

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

18.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° OTTOBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola (1553)	197
PRESIDENTE	197, 199, 202, 205, 208 209, 210, 211, 213
ACHILLI	212
AMODEI	199, 200, 212
BUSETTO	207
CARRA	211
CUSUMANO, <i>Relatore</i>	197, 205, 211
FIOROT	204
FIUMANÒ	201, 209, 212
FULCI	204, 213
GREGGI	202, 208, 209, 211, 212
GUARRA	200, 212
RUSSO VINCENZO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	205, 207, 208 210, 211
TODROS	210
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	213

La seduta comincia alle 10,35.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola (1553).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nella scorsa seduta, prima ancora che si iniziasse l'esame del provvedimento, l'onorevole rappresentante del Governo presentò alcuni emendamenti integralmente sostitutivi del testo del disegno di legge. Poiché questi emendamenti implicavano una maggiore spesa, dopo essere stati approvati in via di principio dalla nostra Commissione, furono trasmessi alla Commissione bilancio, affinché esprimesse il proprio parere.

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole su questi emendamenti. L'onorevole Cusumano ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CUSUMANO, *Relatore*. Il disegno di legge n. 1553 ha per oggetto l'autorizzazione di spesa di lire due miliardi, già accantonati sul bilancio per l'esercizio 1969, necessari per la prosecuzione dei lavori di costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Paola-

Cosenza, ad integrazione dello stanziamento di lire 12 miliardi disposto con la legge 28 luglio 1960, n. 851, sulla base di un progetto redatto nel 1958. Detta nuova linea ferroviaria sostituirà quella attualmente in esercizio a cremagliera. Tale opera, sebbene finanziata, non fu mai iniziata, in quanto concepita sulla base di una tecnica ormai superata e del tutto inadeguata — si pensi che erano previste curve di soli 300 metri di raggio — ed in quanto sorse la necessità di modificare il tracciato progettato per adeguarlo alle esigenze prospettate dalle ferrovie dello Stato conseguenti al potenziamento e al raddoppio della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria e alla necessità che la linea ferroviaria Cosenza-Paola costituisse l'allacciamento primario tra la costa tirrenica e quella ionica tramite la linea ferroviaria Cosenza-Sibari. In considerazione di ciò il progetto originario, che, come ho detto, non era mai passato alla fase esecutiva, veniva sostituito da un nuovo progetto, redatto il 9 giugno 1965, con l'uguale previsione di spesa di 12 miliardi. Infatti, a fronte della imponente lievitazione dei prezzi intervenuta dal 1958 in poi, si prevedeva nel nuovo progetto del raccordo ferroviario Paola-Cosenza, la sostituzione con un nuovo tratto del solo tronco Paola-Castiglione Cosentino, mentre per quello tra Castiglione Cosentino e Cosenza si prevedeva l'utilizzo del vecchio impianto, ritenuto ancora sufficiente. Il nuovo progetto veniva redatto sulla base di informazioni geologiche fornite dal Servizio geologico nazionale, in considerazione delle quali la dichiarata presenza di graniti faceva nutrire le migliori speranze. Per accelerare la realizzazione dell'opera fu prevista l'esecuzione dei lavori suddivisa in tre lotti, il cui progetto-stralcio veniva approvato entro il dicembre 1966.

La nuova linea progettata per il collegamento tra le esistenti stazioni di Paola e di Castiglione Cosentino prevede una estesa totale di chilometri 20,830 a semplice binario, salvo una stazione intermedia di incrocio della lunghezza di metri 789. L'intero percorso si svolge per chilometri 15,332 in galleria e per chilometri 5,198 allo scoperto con due grandi viadotti, uno a cinque luci in cemento armato e l'altro a quattro luci in ferro. I lavori sono stati iniziati per il primo lotto il 28 agosto 1965, per il secondo il 28 gennaio 1967 e per il terzo il 26 marzo 1967. Il secondo lotto, tutto in galleria, ha accesso da un pozzo di 450 metri di profondità, mentre il terzo lotto comprende un pozzo di attacco di metri 130 circa di profondità.

I lavori, nonostante abbiano avuto una avanzata costante, sono stati fortemente rallentati rispetto alle previsioni a causa delle enormi difficoltà incontrate.

Ad oggi l'avanzamento globale dell'opera si può valutare intorno al 30 per cento. Le gravi difficoltà incontrate si riferiscono esclusivamente ai lavori di galleria. Sono stati trovati scisti estremamente fratturati e metamorfosati, in presenza di una forte falda acquifera, per cui l'avanzamento degli scavi deve avvenire essenzialmente con lavorazione a mano, potendosi impiegare soltanto parzialmente le attrezzature meccaniche. Durante lo scavo del pozzo di accesso si è incontrata una falda acquifera calda e minerale in pressione, mentre nello scavo della galleria si sono trovate argille marnose estremamente sconvolte nelle giaciture e rese plastiche da enormi pressioni geologiche. Queste condizioni comportano un rivestimento pesante, completamente in acciaio, per consentire l'esaurirsi, prima del rivestimento definitivo, di tutto il lento e complesso fenomeno della ricompressione. Inoltre una faglia ortogonale alla direzione dello scavo, e già prima nota al sondaggio, rivela la presenza di acqua a una pressione idrostatica di 60 atmosfere, che dovrà essere eliminata, prima di procedere al suo attraversamento, con la risoluzione sul fondo del pozzo di problemi veramente eccezionali e senza precedenti. Saltano quindi le previsioni progettuali sulla natura dello scavo, sul tipo e sullo spessore del rivestimento delle gallerie, mentre il ritrovamento di una falda idrica prospetta la necessità di prolungare un tratto di galleria artificiale onde eliminare il pericolo di allagamento della sede ferroviaria. Inoltre il comune di Rende ha rappresentato la necessità che le opere in rilevato non costituiscano uno schermo allo sviluppo urbanistico del suo territorio. Per la stessa città di Cosenza è emersa l'opportunità, per un adeguato servizio ferroviario moderno, di integrare il progetto della costruenda linea con la costruzione di un nuovo tronco anche da Castiglione Cosentino a Cosenza, tale che questo non sia di ostacolo allo sviluppo urbanistico della città, oggi in forte espansione.

Inoltre è emersa la necessità di spostare la stazione di Cosenza e per esigenze produttivistiche moderne e perché la zona destinata alla nuova stazione è servita dalla linea Cosenza-Camigliatello-Crotone, e perché il piano di rammodernamento delle ferrovie calabro-lucane, d'imminente attuazione, prevede la stazione di testa, con notevoli attrezza-

ture, in corrispondenza della futura stazione delle ferrovie dello Stato. Non è possibile provvedere al completamento ed alla funzionalità della nuova sede ferroviaria, in considerazione delle notevoli difficoltà sopraccennate, con i due miliardi di lire di cui è previsto lo stanziamento nel disegno di legge, in quanto tale previsione di maggiore spesa si riferiva alla integrazione dei fondi già stanziati, resasi necessaria per affrontare le prime perizie suppletive per i lavori in galleria e per ricostituire i fondi che erano rimasti accantonati per i lavori di armamento e di impianto. Si è calcolato, da parte degli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici, che a tale somma, tenendo conto anche della revisione dei prezzi contrattuali, occorre aggiungere un importo di lire 4 miliardi per completare i lavori di progetto in galleria, mentre per la costruzione del nuovo tronco ferroviario Castiglione Cosentino-Cosenza e per la costruzione di una nuova stazione in questa città, è prevista la spesa di lire 5 miliardi. Con detta somma, oltre al raccordo Castiglione Cosentino-nuova stazione di Cosenza, si potrà provvedere all'intera spesa per l'esproprio per le aree occorrenti alla realizzazione della nuova stazione e scalo merci nonché alle attrezzature funzionanti e indispensabili alla nuova stazione e scalo merci, e a completare il raccordo della costruenda nuova linea verso Sibari, tale da renderla non fine a se stessa ma parte integrante di un nuovo grande collegamento rapido fra Reggio Calabria e Bari, idoneo ad avvicinare le città dell'Adriatico alla Sicilia e alla Calabria e a consentire il dirottamento sulla linea adriatica di notevole parte dell'attuale traffico dalla Sicilia e dalla Calabria diretto al nord.

Col testo emendato presentato dal Governo — che invito la Commissione ad approvare — si propone una autorizzazione di spesa di lire 11 miliardi, necessari non solo per la prosecuzione e il completamento della costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza, di cui alla legge 28 luglio 1960, n. 851, ma anche per lo spostamento della stazione ferroviaria di Cosenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AMODEI. Questo disegno di legge per l'autorizzazione di una spesa supplementare per il proseguimento e l'ultimazione dei lavori di costruzione della nuova sede della linea ferroviaria Cosenza-Paola ricorda mol-

to da vicino un disegno di legge analogo che abbiamo approvato prima delle ferie festive, relativo all'autorizzazione di una spesa supplementare per i lavori di costruzione della autostrada Salerno-Battipaglia. Anche in quella occasione l'esigenza di un ulteriore stanziamento nasceva dal fatto che nel corso dei lavori si erano riscontrate delle difficoltà non previste, relative soprattutto alla natura geologica e geofisica dei terreni.

L'analogia tra i due casi ci deve indurre ad alcune considerazioni di ordine generale, relative alla incapacità e alla impossibilità da parte del Ministero dei lavori pubblici di disporre, prima dell'attuazione delle opere, approfondite e adeguate indagini geologiche e geofisiche, in modo tale che il progetto e l'importo relativo possano essere definiti in base alle effettive difficoltà che il terreno presenta.

Queste indagini indubbiamente costano delle somme rilevanti. Nel caso, per esempio, dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria una relazione che ci fu fornita dal Ministero dei lavori pubblici parlava dell'esigenza di eseguire dei sondaggi in profondità dei terreni attraversati. Però quello che ci interessa sottolineare è che costa enormemente di più allo Stato dovere apportare una variante al progetto di un'opera già appaltata, soprattutto quando si tratta di una variante che percentualmente è così elevata, come l'attuale o come quella dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Innanzitutto l'apportare delle varianti al progetto originario impone delle perizie suppletive e quindi una maggior durata dei lavori causata dalla necessaria sospensione e dalla interruzione dei lavori stessi, e questo comporta di per sé, a seguito del processo di svalutazione della lira, il rischio assai probabile di dovere effettuare delle revisioni dei prezzi che spesso portano a variazioni di spesa di livello molto elevato. In secondo luogo, sappiamo benissimo che in una perizia suppletiva chi guadagna è senz'altro l'impresa appaltatrice, in quanto in questa sede l'ente appaltante ha meno potere contrattuale. Inoltre in sede di perizia suppletiva l'aumento delle quantità di lavori e di materiale non porta ad una diminuzione dei prezzi unitari, mentre in sede di progetto iniziale acquista validità il principio che i prezzi unitari vanno gradatamente comprimendosi man mano che la quantità di materiale e di manodopera supera certi limiti. Insomma, quando si ricorre alla perizia suppletiva, è senz'altro l'impresa che ha il coltello dalla parte del manico.

Dobbiamo quindi riconoscere che il ricorso alla perizia suppletiva costi molto di più di quanto costerebbero adeguate indagini geologiche e geofisiche.

Perché queste indagini non si fanno? L'onorevole sottosegretario, la settimana scorsa, aveva osservato che la Corte dei conti non approverebbe mai la spesa per indagini siffatte se non nella misura di un ricorso al Servizio geologico nazionale, il quale — non ho capito se solo per la scarsità del suo organico o anche per certi limiti funzionali che ne condizionano l'attività — ha solo la possibilità di effettuare indagini superficiali. Mi è sembrato di avere capito che si dava per scontato questo limite nell'attività del Servizio geologico nazionale, per cui, al fine di ottenere accurate indagini preliminari, la soluzione andava ricercata nel fare ricorso per la effettuazione di queste indagini ad istituti ed enti privati di ricerca. Ora, però, se questa mia illazione è giusta, non si capisce come questo impedimento operi concretamente, dato che, per esempio, di recente è stato effettuato uno studio sui problemi idrogeologici delle valli Strona e Sessera ad opera della « Italconsult », una società con capitale « Fiat »: non si comprende quindi se l'impedimento all'effettuazione di ricerche affidate a enti privati funzioni obiettivamente oppure a seconda dei casi. D'altra parte però a me pare che l'affidare a istituti privati ricerche di questo genere non sia la soluzione migliore, in quanto questa procedura di appaltare a privati le ricerche ha sempre dato risultati fallimentari: si veda in proposito l'esempio offerto dal Consiglio nazionale delle ricerche per quanto attiene alle ricerche affidate ad istituti universitari.

GUARRA. Sarà un male necessario sino a quando il Servizio geologico nazionale avrà l'organico attuale.

AMODEI. E allora si riattivi il Servizio geologico nazionale, soprattutto incrementando il suo attuale organico. Esso va « sganciato » dalla dipendenza del Ministero dell'industria, commercio e artigianato e trasferite alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici o, meglio ancora, della Presidenza del Consiglio dei ministri, in modo che possa essere utilizzato da qualsiasi dicastero che necessiti del suo intervento. Il nostro voto favorevole al disegno di legge sarà condizionato ad un impegno in tal senso da parte del Governo, impegno che richiederemo anche al

momento della discussione del bilancio per il prossimo anno finanziario.

Per quanto attiene alle vigenti procedure per la esecuzione di opere pubbliche, occorre rilevare che la tradizionale impostazione amministrativistica della nostra legislazione fa sì che vengano accettati i tempi lunghi per la fase di esecuzione e che invece vengano enormemente compressi i tempi tecnici di progettazione. Noi proponiamo una sostanziale dilatazione di questi tempi tecnici di progettazione, convinti che solo in tal modo si potranno ridurre sostanzialmente i tempi di esecuzione delle opere pubbliche che sono quelli che, unitariamente, incidono maggiormente sulla spesa.

Questa è una prima osservazione di metodo che mi interessava fare, una prima osservazione che il disegno di legge in esame ci sollecitava. Vi è però un'altra questione che questo disegno di legge, soprattutto in seguito alla presentazione di un nuovo testo, ci induce a sollevare, e che trae origine dal fatto che viene previsto, in aderenza al nuovo piano regolatore di Cosenza, un trasferimento di quella stazione ferroviaria che comporta un onere aggiuntivo di 5 miliardi. Questa operazione sembra trovare parecchie giustificazioni: si è accennato al fatto che questo tronco Paola-Cosenza deve diventare parte integrante dei collegamenti ferroviari tra il mare Tirreno ed il mare Jonio, ed alla modernizzazione della ferrovia calabro-lucana, che evidentemente comporta modifiche ed esigenze di espansione della stazione ferroviaria. Quello che ci lascia dubbiosi è l'alto costo della operazione e non la soluzione urbanistica in sé. Infatti una soluzione urbanistica deve nascere da un accurato bilancio dei costi e dei benefici e quindi si può definire ottimale anche in funzione della minimizzazione dei costi che essa comporta. Per poter dire, da parte di questa Commissione, con cognizione di causa, sì o no ad una certa soluzione, la Commissione dovrebbe avere a disposizione un bilancio dei costi e dei benefici che potesse dimostrare che la soluzione prospettata è effettivamente quella che garantisce il massimo dei benefici, naturalmente anche in prospettiva, col minimo dei costi immediati. In mancanza di una tale documentazione non credo sia possibile esprimere un giudizio responsabile.

In particolare questo bilancio dovrebbe dimostrare come e perché una tale soluzione viene giudicata ottimale a livello di piano regolatore generale; non solo, ma dovrebbe dimostrare anche come e perché l'ammini-

strazione delle ferrovie o il Ministero dei lavori pubblici — che ovviamente, in sede di progetto esecutivo, fanno previsioni di costi in base a parametri diversi, se non altro più circoscritti, rispetto a quelli che si adottano in sede di redazione di piano regolatore — abbiano accettato questa soluzione come ottimale.

Esprimo solo dei dubbi, evidentemente, non delle certezze; ma non vorrei che la soluzione fosse stata accettata dal Ministero dei lavori pubblici solo perché da una parte l'istituto del piano regolatore generale ed i relativi redattori e dall'altra l'amministrazione delle ferrovie si sono comportati mutuamente come dei compartimenti stagni anziché operare delle reciproche correzioni che effettivamente ottimizzassero la soluzione, e cioè rendessero veramente possibile perseguire il massimo dei benefici con il minimo dei costi.

Non vorrei che la paura (peraltro comprensibile) della lunghezza delle procedure per apportare varianti al piano regolatore generale avesse giocato un ruolo preponderante nell'accettazione di questa soluzione.

Ripeto che intendo soltanto esprimere dei dubbi e non delle certezze. Però i dubbi si dovrebbero poter eliminare con un supplemento di informazioni corredate da qualche documento che illustrasse meglio la situazione, collegando i problemi del piano regolatore generale di Cosenza con quelli tecnici e relativi ai costi delle nuove opere.

FIUMANÒ. Quando la legge originaria n. 851 del 1960 venne approvata in Parlamento, il nostro gruppo espresse parere favorevole, anche se in quella occasione ci furono gruppi che ebbero delle perplessità. I motivi che allora ci spinsero a dare parere favorevole sono gli stessi che ci indurranno ad esprimere parere favorevole a questo provvedimento, anche se le considerazioni espresse dal collega onorevole Amodei hanno fondamento, per quanto riguarda soprattutto la scelta del tipo di progetto, che comporta un sensibile aumento della spesa rispetto a quella prevista dalla legge del 1960. I motivi del nostro atteggiamento sono di natura fondamentalmente politica ed attengono alla linea politica da seguire nel settore dei trasporti. A questo proposito dobbiamo sottolineare la nostra preferenza nei riguardi del trasporto per ferrovia rispetto al trasporto per autostrada. Mi pare non vi sia bisogno di riproporre questo tema, già discusso in questa ed in altre Commissioni oltre che nel dibattito

generale inerente alla politica economica e alla programmazione.

Se a questo proposito un'obiezione c'è da fare è che, anche per le opere ferroviarie, i tempi di esecuzione sono molto lunghi. Ad esempio la costruzione del doppio binario sulla linea ferroviaria Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria, che si sarebbe già dovuta completare, secondo i programmi che noi avevamo già criticato per la loro lunghezza, nel 1965, è stata realizzata soltanto per l'80 per cento, e si prevede che tale raddoppio non sarà realizzato neppure nel 1971. Mi permetto ricordare agli onorevoli colleghi che l'opera fu iniziata nel 1950. Ventun anni per realizzare il raddoppio di un binario, quando poi vediamo che i tempi sono molto ridotti quando si tratta di costruire autostrade! Secondo noi non si tratta soltanto del sistema di finanziamento diverso, anche perché abbiamo visto che pure per le autostrade è stato necessario intervenire con successive leggi per adeguare i finanziamenti all'aumentato costo delle costruzioni. Una cosa è certa: per le autostrade certi tempi si rispettano, per le costruzioni ferroviarie non si rispettano. Evidentemente c'è qualcosa che non va!

Ciò che non va, in definitiva, è la diversa considerazione che i partiti che hanno governato il paese in questi ultimi vent'anni, hanno avuto e hanno nei confronti delle costruzioni ferroviarie rispetto a quelle stradali, che interessano la « Fiat » e i monopoli che esercitano la loro attività in questo settore e che hanno trovato nei partiti centristi e successivamente nel centrosinistra dei forti sostenitori.

Detto questo, ritengo che anche a proposito di questa ferrovia si debbano avanzare forti critiche. Dopo l'emanazione della legge n. 851 del 1960 si sarebbe subito dovuto iniziare la realizzazione dell'opera: invece sono dovuti trascorrere ben cinque anni prima che si passasse alla fase esecutiva. Ora, se i tempi tecnici saranno rispettati, la ferrovia sarà terminata nel 1972: saranno quindi trascorsi ben 12 anni. Lascio a voi ogni considerazione su questo fatto. Aggiungo solo che ciò è accaduto mentre tutti conosciamo quali compiti avrebbe dovuto e deve assolvere questa opera: non solo rendere più funzionali i trasporti nell'ambito di una provincia o di una regione, ma soprattutto — per rendere giustizia alla provincia di Cosenza, costruendo un accesso diretto alle ferrovie nazionali — collegare rapidamente la Sicilia, la Calabria, la Lucania e le Puglie. È quindi un problema molto importante e impegnativo

che, visto nel quadro della politica di interventi in favore del Mezzogiorno, avrebbe dovuto richiamare la sensibilità non solamente del dicastero dei lavori pubblici, ma anche di tutti coloro che sovrintendono alla politica economica generale del paese.

Fatte queste osservazioni e chiarito che anche la nostra parte è d'accordo che questa ferrovia debba essere completata perché essa possa corrispondere alla politica di sviluppo della regione calabrese e del meridione in genere, si tratta ora di puntualizzare i motivi per cui si è arrivati a questa ulteriore spesa, che è quasi doppia rispetto a quella originaria. Concordiamo perfettamente in proposito con le osservazioni prospettate dall'onorevole Amodè per quanto si riferisce al metodo — che non è solo dell'amministrazione dei lavori pubblici e dell'amministrazione ferroviaria, ma che è invalso dappertutto, persino negli enti locali — delle varianti, delle perizie suppletive, dell'aumento continuo dei costi durante l'opera. È un metodo fortemente criticabile, che fa sopportare ulteriori spese all'erario pubblico, che per lo meno pecca di efficienza e che torna a beneficio dei privati e, in particolare, delle società appaltatrici dei lavori. Ritengo che il raddoppio della spesa originaria debba trovare una giustificazione ulteriore rispetto a quella indicata dal relatore: è necessario anche che si dimostri a questa Commissione perché si sia scelto questo e non altro progetto. E in questo senso non è stato fornito alcun elemento che possa tranquillizzarci sull'opportunità della scelta fatta.

L'ultima obiezione che è da farsi attiene ai criteri tecnici che vengono seguiti nella costruzione del doppio binario sul tronco ferroviario Salerno-Reggio Calabria: ancor prima che venga compiuta, l'opera si rivela inidonea e arretrata rispetto al progresso della scienza e della tecnica nel campo delle costruzioni ferroviarie. Non vorremmo quindi che anche per la ferrovia Cosenza-Paola ci trovassimo nel 1972 con un'opera in ritardo rispetto al progresso tecnico. Tutti sanno, per esempio, che per quanto riguarda i raggi delle curve, il progetto del raddoppio del binario del tronco ferroviario Salerno-Reggio Calabria è ormai in arretrato rispetto non soltanto a quanto si fa negli Stati Uniti d'America, in Giappone e in Francia, ma anche rispetto a tecniche meno evolute di paesi che hanno lo stesso tipo di sviluppo italiano. Si parla correntemente di velocità di esercizio di 250 chilometri orari — e ciò non in fase di ipotesi, ma di progettazione

— e noi, una volta realizzata l'opera, non potremo andare oltre i cento chilometri orari, perché il raggio delle curve previsto è di 300 metri. Prendo atto con soddisfazione che, per quanto riguarda la ferrovia Paola-Cosenza, nelle more dei due progetti, tra il 1960 e il 1965, si è aumentato il raggio delle curve a 600 metri, il che consentirà di raggiungere una velocità di esercizio intorno ai 100 chilometri orari, ma anche questa velocità è ormai considerata inadeguata rispetto alle possibilità della tecnica moderna.

Con queste osservazioni, che richiedono una esauriente risposta dell'onorevole rappresentante del Governo, il mio gruppo è d'avviso che il disegno di legge debba essere approvato. Proporrò un emendamento per quanto si riferisce all'utilizzo delle aree di risulta, perché non vorremmo che le amministrazioni interessate le usassero in modo tale da far lievitare i prezzi dei suoli urbani. Pertanto noi proporrò che dette aree siano cedute gratuitamente all'amministrazione comunale di Cosenza.

GREGGI. Vorrei innanzitutto avanzare una pregiudiziale, anche se non formale. Quando da un progetto di legge che prevede una spesa di 12 miliardi di lire si passa ad un altro che ne prevede una di 23 miliardi di lire, mi pare che le ragioni che hanno determinato ciò dovrebbero essere chiaramente enunciate nella relazione stessa del disegno di legge o, per lo meno, in un documento presentato non dal relatore — che ha solo il compito di valutare la relazione presentata dal Governo — ma dal Governo stesso.

PRESIDENTE. Vorrei ricordarle che nella scorsa seduta l'onorevole Sottosegretario prima che venisse svolta la relazione, ha fatto appunto alcune dichiarazioni preliminari nelle quali ha precisato i motivi per i quali veniva richiesta la nuova autorizzazione di spesa.

GREGGI. Ricordo di aver chiesto al Governo una documentazione più precisa e impegnativa, che permettesse a me — per lo meno — di approvare con maggiore tranquillità il raddoppio di questo stanziamento. Finora la mia richiesta non è stata esaudita. Né io posso accettare — come credo non lo possano i colleghi — per documentazione quanto è stato detto dal relatore. Il relatore riferisce alla Commissione su un disegno di legge e sulle sue motivazioni, ma non può

sostituirsi al Governo nell'illustrare i motivi di fondo. Questa potrebbe essere una pregiudiziale: non ne faccio una questione formale, ma mi pare che sia una osservazione pertinente.

La seconda pregiudiziale che bisogna fare — e che è stata già fatta dal collega onorevole Amodèi — riguarda la efficienza e la credibilità dei pareri del Servizio geologico nazionale. Ora, che il Servizio geologico sia male organizzato e abbia pochi dipendenti, è un fatto che sappiamo, ma che il Servizio geologico emetta pareri che saltano completamente a distanza di un anno o due, questo è particolarmente grave!

Posso capire che il Governo o l'amministrazione delle ferrovie dello Stato o ciascuno di noi, privatamente, non riesca ad avere dal Servizio geologico italiano dei pareri certi sui lavori in progetto, ma che i pareri siano così difformi, contraddittori e inesatti a distanza di un anno o due — in geologia potrebbero essere inesatti solo a distanza di qualche migliaio di anni! — mi pare che sia cosa grave!

Quindi, ripeto, non si tratta soltanto di potenziare il Servizio geologico, ma si tratta anche di farlo funzionare responsabilmente. Se io, quale libero professionista, mi fossi trovato di fronte ad un parere di un geologo che mi avesse indotto a predisporre un progetto comportante una spesa di 10 miliardi di lire e successivamente fossi stato costretto a portare la spesa da 10 a 20 miliardi, avrei denunciato il geologo, per avermi fortemente danneggiato inducendomi ad una prospettiva progettuale completamente diversa.

Chi ha predisposto il progetto? Con tutta probabilità, spostando la sede della galleria di due o tre chilometri, a nord o a sud, si sarebbe potuto trovare un terreno completamente diverso. Ripeto: chi ha predisposto il progetto? E perché in questo caso non è stato bandito un appalto concorso, che impegnasse la responsabilità del privato a studiare dove conveniva forare la montagna tra Paola e Cosenza? Se si fosse operato in sede privata, sarebbe stato diverso: come privato non avrei mai affrontato una spesa di quel genere senza avere maggiori garanzie.

In ogni caso l'aumento di spesa è troppo forte. Non so se si sarebbe dovuto addirittura bandire una nuova gara d'appalto. Può darsi che i lavori siano stati affidati ad una impresa in grado di eseguire i lavori entro certi limiti di responsabilità o di specializzazione tecnica, mentre se si fosse saputo fin dall'inizio che si doveva attraversare un terreno così difficile, forse quella impresa non

avrebbe presentato le sue offerte e sarebbe entrata in gara una impresa più attrezzata, più capace di affrontare diverse responsabilità.

Mi pare che non abbia peso la pregiudiziale posta sul piano urbanistico, ed in questo sono d'accordo con le tesi favorevoli al disegno di legge. La valutazione deve esser fatta, per competenza, in sede locale, perché se nel quadro delle esigenze generali del piano regolatore è risultato utile lo spostamento della ferrovia, mi pare che la cosa sia da considerarsi in senso positivo. Sono problemi che si possono porre in tante altre città italiane.

Vorrei però fare alcune osservazioni sul merito del provvedimento. Noi siamo in presenza di un disegno di legge, presentato il 4 giugno 1969, nella cui relazione introduttiva si dice che i lavori erano in corso in base al progetto rivisto nel 1965. Poi si dice che durante il corso dei lavori, cioè prima del 4 giugno 1969, sono state riscontrate notevoli difficoltà rispetto alle previsioni progettuali. A questo punto, vorrei domandare quali erano queste previsioni progettuali: in sede di progetto si prevedeva che tipo di terreno si sarebbe attraversato, oppure no? La gara di appalto è stata indetta e vinta senza che si sapesse niente sul tipo di lavoro da eseguire o si sapeva qualcosa?

Ancora: qui si dice che si è trovata una falda freatica che costituiva pericolo di allagamento della sede ferroviaria. È la stessa falda di cui si è parlato oggi o è un'altra falda? La cosa diventa strana. Si scopre una falda, si dice che essa richiede il prolungamento della galleria, poi, senza dire se si è in presenza di una nuova falda, si passa da una previsione di spesa di due miliardi ad una di sei miliardi! È strano!

Sono ingegnere, ho una certa esperienza e queste osservazioni mi vengono spontanee. Si è in presenza di una nuova falda o no? È stata eseguita un'indagine geologica sul tracciato o no? Non ci ritroveremo magari fra cinque mesi con una nuova falda e quindi nella necessità di stanziare altri 4 miliardi?!

Questi mi pare siano interrogativi di un certo peso.

Vi è poi un'ultima obiezione, che è la fondamentale. Non so quanta parte del lavoro sia stata eseguita, ma a questo punto, di fronte a un progetto che viene a costare il doppio, io, privato, domanderei se il progetto iniziale è ancora valido.

Forse, a questo punto, sarebbe più conveniente rivedere il progetto e spostare il tracciato di tre o quattro chilometri a valle o a

monte. È ancora conveniente attraversare terreni in queste condizioni? Non so quanta parte dell'opera sia stata realizzata... Forse della galleria sono stati scavati trenta metri. A questo punto varrebbe la pena di spendere un miliardo in più per modificare la sede ferroviaria all'aperto e spostare la galleria.

Francamente l'aumento di spesa è enorme. Non è un aumento del 10-15-20 per cento. Praticamente è un raddoppio.

In queste condizioni mi pare che sarebbe opportuno avere, non una nuova relazione da parte del relatore, ma una documentazione da parte del Governo, in cui sia detto che la relazione che accompagna il disegno di legge era stata predisposta prima del 4 giugno in presenza di una certa situazione descritta nella relazione e che la situazione è cambiata perché si è visto che la falda freatica non comporta più un aumento del 10 per cento delle strutture, ma comporta un aumento dell'80 per cento. Di fronte ad una dichiarazione di questo genere (che noi possiamo controllare ma non abbiamo nessuna ragione di farlo) rilasciata dagli uffici competenti, noi possiamo essere tranquilli, salvo domandarci - e lo chiederei ai tecnici delle ferrovie - se a questo punto, tenendo conto del grado di realizzazione dei lavori, valga la pena di insistere per realizzare la galleria in quel punto. Forse la galleria si può spostare 3 chilometri a monte o 3 chilometri a valle, in modo, da attraversare un terreno migliore sotto il profilo geologico.

Forse ristudiando più attentamente la cosa, potrebbero emergere altre soluzioni, o almeno avremmo la certezza che la soluzione prescelta è ancora la migliore.

Quindi, per concludere, propongo di esaminare se vale la pena a questo punto di insistere per la realizzazione del progetto già predisposto; in ogni caso dovremmo avere un documento del Governo in cui si dica che le considerazioni in base alle quali fu chiesto un ulteriore stanziamento di due miliardi sono variate e le ragioni per le quali ciò è avvenuto. Ciò ci permetterà di dare il nostro voto al disegno di legge in condizioni di tranquillità, perché saremo convinti che la soluzione adottata è quella ottimale.

FIOROT. Molti degli argomenti che volevo trattare sono stati già affrontati dagli onorevoli colleghi Amodei e Greggi e, quindi, non mi soffermerò su considerazioni di ordine tecnico, anche se voglio sottolineare la mia perplessità di fronte a questi aumenti di spesa, che mi pare costituiscano la negazione

di ogni vera azione programmatica. Ma questo è un problema di carattere generale sul quale avremo certamente modo di tornare. La ragione maggiore della mia perplessità nasce dall'inclusione, in questo provvedimento, delle spese da sostenersi per lo spostamento della stazione ferroviaria di Cosenza. A me pare che il problema della prosecuzione e del completamento della linea ferroviaria Cosenza-Paola ben poco abbia a che fare con l'introduzione di questo nuovo elemento. Se la costruzione della nuova stazione è necessaria, sarebbe più opportuno, a mio avviso, anche a fini di chiarezza, introdurre il problema della stazione di Cosenza nel piano di ristrutturazione delle ferrovie calabro-lucane o, meglio ancora, in una legge di carattere generale che programmi i necessari spostamenti delle stazioni, dando, in questo quadro, priorità alla stazione di Cosenza.

FULCI. Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Amodei nel sostenere che ogni progetto deve essere predisposto sulla base di una approfondita indagine geologica del terreno interessato. In proposito va ricordato che gli uffici del Genio civile per le costruzioni private non approvano alcun progetto se non accompagnato da uno studio preliminare del terreno. E, allora, se persino per un piccolo fabbricato si ritiene necessario uno studio del terreno, perché non farlo per progetti di grande importanza, come questo?

Debbo lamentare inoltre la mancanza nelle relazioni, per opere di simile livello, di informazioni di carattere tecnico, affinché noi commissari - che siamo in gran parte tecnici o che, comunque, abbiamo acquisito una abbastanza larga conoscenza tecnica durante i nostri lavori - si possa giudicare con piena cognizione di causa. Su questo progetto della ferrovia Paola-Cosenza, per esempio, abbiamo avuto alcune notizie da parte dell'onorevole Relatore, abbiamo saputo che si sono verificate delle frane, che il terreno era geologicamente diverso da quello previsto in un primo tempo, ma non abbiamo avuto indicazioni precise di carattere tecnico sul progetto.

Vorrei inoltre approfittare della discussione su questo disegno di legge per richiamare il Governo alla necessità di accelerare al massimo i lavori di raddoppio del binario della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria. Vado e torno dalla Sicilia più o meno ogni settimana ed arrivo sempre con notevole ritardo. Ciò perché questa linea ferroviaria è antiquata. Quindi non solo bisogna realiz-

zare il doppio binario, ma è necessario anche revisionare tutta la linea. Invito quindi il Governo a dare esecuzione a questa opera, che merita priorità assoluta, non rimandandoci alle solite calde greche.

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

CUSUMANO, Relatore. Posso aggiungere ben poche cose alla relazione testè fatta. Desidero soprattutto rispondere all'onorevole Amodei, replicando così anche ad altri onorevoli colleghi intervenuti nella discussione. Mi sembra che l'epicentro della discussione si sia localizzato sulla mancanza di approfondite indagini geologiche e geofisiche. È un rilievo che, in linea di massima, come legislatori e come tecnici, dobbiamo accettare; però, nel caso specifico — e questo è stato chiarito anche nella riunione precedente dal Sottosegretario ai lavori pubblici — ci troviamo di fronte non solo ad un costo enorme ma a difficoltà senza precedenti, mai riscontrate in simili lavori e in analoghe indagini geologiche e geofisiche. Mi risulta, anche per contatti avuti con l'ispettorato tecnico del Ministero dei lavori pubblici, che si sono recati *in loco* geologi di fama internazionale (dico internazionale), per esaminare quella falda idrica, che, al sondaggio ha rivelato possedere una pressione idrostatica di 70 atmosfere, lasciando perplessi gli stessi geologi per le enormi difficoltà e i problemi eccezionali e senza precedenti relativi al suo esaurimento. L'acqua si trova alla base del pozzo di 450 metri di profondità, che rappresenta l'attacco della galleria del secondo lotto. Settanta atmosfere a 450 metri di profondità: una cosa mai verificatasi!

Quindi sono insorte difficoltà veramente imprevedibili che non si potevano calcolare in anticipo, anche se ci fossimo trovati di fronte ad una accurata indagine geofisica e geologica.

Mi sembra che questo debba essere il punto centrale della nostra discussione.

L'altro rilievo che vorrei fare riguarda i nuovi prezzi e sottolineare che ci muoviamo in una situazione di continua lievitazione dei prezzi durante il corso dei lavori.

Un'altra osservazione si riferisce alla mancanza di sintonia urbanistica fra lo spostamento della stazione di Cosenza e l'assetto urbanistico della città.

Faccio rilevare che l'esecuzione di questi lavori è di competenza del Ministero dei la-

vori pubblici e che il Ministero dei lavori pubblici stesso ha contemperato queste esigenze urbanistiche.

Un altro rilievo riguarda la spesa di 5 miliardi di lire per lo spostamento della stazione di Cosenza e la realizzazione del raccordo tra Castiglione Cosentino e Cosenza, che nel progetto originario era previsto soltanto nella vecchia sede, sia pure con armamenti e impianti nuovi. Le esigenze di espansione della città, la complementarietà fra il piano di ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane e la necessità di una stazione di testa modernamente attrezzata, hanno consigliato lo spostamento della stazione di Cosenza. Nella spesa è compresa anche la realizzazione del tronco di allacciamento della linea ferroviaria Cosenza-Sibari, per quella funzionalità che tale linea deve avere come collegamento fra il mare Adriatico ed il mare Jonio.

Tutto questo per chiarire quei punti che, nella mia relazione iniziale, fossero stati lacunosi.

RUSSO VINCENZO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ringrazio gli onorevoli colleghi che ci hanno onorato della loro considerazione, perché indubbiamente quanto è sottoposto alla valutazione comune può non soltanto costituire motivo di determinazione e di decisione per questo particolare provvedimento, ma anche offrire l'occasione, come abbiamo potuto constatare, per formulare valutazioni più generali.

Vi è stato un fondamentale intervento, interessantissimo, dell'onorevole Amodei, che ha portato un contributo significativo a quanto è oggetto della nostra valutazione. Già la volta scorsa l'onorevole collega ci ha sottoposto alcune valutazioni per quanto riguarda il ritardo della spesa e quindi la lievitazione dell'ulteriore finanziamento.

La tipologia stessa della varietà dei provvedimenti sottoposti alla nostra valutazione impone a tutti noi di prevedere che tutto quello che è sperabile sia realizzato presto possa avere qualche dilazione di tempo. Non v'è dubbio che tutto deve essere caratterizzato da una certa misura. Se la dilazione si pone in una prospettiva possibile, diventa funzionale; se la dilazione va al di là di una certa misura, effettivamente potrebbe risultare non soltanto pregiudizievole ma addirittura catastrofica in relazione ai motivi che determinano le nostre considerazioni.

Il problema di merito è stato valutato e sottoposto alla nostra considerazione anche dall'onorevole Greggi, al quale mi pare abbia

già significativamente risposto l'onorevole Relatore.

Noi sappiamo che la realizzazione di questa opera, sollecitata indubbiamente da esigenze funzionali e anche di civiltà (se mi consentite) da parte delle popolazioni interessate, è stata impostata nel 1958.

Vi era una vecchia ferrovia a cremagliera che necessariamente, funzionalmente, starei per dire produttivisticamente, imponeva di essere sostituita. È stato allora elaborato un progetto, che aveva una determinata finalità.

Subito dopo, in relazione al raddoppio della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria, è sorto il problema di porre in essere un tipo nuovo di politica in favore del meridione al fine di sbloccare l'isolamento della Calabria, non solo per accelerare i collegamenti tra la Sicilia, la Calabria e il centro-nord del paese, ma per metterla in comunicazione con la Puglia, in modo che la linea ferroviaria Paola-Cosenza e quella Sibari-Cosenza determinassero un nuovo circuito e un conseguente alleggerimento del traffico ferroviario tra le Puglie e il nord. Il nuovo progetto fu contenuto nei 12 miliardi di spesa già previsti, e ciò non soltanto come conseguenza della volontà di contenere la spesa, ma anche, e direi innanzitutto, per fare presto. Non sempre naturalmente l'esigenza dell'urgenza combacia con quella di una conoscenza più approfondita dei vari elementi, tra cui la tipologia del terreno. Ed ecco allora che sorgono queste difficoltà. Il Ministero dei lavori pubblici si è rivolto al Servizio geologico nazionale, il quale ha compiuto un esame del terreno in base alle conoscenze dell'epoca. E in proposito vorrei ricordare quello che è successo in Libia: dal 1938 al 1942 l'Italia cercò in quella terra il petrolio, ma non lo trovò; dopo la guerra, invece, le ricerche vennero riprese da altre ditte e queste, usando nuovi ritrovati tecnici, ottennero risultati positivi. Il Servizio geologico nazionale ha compiuto un esame del territorio che la ferrovia avrebbe dovuto attraversare, ma si è trattato di un esame geologico superficiale, in base alle conoscenze tecniche e agli strumenti di cui poteva avvalersi; si ritenne che ci fosse una struttura calcarea che, frammentata a scisti, avrebbe potuto garantire l'esecuzione dell'opera nell'ambito della spesa dei 12 miliardi già previsti.

Indubbiamente si pone in maniera indifferibile tutta la problematica della conoscenza del territorio nazionale; non si può assolutamente andare avanti a realizzare strade, ponti, ferrovie e opere di sistemazione agri-

cola senza un'approfondita conoscenza geologica e geofisica, perché, in caso contrario, si rischia di vanificare lo sforzo che la classe dirigente e il paese tutto fanno per dare un assetto di tipo nuovo al nostro territorio. Si dovrebbe perciò giungere ad uno studio particolareggiato del territorio, attraverso un esame geologico, geofisico, petrografico, attraverso pozzi esplorativi, un esame addirittura micropaleontologico, in maniera da potere avere una conoscenza completa quale può consentire la tecnica odierna. È quindi una metodologia di tipo nuovo che si presenta alla nostra considerazione.

In merito all'assicurazione alla quale l'onorevole Amodei ha condizionato il voto favorevole della sua parte politica, posso responsabilmente affermare che il Ministero dei lavori pubblici sente il dovere e l'esigenza di darsi una nuova strutturazione. Il Ministro dei lavori pubblici presenterà quanto prima un disegno di legge tendente ad istituire presso il Ministero un ispettorato geologico e geofisico, e ciò a prescindere da quanto dovrà essere fatto per dare una ristrutturazione moderna al Servizio geologico nazionale. Il servizio fu istituito, ricordo, con una finalità particolare, quella della ricerca mineraria, ed è appunto per questo motivo che fu posto alle dipendenze del Ministero dell'industria. Allo stato attuale delle necessità mi pare, però, giusto il suggerimento dell'onorevole Amodei di porre il Servizio geologico nazionale alle dipendenze della Presidenza del Consiglio.

Ciò non contrasterebbe con l'istituzione nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici di un ispettorato geofisico: in pratica, come esiste un Istituto centrale di statistica e, poi, presso ogni ministero, vi è un apposito servizio statistico, così possono coesistere il servizio geologico nazionale, alle dipendenze della Presidenza del Consiglio, e il servizio geofisico presso il Ministero dei lavori pubblici. E, affinché quanto ho detto non sia giudicato una dichiarazione elusiva, posso dire che la commissione presieduta dal professor De Marchi ha previsto non soltanto la possibilità, ma l'esigenza di realizzare immediatamente questo servizio geofisico. E dico servizio geofisico, e non soltanto geologico, perché la geologia è una scienza molto limitata: ricostruisce la storia della terra, studia le rocce e i rapporti tra i diversi strati rocciosi, mentre la geofisica ha ben altra dimensione, studiando tutti i fenomeni che riguardano l'atmosfera, la superficie e l'interno del globo terrestre. Soltanto attraverso una carta geofisica

del nostro sottosuolo si potrà determinare una politica moderna e di tipo nuovo dei lavori pubblici.

Mi auguro che quanto da me detto circa la precisa e responsabile volontà del Governo di presentare al più presto un disegno di legge per la ristrutturazione dei servizi del ministero e, in particolare, per la istituzione di un ispettorato geofisico, onde rendere possibile una politica moderna della costruzione delle opere pubbliche, possa dimensionare le preoccupazioni manifestate da più parti nel corso di questa discussione.

BUSETTO. Guardatevi però dai consigli del professor Desio!

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per i compiti che ci prefiggiamo non possono certo essere sufficienti i consigli, per quanto illuminati, di uno scienziato come il professor Desio.

Detto questo, mi pare si possa aggiungere che, allorché si è determinata la volontà di realizzare questa ferrovia, le conoscenze erano limitate.

Quando si è richiesto l'ulteriore finanziamento di 2 miliardi di lire, ciò è avvenuto perché erano insorte difficoltà nella realizzazione del primo tronco. Giustamente l'onorevole Greggi, con alto senso di responsabilità, ha chiesto se i lavori sono stati affidati a imprese serie. Ebbene, ho il piacere di dirvi, almeno per la conoscenza molto sommaria che ho di queste espressioni dell'imprenditoria privata, che i lavori, per garantirne la celebrità realizzatrice, sono stati affidati, per un primo tronco, alla impresa Del Favero, per un secondo tronco alla impresa Farsura, per un terzo tronco alle società « Condotte », che hanno ottenuto significativi successi non soltanto nel nostro paese ma anche all'estero. È però accaduto che ad un certo momento si sono trovati scisti fortemente fratturati, argille scagliose, che, in relazione alle falde d'acqua che purtroppo hanno angosciato il corso di questa opera, hanno trasformato in limo ciò che doveva essere un calcare consistente perforabile con gli strumenti moderni della tecnica. Ci siamo quindi trovati davanti ad una massa limosa che ha dovuto essere consolidata onde poter proseguire nell'opera. Questo per quanto riguarda il primo tronco: ed è questo il motivo per il quale è stato chiesto un ulteriore finanziamento perché anche nel secondo tronco non soltanto si è trovata una falda di acqua, ma la tipologia della zona ha manifestato un aspetto sub-vulca-

nico, tanto è vero che si è trovata una falda d'acqua calda mineralizzata, il che vuol dire che ci troviamo di fronte ad un magma in fase di raffreddamento di cui forse, se si fosse fatta l'esplorazione geofisica, si poteva prevedere l'esistenza: purtroppo i limiti del tempo, i limiti della conoscenza, i limiti della spesa, ne hanno impedito la esatta configurazione e determinazione.

L'onorevole Greggi ritiene che a questo punto bisogna vedere se sia opportuno modificare il tracciato. Ritengo che, a questo punto, abbiamo dato un notevole contributo alla conoscenza geologica del territorio della Calabria.

Sarebbe quindi un grave errore oggi arrestare la costruzione dell'opera per studiare un nuovo tracciato. Ormai conosciamo il terreno, almeno fino al conoscibile. Ci siamo trovati di fronte ad una serie di difficoltà. Era stato ritenuto necessario, per il consolidamento e il rivestimento della galleria, un manto di calcestruzzo di 40 centimetri; poi davanti alle difficoltà incontrate, alle falde, acquifere, alle loro pressioni imprevedibili, che vanno da 60 a 90 atmosfere, si è imposta l'esigenza di una copertura di un metro di calcestruzzo. E voi sapete cosa vuol dire passare da uno spessore di 40 centimetri a quello di un metro. Per tale motivo è sorta l'esigenza di lievitare la spesa da 2 miliardi a 6 miliardi. È stata, questa, un'esigenza oggettiva, funzionale. Mi si creda, per quel poco di credito che un tecnico che soffre di questi problemi può riscuotere. C'è poi il problema dello spostamento della stazione, che è stato uno dei motivi sottoposti alla nostra considerazione dall'onorevole Amodei e dall'onorevole Greggi.

Non è uno spostamento che possa avere — mi sia consentita la chiarezza — un risvolto municipalistico o provincialistico, che qualche volta, per la verità, inceppa la nostra oggettiva determinazione nell'approvazione di un disegno di legge. È un fatto funzionale e produttivistico, collegato all'assetto nuovo che si vuol dare a quella ferrovia. Noi cerchiamo di consegnare il massimo relativo se non possiamo avere l'ottimo assoluto. Non realizzare la nuova stazione sarebbe una decisione anti-economica e non darebbe completezza a quell'andamento produttivistico che deve peculiarizzare e caratterizzare questa nuova opera.

Il ricorso ad altro provvedimento richiederebbe ulteriore tempo e forse farebbe aumentare la spesa. Mi pare che, per tutti questi motivi, la Commissione possa dare voto favorevole al disegno di legge.

GREGGI. Onorevole Presidente, ho formulato una richiesta, alla quale l'onorevole Sottosegretario in parte ha risposto: dato però che la risposta non è stata completamente esauriente, vorrei insistere nella proposta di sospensiva.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, mi pare che la proposta sia stata avanzata solo da lei. Non vi sono altri che l'appoggino, almeno per ora...

GREGGI. Ma che cosa significa ?! Mi pare che la Commissione possa decidere sulla richiesta da me formulata.

PRESIDENTE. D'accordo. La Commissione può anche decidere nel senso da lei proposto, ma mi pare che questo non corrisponda all'opinione generale della Commissione. Ella è libero di valutare la risposta del Governo, se la ritiene soddisfacente o meno, e quindi di comportarsi di conseguenza...

GREGGI. Dopo la risposta del Sottosegretario, che ringrazio per esser stato esauriente e preciso, formulo a questo punto una richiesta di sospensiva, sulla quale chiedo alla Commissione di pronunciarsi. Non si può avanzare una proposta di rinvio per avere una relazione scritta e una documentazione più precisa ?

PRESIDENTE. Evidentemente ella può anche avanzare questa richiesta di sospensione; non mi sembra però che la sua proposta possa spostare i termini della questione. Ella ha posto al Governo alcuni quesiti, l'onorevole rappresentante del Governo si è detto pronto a darle immediatamente i chiarimenti richiesti e debbo riconoscere — anche se da parte mia non desidero esprimere alcuna valutazione sul contenuto delle dichiarazioni — che il Governo ha dato un'ampia risposta. Ella può ritenerla soddisfacente o insoddisfacente, ma comunque non vedo, a questo punto, perché si dovrebbe rinviare il seguito della discussione.

GREGGI. Insisto nella mia richiesta. Ci siamo trovati di fronte questa mattina in pratica, ad un nuovo disegno di legge, tanto che il nuovo testo presentato dal Governo ha addirittura una nuova intitolazione. Nel mio intervento ho posto molte riserve e avanzato alcune domande su questo nuovo contenuto, domande e riserve alle quali l'onorevole sottosegretario in gran parte ha dato risposte

insoddisfacenti. Inoltre ho richiesto in particolare, di valutare se era il caso di insistere ancora sul tracciato prescelto o se convenisse invece di spostarlo per evitare le difficoltà incontrate: ciò richiedeva evidentemente una risposta che non poteva essere improvvisata e che quindi, nella sostanza, necessitava di un rinvio della discussione per dare modo agli uffici del Ministero di valutare questa possibilità. La seconda mia richiesta era che, in ogni caso, il Governo fornisse elementi precisi circa la validità della scelta effettuata e in merito alle ragioni per cui dalla richiesta di un aumento di spesa di due miliardi si è passati, in breve spazio di tempo, ad una richiesta di uno stanziamento di undici miliardi. È evidente che chi ha operato in questa materia ha agito con estrema faciloneria. Il Governo ha proposto il raddoppio della spesa fissata preventivamente in base a brevi relazioni degli organi tecnici. Personalmente non mi sento di associarmi a questa procedura. L'accoglimento della mia richiesta permetterebbe, invece, alla Commissione di esprimere il proprio giudizio dopo avere valutato il problema sulla base di una più ampia documentazione. La mia richiesta non tende a bloccare l'esame del disegno di legge, ad esasperare il problema, ma a chiarirlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Greggi ha avanzato una proposta di sospensiva. Sulla questione della sospensiva, il regolamento della Camera, all'articolo 89, primo comma, stabilisce che: « La questione pregiudiziale, quella cioè che un dato argomento non si abbia a discutere, e la questione sospensiva, quella cioè che rinvia la discussione, può essere proposta da un singolo deputato prima che si entri nella discussione della legge; ma, quando questa sia già principitata, deve essere sottoscritta da 15 deputati ». In sede di Commissione il numero di 15 deputati è ridotto a quattro.

La sua richiesta di sospensiva, quindi, deve essere appoggiata da quattro membri della Commissione.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario alla sospensione della discussione.

GREGGI. Ma la Commissione si è trovata di fronte ad un nuovo testo, integralmente sostitutivo del precedente, che è stato distribuito solo questa mattina !

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, degli emendamenti integralmente sostitutivi pre-

sentati dal Governo era stata data integrale lettura nella precedente seduta, e mi pare che ella fosse presente. Quindi i colleghi, formalmente e in linea di fatto, hanno avuto la possibilità di prendere conoscenza di questi emendamenti.

GREGGI. Senz'altro. Però, formalmente, mi trovo questa mattina di fronte a un disegno di legge che rappresenta un testo nuovo...

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, questo è il testo che è stato letto la scorsa seduta, del quale è stato detto che è integralmente sostitutivo del disegno di legge precedentemente presentato dal Governo. Questo è il punto di fatto...

GREGGI. Se è così, chiedo scusa...

PRESIDENTE. Ripeto, questo è il punto. Abbiamo invocato il regolamento. Per solito applichiamo il regolamento con notevole larghezza, dato il minor formalismo dei lavori in Commissione. Nelle vicende di questa Commissione, è la seconda volta che il regolamento viene invocato, per quanto riguarda la questione sospensiva, e tutte e due le volte mi pare sia stato invocato dal collega onorevole Greggi. Quindi ora io chiedo se la proposta di sospensiva dell'onorevole Greggi è appoggiata da altri colleghi della nostra Commissione.

(Non è appoggiata).

Constatando la mancanza del prescritto numero di adesioni, dichiaro improponibile la proposta di sospensiva formulata dal deputato Greggi.

FIUMANÒ. Ho voluto guardare gli atti parlamentari relativi alla discussione della legge n. 851 del 1960 ed ho potuto constatare che già da allora si prevedeva una spesa di 18 miliardi. Ho qui il testo stenografico. Un deputato di nostra parte domandò quanto costasse la realizzazione della ferrovia calabro-lucana nel tratto Paola-Cosenza facendo rilevare che era prevista una spesa di 12 miliardi mentre ne erano necessari almeno 18. L'onorevole Mazza, sottosegretario di Stato ai lavori pubblici confermò che occorreva una spesa di circa 18 miliardi di lire: questa è la verità!

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Abbiamo il testo del disegno di legge governativo e il testo degli emendamenti

integralmente sostitutivi portati a conoscenza di questa Commissione nella scorsa seduta. Propongo che si assuma come testo base quello presentato dal Governo nella scorsa seduta.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Do lettura dell'articolo 1 del nuovo testo proposto dal Governo:

ART. 1.

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 11 miliardi per la prosecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, della costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza e per lo spostamento della stazione di Cosenza, di cui alla legge 28 luglio 1960, n. 851.

Tale spesa è ripartita in ragione di lire 2 miliardi per l'esercizio 1969 e di lire 3 miliardi annui per ciascuno degli esercizi dal 1970 al 1972 e sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

GREGGI. Intervengo brevissimamente, perché non voglio portar via del tempo ai colleghi. Le ultime dichiarazioni che sono state fatte mi confermano, a questo punto, visto che non si riesce a trovare una via di chiarimento, nella più radicale opposizione a questo modo di portare avanti il problema. È stato detto che era stata prevista una spesa iniziale di diciotto miliardi di lire, mentre ne sono stati stanziati dodici. Insomma, tutta questa materia si riduce a un gioco di bussole! Mi domando in base a quale previsione si dovevano spendere diciotto miliardi. Si conosceva già la natura geologica del terreno? E allora perché il Governo ha proposto uno stanziamento di 12 miliardi? E chi ha redatto il progetto che comportava una spesa di 12 miliardi? Adesso, con lo stanziamento complessivo di 18 miliardi, ritorniamo alla precedente previsione. Questo mi pare veramente... strano. Ho ancora un forte difetto dal quale non mi libererò mai: sono ancora una persona professionalmente seria e vorrei che l'amministrazione statale funzionasse non dico come agirebbe un professionista serio, ma almeno con una certa serietà. Mi trovo di fronte a un progetto che comporta una spesa di 18 miliardi che poi diventano 12 per poi risalire a 18!

Tutto questo, francamente, richiede una chiarificazione, una spiegazione. Non è serio, oserei dire, questo procedimento. Ho sentito citare alcuni dati e cifre che sono interessantissimi. Si è detto che a 450 metri di profon-

dità si sono trovate pressioni fino a 90 atmosfere; o meglio: da 60 a 90. Questo può succedere. Però francamente mi pare una cosa veramente molto interessante. Altro che metano! Se fosse metano o petrolio scaturirebbe una fontana di 3-400 metri d'altezza! Trattandosi di acqua si potrebbe fare un acquedotto per la Sila, per esempio. Con una tale pressione si potrebbe portare l'acqua fino alla Sila senza impianti di sollevamento. Quindi, a questo punto, nell'interesse della Calabria, converrebbe rinunciare a realizzare la galleria e costruire un acquedotto che rifornisse tutta la Sila, ai fini turistici!

Per queste ragioni confermo pienamente il mio atteggiamento. Avevo chiesto una riflessione; invece sono emersi dati nuovi, buttati lì in fretta, o dati vecchi riesumati con acutezza ma in modo controproducente: pertanto devo confermare la mia totale opposizione a questo metodo di emanare una legge per la quale si parte da una previsione di spesa di 2 miliardi che con un emendamento sono portati a 11, a questo metodo di presentare un disegno di legge senza accompagnarlo con una seria relazione, anche scritta, che impegni la responsabilità del Governo. È vero che l'onorevole Sottosegretario rappresenta il Governo, ma qui abbiamo un sostanziale cambiamento del disegno di legge, proposto in sede di Commissione da un rappresentante del Governo. Quindi, per ragioni formali e sostanziali dichiaro di votare decisamente contro l'articolo 1 e contro tutta la legge.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Greggi, so che ella è un tecnico, ed indubbiamente la tecnica ha delle leggi ferree, ma deve avere anche l'umiltà di prevedere difficoltà insorgenti che non appartengono né alle conoscenze scientifiche né alle conoscenze tecniche. Ella è molto temerario e arbitrario quando afferma che tutto è stato fatto con estrema facilità. Le previsioni di spesa che sono state espresse alcuni anni or sono evidentemente non potevano non riguardare anche le eventuali e purtroppo verificatesi tensioni inflazionistiche che, nel corso di un decennio, possono essersi verificate, e tener conto delle aspirazioni di ciascuno di noi allorché si determina un certo tracciato ferroviario.

Le posso confermare che gli uffici hanno compiuto responsabilmente tutto il loro dovere per realizzare un'opera contenibile nella spesa preventivata di 12 miliardi. Le difficoltà che si sono incontrate oggi non erano pre-

vedibili, se non con una conoscenza tecnica, geologica e geofisica approfondita. Per tale motivo le confermo, onorevole Greggi, che ogni funzionario ha svolto compiutamente e responsabilmente il proprio dovere.

PRESIDENTE. Devo fare un'osservazione di carattere formale sul testo dell'articolo 1. Poiché, la legge 28 luglio 1960, n. 851, si riferisce esclusivamente alla costruzione della sede della nuova linea ferroviaria e non allo spostamento della stazione di Cosenza, l'articolo 1 dovrebbe essere formulato nel modo seguente:

« È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 11 miliardi per la prosecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, della costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza di cui alla legge 28 luglio 1960, n. 851, e per lo spostamento della stazione di Cosenza.

Tale spesa è ripartita in ragione di lire 2 miliardi per l'esercizio 1969 e di lire 3 miliardi annui per ciascuno degli esercizi dal 1970 al 1972 e sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui ho ora dato lettura.

(È approvato).

Gli onorevoli Todros, Achilli, Carra, Amodei, Guarra, Fiumanò, Brandi e Degan hanno proposto il seguente articolo aggiuntivo 1-bis:

« Le aree che risulteranno libere in conseguenza dello spostamento della stazione e delle linee ferroviarie esistenti o in progetto, saranno cedute gratuitamente al comune di Cosenza. Tali aree saranno utilizzate esclusivamente per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria o secondaria o permutate con altre aree per la realizzazione delle opere suddette secondo le previsioni del piano regolatore generale ».

TODROS. A noi sembra giusto — anche in considerazione del fatto che è lo Stato a sostenere la spesa per l'esproprio delle aree necessarie per la costruzione della nuova stazione — che le aree che risulteranno libere in conseguenza dello spostamento della stazione di Cosenza e delle eventuali modifiche del tracciato ferroviario esistente vengano cedute gratuitamente al comune di Cosenza. È, questo, un principio che nella visione generale dell'interesse collettivo, dovremmo estendere a tutti i demani di aree pubbliche, in modo che

in città che mancano di attrezzature pubbliche, come Cosenza, si possa aumentare il patrimonio pubblico di aree da destinare a servizi di carattere sociale.

Con l'emendamento si autorizza il comune anche a permutare le aree eventualmente ricevute con altre, da destinarsi sempre allo scopo suddetto.

Mi sembra che sia un emendamento molto importante, soprattutto per il principio che stabilisce.

GREGGI. Non ne farei una questione di principio, come ha fatto l'onorevole Todros, ma mi pare che l'emendamento sia sostanzialmente da accettare.

Colgo l'occasione per dichiarare, in merito alla questione precedente, che non ho fatto alcun atto di superbia: mi sono limitato a chiedere dei chiarimenti, che non mi sono stati forniti.

CARRA. Il nostro gruppo si dichiara favorevole all'emendamento e all'intero disegno di legge, ma non può non sottolineare l'imbarazzo nel quale anche questa volta è stato posto, imbarazzo che non è stato certo compiutamente dissipato dalle notizie forniteci dall'onorevole relatore e dal rappresentante del Governo. Concordiamo sull'assoluta necessità di proseguire i lavori, ma ci troviamo in uno stato di perplessità determinato dall'aver dovuto rilevare la mancanza di una compiuta indagine geologica preliminare in fase di progettazione. È una situazione, questa, nella quale ci siamo trovati molte altre volte, riconoscendo la validità di un'opera, ma non riconoscendo valido il metodo seguito nella fase di progettazione. Ringraziamo lo onorevole relatore e il rappresentante del Governo per quanto ci hanno dichiarato, ma dobbiamo ammettere che essi non sono riusciti, non avendone la possibilità, a dissipare i nostri dubbi. Auspichiamo che situazioni del genere non si abbiano più a verificare, e in tal senso invitiamo il Governo, affinché non si sia più costretti ad addivenire ad una decisione che sul piano politico avremmo comunque adottato, ma che avremmo voluto adottare in base ad una maggiore conoscenza.

In merito all'emendamento illustrato dall'onorevole Todros, desidero sottolineare che esso si inquadra nell'azione che in sede di Commissione lavori pubblici abbiamo sempre tentato di perseguire con l'inserimento di emendamenti di questo genere. Ci sembra che la vastissima adesione delle varie parti politiche, dimostrata dalle firme apposte al-

l'emendamento, costituisca una valida dimostrazione della tensione che è sempre presente in questa Commissione nei confronti dei problemi urbanistico-sociali delle nostre città. La Commissione lavori pubblici non intende compiere con questo emendamento un atto di paternalismo nei confronti di un comune, ma esercitare un'azione che si inquadra in una linea generale che abbiamo sempre tentato di perseguire. La sensibilità che stiamo manifestando nei confronti dei problemi di una collettività va vista nell'ambito di questa linea che abbiamo sempre perseguito anche in occasione di provvedimenti di più ampia portata, come la legge n. 167 del 1962. Nell'esprimere il parere favorevole del gruppo democristiano a questo emendamento, intendiamo sottolineare il valore di una iniziativa di questo tipo, capace di raccogliere l'unanimità dei consensi all'interno della Commissione.

È attribuita al comune la facoltà di permuta delle aree rese libere, sempre con l'obbligo di destinazione a scopi sociali, il che dovrà avvenire secondo le previsioni del piano regolatore, nell'ambito quindi dell'autonomia dell'amministrazione locale a gestire la propria politica urbanistica: ciò non mitiga, ma anzi accentua il nostro consenso e quello, ritengo, di tutta la Commissione.

Quanto stiamo per decidere con questo emendamento non discende quindi dall'adozione di criteri di politica paternalistica in favore di una particolare situazione, ma si inquadra in quella politica di collaborazione con le autorità locali, nella visione dell'interesse collettivo, che abbiamo sempre perseguito e che intendiamo perseguire in ogni occasione.

PRESIDENTE. Il relatore?

CUSUMANO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole all'emendamento proposto.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1-bis, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 del nuovo testo proposto dal Governo:

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per gli anni finanziari 1969 e

1970, rispettivamente di lire 2 miliardi e lire 3 miliardi, si fa fronte mediante riduzione di analoghi importi del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i corrispondenti anni finanziari.

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

GREGGI. Per dichiarazione di voto, confermo che voterò contro il progetto di legge, anche perché, ad esempio, le dichiarazioni del collega Carra mi dimostrano che in molti colleghi erano sorti non dei dubbi ma desideri di chiarimenti, che potevano essere dati in Commissione. Il fatto che non si sia voluto dilazionare l'approvazione di una settimana mi fa pensare veramente che noi qui abbiamo trovato un'altra falda freatica, non di acqua, ma politica, forse della capacità di 100 atmosfere, per la quale siamo oggi costretti a tamponarla. Io non mi associo a questo tamponamento.

FIUMANÒ. Noi daremo il nostro voto favorevole a questo disegno di legge, anche se ci sono state e ci sono delle riserve per quanto riguarda metodo e procedura, riserve che qui sono state sollevate.

Approvando questo disegno di legge, fra l'altro, noi approviamo una politica che ci ha trovati sempre sostenitori: quella politica cioè sempre da noi sostenuta in Commissione, in Parlamento e nel paese, che tende ad esaltare il trasporto pubblico attraverso la ferrovia, che ha criticato certe posizioni nei confronti di scelte politiche che hanno preferito il trasporto su strada. D'altro canto bisogna rendersi conto che questa opera era ed è ritenuta indispensabile. È un atto di giustizia nei confronti anche della città di Cosenza e della sua provincia. Senza tralasciare che la soluzione di questo problema contribuisce alla soluzione del problema dei collegamenti ferroviari, che incide sul terreno dello sviluppo, per quattro regioni fondamentali del nostro paese: Calabria, Sicilia, Lucania e Puglia.

GUARRA. Anch'io a nome del gruppo del movimento sociale, annuncio il voto favorevole, soprattutto perché consideriamo la realizzazione di quest'opera come un doveroso atto di giustizia nei confronti del Mezzogiorno d'Italia.

AMODEI. Annuncio il voto favorevole della mia parte politica. Nel dibattito generale avevo condizionato il nostro voto favorevole ad alcune risposte da parte del Governo; devo dire che tali risposte non sono state completamente soddisfacenti, né, d'altra parte, potevano esserlo. Prendiamo atto dell'impegno addirittura solenne che il Sottosegretario ha voluto esprimere a nome del Governo per una ristrutturazione dell'organico del Ministero dei lavori pubblici e per una riforma delle procedure di esecuzione delle opere pubbliche. Ciò che ci interessa è un fatto squisitamente politico, e cioè di invertire una certa tendenza puramente amministrativistica, in nome della quale si procede solo per mezzo di verifiche burocratiche anziché attraverso un'opera preventiva di studio, di elaborazione, di progettazione, che riuscirebbe ad accorciare i tempi di esecuzione delle opere e a far risparmiare parecchio denaro pubblico. Comunque, prendo atto di questo impegno solenne e non sto a fare un processo alle intenzioni.

Per quanto riguarda il secondo punto che avevo considerato, mi sembra che il modo più corretto per affrontarlo sarebbe stato quello che in prima istanza l'onorevole Fiorot aveva abbozzato, e cioè separare nettamente il problema dello spostamento della stazione dagli altri problemi. Però mi sembra che ad un certo momento valga il principio dell'ottimo relativo anziché dell'ottimo assoluto, che correrebbe il rischio di peccare di perfezionismo, rispetto soprattutto a un disegno di legge che riguarda prima di tutto un intervento nel Mezzogiorno e secondariamente un intervento relativo al trasporto pubblico anziché privato, elementi entrambi che per noi hanno un carattere di priorità rilevante, e che quindi, sia pure a malincuore, ci costringono a soprassedere, almeno momentaneamente, in questa sede, ad alcune riserve che ci riserveremo di riproporre in altro momento ed in altra sede.

ACHILLI. Intervengo per preannunciare il voto favorevole della mia parte politica su questo provvedimento, che viene a sanare una situazione all'origine sicuramente poco approfondita, ma che, dopo le parole del Sottosegretario Russo, è stata sufficientemente messa in chiaro. Sicuramente c'è stata una leggerezza di impostazione progettuale e politica al momento della approvazione della prima legge; spero però — e lo auguro al Governo che ci ha dato in merito ampie assi-

curazioni — che in occasione della revisione del progetto, siano compiuti tutti gli accertamenti e tecnici e di natura urbanistica, conseguenti all'approvazione del programma di fabbricazione di Cosenza, tali da darci la sicurezza di un provvedimento che tampona a posteriori ma che sana contemporaneamente la situazione nel migliore dei modi. L'importanza della linea ferroviaria da realizzare non è il caso di sottolinearla; quindi il nostro gruppo si augura che anche in Senato il provvedimento possa essere celermente approvato.

FULCI. La mia parte politica voterà a favore del disegno di legge, con l'auspicio che l'opera del Ministero dei lavori pubblici non si fermi in Calabria, ma si avvicini sempre di più alla Sicilia. Vorrei aggiungere anche l'augurio che questo sia l'ultimo disegno di legge che stabilisce finanziamenti supplementari che approviamo con le perplessità che si sono manifestate, come appunto in questa occasione, nel caso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e, anche, in occasione della discussione del provvedimento riguardante l'Ente acquedotti siciliani.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 del disegno di legge, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il titolo del disegno di legge, del quale do lettura:

« Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

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: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola » (1553)

con il nuovo titolo:

« Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza » (1553).

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Amodei, Baroni, Beragnoli, Botta, Brandi, Busetto, Carra, Cianca, Cirillo, Cusumano, Degan, Di Nardo Raffaele, Fabbri, Fiorot, Fiumanò, Fulci, Greggi, Guarra, Pisoni, Sargentini, Todros, Vetrano, Zucchini.

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO