché — sia pure con l'opposizione di questa Commissione — alla quasi unanimità fu approvato lo stanziamento per la realizzazione dell'autostrada Palermo-Mazzara del Vallo. Non mi pare che ciò sia stato deliberato in presenza di un progetto provvisto di indicazioni che consentissero di ritenere sufficiente la somma stanziata.

BUSETTO. È falso, onorevole Degan. Ella dà delle informazioni alla Commissione che non rispondono a verità. Lo chieda all'onorevole Gioia, attuale vice segretario del suo partito, come andarono in realtà le cose...

DEGAN. È possibile che io sia incorso in un errore di memoria. Rimane, peraltro, la sostanza del problema reale ed un insegnamento di cui possiamo tutti approfittare.

Concludo richiamandomi ad una proposta alla quale ogni tanto si accenna, in occasione della discussione dei bilanci. Mi domando cioè se quella di uno stanziamento *ad hoc* — sulla base del piano quinquennale — in ordine a progetti da elaborare, e integralmente elaborati, non sia un'indicazione che valga la pena di essere ripresa.

GUARRA. Il nostro voto favorevole al disegno di legge assume il significato di una volontà di non porre intralci alla realizzazione di un'opera necessaria al Mezzogiorno. Restano valide tutte le riserve formulate dal collega onorevole Niccolai, circa la possi-

bile creazione di dissesti idrogeologici e di squilibri paesaggistici, delle cui implicazioni non è tenuto alcun conto nella esecuzione dell'opera, ed in merito, soprattutto, al finanziamento episodico, cui si è vistosamente fatto ricorso per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

ACHILLI. Far parte della maggioranza, in questi ultimi tempi, richiede a noi una continua partecipazione agli oneri e non agli utili della gestione del potere; intendo per utili la soddisfazione di aver contribuito all'adozione di quelle misure di rinnovamento dello Stato, unicamente realizzabili attraverso la discussione e l'approvazione di leggi generali di riforma.

Oggi siamo ancora una volta chiamati a partecipare agli oneri. È chiaro che lascio subito da parte tutti i discorsi relativi ai motivi di necessità cui il disegno di legge risponde. È evidente che il rapporto tra industrializzazione ed infrastrutture è determinante ai fini di una certa soluzione. D'altronde qui non si è mai inteso discutere sulla validità dell'opera come tale. Siamo stati più volte portati a lamentarci, *a posteriori*, del modo con cui essa è stata condotta ed a parlare di quello secondo il quale vorremmo che fossero realizzate le opere pubbliche.

Dico questo perché noi socialisti crediamo sinceramente alla funzione dello Stato. Il recente episodio dell'appalto di importanti opere di infrastrutture ad organismi non direttamente controllati dal Parlamento, è fatto che deve preoccuparci tutti, al di là delle differenziazioni di partito. Riteniamo che il nostro compito sia quello di far presente al Governo l'assoluta necessità che cambi il modo di intervento dello Stato. Riteniamo che debba essere quest'ultimo a fare alcune cose. Crediamo che sia frutto di una politica ragionata il tentativo di svuotare lo Stato, di renderlo inefficiente di fronte ai suoi compiti istituzionali.

Questi i problemi essenziali che il nostro voto favorevole di oggi vuole rimettere in discussione.

Anche noi non riteniamo sia possibile che la Commissione funzioni sulla base di documenti pervenuti ventiquattro ore prima. Comunque, al di là della insufficienza del materiale di informazione e della mancanza di tempestività con cui lo stesso viene messo a disposizione degli interessati, vi è un altro elemento che vorrei richiamare: mi riferisco alla necessità di rinsaldare il rapporto tra

Esecutivo e Commissione. Noi crediamo nella possibilità di intervento diretto e di controllo da parte della Commissione. Pensiamo sia questo il vero modo di far funzionare e rendere vitali gli organismi parlamentari.

Credo di poter affermare, anche a nome dei colleghi, che il gruppo socialista non intende continuare ad essere messo di fronte ad una serie di impegni precedenti, senza che questi siano inquadrati in un disegno generale. Questo discorso si ricollega anche alla proposta fatta nel corso della discussione, e raccolta anche dal relatore, di servirsi anche per la viabilità ordinaria del metodo seguito in questo caso della accensione di mutui.

Credo che, visto l'attuale stato di gravissima carenza della rete viaria statale, sia necessario predisporre degli strumenti di pianificazione territoriale, perché altrimenti, spendendo senza avere le idee chiare, si rischia di realizzare strade a volte inutili e a volte insufficienti al volume di traffico prevedibile in relazione agli insediamenti residenziali e produttivi circostanti. Vi è infatti uno stretto collegamento tra insediamenti e rete stradale e costruire la seconda senza tener conto dei primi rappresenta una vera e propria follia, che sul piano tecnico è già stata riconosciuta e messa in risalto da tempo, mentre invece sembra che in pratica non si tenga ancora sufficientemente conto di questa verità.

Senza i piani territoriali di coordinamento e senza uno sforzo del Governo per la loro redazione dove ancora non vi sono, non si può affrontare nessun problema di viabilità, e si rischia di far nascere come funghi autostrade dove in realtà non servono, o servono poco, e di non realizzarne alcuna dove invece sarebbe necessaria.

Concludendo, quindi, preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista sul disegno di legge, pure con le riserve da me indicate.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il terzo ed ultimo comma dell'articolo unico.

(È approvato).

Avverto che pertanto l'articolo unico risulta così formulato:

« L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 32 miliardi per provvedere al finanziamento occorrente per le ulteriori necessità inerenti il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

## V LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1969

I mutui di cui al precedente comma sono ripartiti in egual misura negli esercizi finanziari 1969 e 1970.

Per quanto non previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, della legge 31 dicembre 1962, n. 1845, e successive modifiche, e della legge 14 marzo 1968, n. 262 ».

Avverto che l'articolo unico sarà votato direttamente 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 », (già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato).

Perché non è ancora pervenuto il parere della I Commissione, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico i risultati della votazione.

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

Presenti . . . . .	29
Votanti . . . . .	18
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	10
Voti favorevoli . . . . .	18
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Baroni, Botta, Calvetti, Carra, Casola, De' Cocci, Degan, Fabbri, Fiorot, Fracassi, Fulci, Guarra, Lepre, Niccolai Giuseppe, Pisoni, Quilleri, Sargentini.

Si sono astenuti:

Amodei, Beragnoli, Busetto, Cicerone, Ferretti, Fiumanò, Giannini, Napolitano Luigi, Todros, Vetrano, Zucchini.

**La seduta termina alle 12,30.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO