

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

61.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

INDICE	PAG.
<b>Missione:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	809
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	809, 810
FERRETTI . . . . .	810
LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	810
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (3737) . . . . .	810
PRESIDENTE . . . . .	810, 814, 815, 816, 817, 820
ACHILLI, <i>Relatore</i> . . . . .	811, 817
BERAGNOLI . . . . .	816, 820
CUSUMANO . . . . .	816
FERRETTI . . . . .	814, 816, 817
FULCI . . . . .	817, 819
GIGLIA . . . . .	814
GREGGI . . . . .	815, 817
LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	817 820
TODROS . . . . .	816, 817, 819
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo Flumendosa (3053) . . . . .	820
PRESIDENTE . . . . .	820, 823, 824, 826, 827, 828

	PAG.
CARRA . . . . .	825
FIORET, <i>Relatore</i> . . . . .	820, 824, 825, 826
PISONI . . . . .	824
RUSSO VINCENZO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	824, 825, 826, 827
TODROS . . . . .	823, 825, 827, 828
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	828

**La seduta comincia alle 9,45.**

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

(*E approvato*).

**Missione.**

PRESIDENTE. Comunico che è in missione il deputato Padula.

**Inversione dell'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici, onorevole Lauricella, mi ha fatto presente che, a causa dei suoi impegni al Senato, non potrà essere presente durante l'intero svolgimento di questa seduta. Per questo motivo, propone che la discussione del disegno di legge n. 3737 venga anteposta a quella dell'altro provvedimento all'ordine del giorno per la seduta odierna.

Al fine di venire incontro al desiderio espresso dall'onorevole ministro, propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il disegno di legge n. 3737.

FERRETTI. Non solleveremmo nessuna obiezione, se non dovessimo richiamarci ad un impedimento di carattere obiettivo. Se non erro, infatti, non è ancora pervenuto il parere da parte della X Commissione, investita in sede consultiva dell'esame del disegno di legge n. 3737. In considerazione di tale situazione, il nostro gruppo, pur non opponendosi alla proposta di dar corso immediatamente all'esame del provvedimento, con lo svolgimento della relazione, ritiene che l'inizio della discussione sulle linee generali debba essere rinviato ad altra seduta, in attesa che pervenga il prescritto parere.

PRESIDENTE. La proposta di inversione dell'ordine del giorno tende soltanto a consentire un sollecito inizio del dibattito sul disegno di legge n. 3737. È evidente che, nel corso della discussione, la Commissione potrà prendere le decisioni che riterrà più opportune, anche in merito alla questione sollevata dall'onorevole Ferretti. Vorrei ricordare che esiste anche la possibilità che, nel corso della seduta di stamane, ci pervenga il parere da parte della X Commissione.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con le osservazioni del Presidente.

FERRETTI. Ho notizia del fatto che la X Commissione ha chiesto, per quanto attiene al disegno di legge in questione, che si proceda a Commissioni riunite. Desidererei conoscere i motivi per i quali questa richiesta, espressa fin dalla seduta del 17 novembre, non è stata accolta.

PRESIDENTE. Ho avuto conoscenza di tale richiesta soltanto dagli atti della Camera. Per quello che mi risulta, però la Presidenza della Camera non ha ritenuto di accoglierla.

FERRETTI. Si pensa, allora, di portare avanti la discussione sul provvedimento senza acquisire il parere della X Commissione?

PRESIDENTE. Non ho assolutamente detto questo, onorevole Ferretti. In realtà, i problemi sono due, nettamente distinti l'uno dall'altro. Il primo riguarda la richiesta, da parte della X Commissione, di procedere a Commissioni riunite: tale richiesta, come ho già

detto, non mi risulta sia stata accolta dalla Presidenza, la quale comunque non mi ha fatto pervenire comunicazioni ufficiali in proposito. È evidente, quindi, che noi possiamo senz'altro dare inizio al dibattito sul disegno di legge n. 3737, tenuto conto del fatto che il termine assegnato alla X Commissione per esprimere il suo parere è ormai decorso.

Il secondo problema concerne l'opportunità di acquisire effettivamente tale parere. Nonostante la decorrenza del termine, infatti, la Commissione può ritenere di dover attendere, comunque, che la X Commissione si pronunci sul disegno di legge: per parte mia, avverto fin d'ora che una simile valutazione mi sembra senz'altro da condividere. Ove questa impostazione venisse accolta, ne deriverebbe la necessità di non procedere all'esame degli articoli del provvedimento prima di aver acquisito il parere in questione.

In ogni caso, penso che si possa dare inizio alla discussione del disegno di legge numero 3737, con la riserva di assumere, al momento opportuno, le decisioni del caso.

FERRETTI. Concordo con le sue osservazioni, signor Presidente.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre obiezioni, pertanto può rimanere stabilito nel senso della inversione dell'ordine del giorno da me proposta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3737).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato.

Avverto i colleghi che la V Commissione ha deliberato, nella seduta del 16 novembre 1971, di esprimere parere favorevole sul disegno di legge, richiamando però l'attenzione della nostra Commissione « sulla opportunità di rivedere la formulazione delle singole disposizioni contenute nel provvedimento, al fine di introdurre, eventualmente, le modifiche e le integrazioni agli articoli del provvedimento medesimo che saranno ritenute necessarie in relazione alle sottoindicate considerazioni:

1) la eventualità di sopprimere, al secondo comma dell'articolo 1, il riferimento

alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e all'Azienda autonoma delle strade, in considerazione del fatto che tanto le Ferrovie dello Stato quanto l'ANAS sono gli enti concedenti, sicché una loro eventuale partecipazione alla costituenda società sarebbe in contrasto con tale qualità: gli enti in questione assumerebbero, infatti, con la veste di azionisti della società, la posizione di controllori controllanti; la Commissione fa, peraltro, presente la necessità di una permanente presenza dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato nella fase esecutiva dell'opera;

2) la esigenza di inserire, all'articolo 2, un comma aggiuntivo che espressamente autorizzi la società concessionaria ad emettere obbligazioni in deroga alle limitazioni di cui all'articolo 2410 del codice civile e cioè per una somma anche superiore al capitale versato;

3) la opportunità di sopprimere il secondo comma dell'articolo 3, che risulta pleonastico, giacché gli oneri che il comma prevede a carico della società concessionaria sono già chiaramente indicati nel primo comma dello stesso articolo 3, laddove si precisa che l'esercizio, la gestione e la manutenzione del manufatto sono affidati alla concessionaria, ad eccezione degli impianti ferroviari;

4) la opportunità di sopprimere il quarto comma dell'articolo 4, ove è previsto che, in caso di mancata approvazione del progetto di massima, le relative spese (ivi comprese quelle per gli studi e i lavori preparatori) restino a carico della società concessionaria;

5) la necessità di inserire, allo stesso articolo 4, un comma aggiuntivo che, in considerazione del carattere eccezionale dell'opera e della presumibile entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione, autorizzi la società concessionaria a capitalizzare, anche in deroga alle disposizioni degli articoli 2446 e 2447 del codice civile, i disavanzi annuali di bilancio che dovessero determinarsi nei primi anni di gestione dell'opera per effetto del carico di interessi passivi, nonché ad ammortizzarli in un periodo superiore a quello previsto dall'articolo 2426 del codice civile;

6) la eventualità di elevare dal dieci al venti per cento degli introiti lordi annuali l'ammontare dell'accantonamento previsto dal paragrafo 12 del secondo comma dell'articolo 7 del disegno di legge ».

La X Commissione (come ho già detto) e la IV Commissione hanno lasciato decorrere i termini senza esprimere il parere sul disegno di legge.

L'onorevole Achilli ha facoltà di svolgere la relazione.

ACHILLI, *Relatore*. Non credo sia necessario rifare qui la storia dei vari progetti interessanti il collegamento tra la Sicilia ed il continente, dal momento che, su questo argomento, gli onorevoli colleghi sono certamente meglio informati di me. Mi limiterò, quindi, ad illustrare semplicemente il disegno di legge presentato dal Governo, cercando di porre in luce le prospettive che offre ed i dubbi che fa sorgere.

Non c'è dubbio che il sistema autostradale italiano, considerato nella sua interezza, con riferimento tanto al territorio peninsulare che a quello insulare, subisce una netta frattura in corrispondenza dello stretto di Messina: l'« Autostrada del sole », infatti, giunge fino a Reggio Calabria, mentre in Sicilia la rete autostradale si va sviluppando e completando. Si rende pertanto necessario collegare, a breve scadenza, queste due parti del sistema autostradale del nostro paese.

Analoghe osservazioni potrebbero ripetersi per quanto riguarda il traffico su rotaia. Il sistema ferroviario italiano soffre di notevoli scompensi a causa delle difficoltà del collegamento, tramite navi-traghetto, tra la Sicilia ed il continente, sia per quanto attiene al trasporto dei passeggeri che a quello delle merci.

Ci si potrebbe chiedere, a questo punto, se una corretta politica di programmazione e di industrializzazione del Mezzogiorno debba prioritariamente prevedere un massimo investimento infrastrutturale o non piuttosto proporsi di dare impulso alla realizzazione di investimenti industriali. Direi che intorno ad alternative di questo tipo la problematica meridionalistica si è soffermata a lungo, negli ultimi anni; non c'è dubbio, per altro, che è sempre prevalso il criterio di agire contemporaneamente sul settore infrastrutturale e sul settore produttivo vero e proprio, in considerazione del fatto che non vi è impianto o nuova localizzazione industriale che sia in grado di « sostenersi » immediatamente, senza la sollecita realizzazione di un corredo infrastrutturale, che la ponga in grado di divenire parte integrante del mercato verso cui si rivolge.

D'altra parte, per quanto attiene al problema specifico dello sviluppo economico e della industrializzazione della regione siciliana (anche in riferimento ad un nuovo modo di concepire la politica meridionalistica), va detto che la Sicilia potrà assumere una posizione di primo piano nell'ambito di un sistema di mercati caratterizzati, nel Mediterraneo, da una prevalente destinazione verso i paesi del terzo mondo. Una collocazione di tal genere, indub-

biamente, si pone in collegamento con un tipo di sviluppo economico non rigidamente soggetto alle regole che hanno guidato lo sviluppo industriale del nord-Europa, ma di carattere alternativo rispetto ad esse. Non v'è dubbio, quindi, che il collegamento viario e ferroviario che ci si propone di realizzare potrà avere una importanza determinante per le correnti di scambi che contribuirà ad alimentare, non soltanto dal continente verso la Sicilia, ma anche (e soprattutto) dalla Sicilia verso il continente, in funzione complementare rispetto a scelte di mercato diverse da quelle tradizionali.

È da valutare, ora, la rispondenza del disegno di legge ai criteri dettati da una razionale scala di priorità che leghi l'opera in questione con altre di analogo tipo. Ebbene, non credo che al riguardo possano sussistere dubbi, poiché le perdite che, in termini monetari, si registrano oggi (e si registreranno nei prossimi anni) per effetto dei ritardi causati ai trasporti, pubblici e privati, dalla congestione che si viene a verificare nei due punti terminali del percorso che attraversa lo stretto, sono tali da imporre il più sollecito esame delle misure proposte. Non dobbiamo infatti dimenticare che questa legge dà l'avvio ad una progettazione esecutiva, capace di dare una sicura risposta ad un problema tecnicamente difficile, che è stato finora affrontato solo dal punto di vista dei progetti di massima, e quindi senza dare un completo affidamento circa la sua realizzabilità.

Il concorso nazionale di idee, previsto dalla legge n. 384 del 1968, e bandito dall'ANAS nel maggio 1969, ha confermato ulteriormente che il problema in questione è di difficile soluzione, e sia i progetti presentati che i sei premiati *ex aequo* non hanno potuto offrire la verifica pratica della loro attuabilità, perché le prove che per tale verifica sarebbero state necessarie sono talmente onerose da non poter essere affrontate da nessun concorrente con la sola prospettiva del premio offerto.

Devo a questo punto ricordare che tutti noi abbiamo ricevuto delle pubblicazioni che presentano problematicamente la valutazione da effettuare a proposito dell'esecuzione di questa opera; inoltre sappiamo che contemporanei studi condotti circa l'attraversamento del canale della Manica hanno posto in evidenza soluzioni valide in alternativa a quella del ponte: del resto anche nel disegno di legge si parla di « collegamento stabile » e non esplicitamente di « ponte », in quanto la migliore soluzione tecnica dovrà essere scelta in seguito a prove pratiche.

Il problema della verifica dei progetti dev'essere seriamente affrontato anche per avere un'idea chiara circa i costi delle opere da effettuare e quindi essere in grado di esprimere un giudizio sulla fattibilità delle opere stesse.

Infatti il sistema della concessione previsto dal disegno di legge presuppone un pareggio economico che la società concessionaria dovrebbe raggiungere, non potendosi ipotizzare come possibile quella riserva di utili cui si fa riferimento nel provvedimento medesimo. Si tratterà quindi anche di vedere qual è il preciso impegno finanziario da parte dello Stato, poiché agli ammortamenti del costo delle opere ed agli interessi non potrà certo farsi fronte con gli introiti dei pedaggi: per rendersi conto di ciò basta anche una stima approssimativa del costo delle opere stesse e del numero dei passaggi autoveicolari annui nei due sensi che si prevedono.

Innanzitutto con legge successiva dovrà stabilirsi un contributo dello Stato per il ripiano a pareggio tra le somme ricavate dai pedaggi e il costo dell'ammortamento annuo. Attraverso la concessione si potranno affrontare seriamente questi problemi, evitando quegli ostacoli burocratici che si presentano per tutte le opere soggette alla legge di contabilità dello Stato. Si tratta di un'opera particolare, che richiede soluzioni straordinarie; se volessimo affrontarne la realizzazione con le normali procedure, ci troveremmo di fronte a difficoltà tali da determinare continuamente sospensioni dei lavori e quindi un maggior costo complessivo dell'opera stessa.

Venendo ad esaminare più particolareggiatamente il disegno di legge, vediamo che lo articolo 1 prevede la costituzione di una società con prevalente capitale pubblico: il 51 per cento del capitale sociale è infatti riservato direttamente o indirettamente all'IRI, mentre per il restante 49 per cento si prevede la sottoscrizione in via prioritaria da parte dell'ANAS, dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e delle regioni Sicilia e Calabria. Qualora questi cinque principali azionisti non dovessero coprire l'intero ammontare del capitale sociale, possono concorrere anche altre amministrazioni pubbliche e private. La società per azioni prevista dall'articolo 1 avrà il compito di progettare e costruire l'intero manufatto, e provvedere all'esercizio del solo collegamento viario. Le Ferrovie dello Stato avranno invece la gestione degli impianti ferroviari installati sul collegamento stabile che verrà costruito.

All'articolo 2 si prevede che, in deroga alle disposizioni del codice civile, il presidente del

consiglio d'amministrazione di questa società sarà nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della aviazione civile e delle partecipazioni statali. Ciò appare necessario, dal momento che gli interessi pubblici sollecitati dalla realizzazione di quest'opera coinvolgono la responsabilità di più Ministeri.

Esaminando i primi tre articoli del disegno di legge osserviamo che alla società concessionaria sono affidate, oltre la costruzione, anche la gestione e la manutenzione dell'opera: e ciò sembra logico, in quanto la gestione di opere straordinarie come questa non può convenientemente essere affidata ad un ente diverso da quello che l'ha costruita. A questo proposito pensiamo poi che le difficoltà di manutenzione che presenterà l'opera dovranno essere programmate anche dal punto di vista finanziario, onde assicurare una completa autonomia alla società che si occupa della gestione.

Gli articoli successivi del disegno di legge stabiliscono poi norme relative sia al miglior funzionamento della gestione che del suo rapporto con le Ferrovie dello Stato e con gli enti pubblici.

Nel concludere la mia relazione, vorrei ora richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su talune questioni non affrontate dal provvedimento in esame, ma che ritengo dovranno formare ugualmente oggetto di considerazione da parte nostra.

Il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente produrrà necessariamente dei grandi cambiamenti nell'assetto territoriale delle due zone terminali del collegamento medesimo. A tutt'oggi, infatti, l'organizzazione territoriale delle città di Messina e di Reggio Calabria è condizionata anche dal sistema con cui si effettuano i collegamenti da e per l'isola.

L'assetto attuale, a parte le attrezzature specifiche (magazzini di stoccaggio, parcheggi terminali, scali merci) è strutturalmente diverso da quel che si può prevedere potrà essere nel momento in cui i due sistemi autostradali saranno collegati. Anzitutto è da prevedere una integrazione fra le due città che esalterà soprattutto le funzioni di scambio e direzionali.

Non vi è dubbio, quindi, che l'esigenza di un completo rifacimento dei sistemi di trasporto ed i mutamenti funzionali che saranno indotti dalla realizzazione dell'opera nell'economia dei comuni e delle città interessate, non potranno non determinare un assetto territoriale nuovo: anche in alcuni dei progetti premiali sono contenute indicazioni in tal senso.

Questo assetto dovrà essere programmato naturalmente dalle Regioni interessate, costituzionalmente competenti in materia urbanistica.

Ci preme invece insistere su di un altro aspetto che il disegno di legge non contempla: e cioè sull'organismo che sarà incaricato del coordinamento, nella fase di realizzazione, delle infrastrutture di competenza degli enti non territoriali (Ferrovie dello Stato, ANAS, Azienda telefonica di Stato e così via), di quelli territoriali (enti locali, aziende portuali, eccetera). Il provvedimento in esame non contiene disposizioni su questo punto: infatti esso non prevede la costituzione di un organismo cui demandare il compito di imporre agli enti interessati la predisposizione delle opportune varianti entro i tempi dovuti allo scopo di garantire la economicità globale dell'opera, o di sostituirsi agli stessi enti nel caso in cui questi non siano in grado adempiere ai loro compiti. Evidentemente, una problematica di questo tipo, la cui soluzione si rivela sempre più indispensabile, può suscitare delle perplessità, dal momento che la formulazione di questo centro decisionale (L'« Agenzia » del " Progetto '80 ") — sia dal punto di vista giuridico che da quello costituzionale — non è ancora compiuta, e pertanto oggi risulterebbe difficile definire le funzioni e la struttura. Si tratta, quindi, di un problema di vasta portata che non può essere ovviamente risolto attraverso gli strumenti tradizionali, cioè mediante le conferenze dei servizi, le quali, pur avendo giocato a volte un ruolo determinante nella composizione di interessi diversi propri delle varie amministrazioni, non possono tuttavia essere invocate come sedi risoltrici dei problemi che sorgeranno in seguito alla realizzazione di un sistema di collegamenti viari e ferroviari che da Cosenza giungerà a Siracusa, rivoluzionando il sistema dei trasporti della Sicilia e della Calabria. Secondo alcuni, inoltre, gli effetti indotti dalla realizzazione dell'opera potrebbero essere avvertiti anche in sedi più lontane, e cioè nei porti di Napoli e di Palermo: tuttavia, senza giungere all'eccesso di far ruotare tutto l'assetto territoriale del Mezzogiorno intorno al collegamento viario e ferroviario, è fuori di dubbio che i riflessi sul sistema dei trasporti delle regioni interessate saranno rilevantissimi, rappresentando tale opera un essenziale punto di riferimento per la realizzazione di numerose infrastrutture da parte di amministrazioni diverse.

Alla luce di queste considerazioni, credo di poter affermare che il presente disegno di

legge costituisce — considerata anche la sicurezza che esso offre attraverso la costituzione di una società cui affidare in concessione lo esercizio, la gestione e la manutenzione dell'opera — un punto di passaggio per la risoluzione effettiva del problema: manca ancora la messa a punto dell'aspetto finanziario del problema in quanto deve essere ancora definito l'intervento dello Stato, dal momento che non è ipotizzabile la misura degli introiti da pedaggi e degli ammortamenti; e la misura del contributo statale sarà stabilita pertanto con un provvedimento successivo. Rimane inoltre ancora indeterminata la possibilità reale di coordinamento tra tutti gli interventi infrastrutturali che si renderanno necessari ai due terminali del ponte, dal momento che le regioni potranno, nel frattempo, predisporre i rispettivi piani di assetto territoriale e gli opportuni strumenti legislativi; ed inoltre risulterà anche assolutamente indispensabile procedere alla costituzione, in corrispondenza dei due terminali, di aree demaniali, onde evitare che intorno a questa opera possano mettersi in moto processi speculativi a breve o a lunga scadenza.

Concludendo, ritengo che questo disegno di legge non sia altro che il primo passo verso un obiettivo ancora lontano, per il perseguimento del quale il Governo dovrà assumere ulteriori impegni finanziari: alla luce di queste considerazioni e di queste riserve, quindi, ne propongo l'approvazione.

**PRESIDENTE.** Comunico agli onorevoli colleghi che durante lo svolgimento della relazione la Commissione X ha formulato nuovamente la richiesta di discussione del provvedimento in sede congiunta. Ignoro quale possa essere il seguito di tale richiesta: d'altra parte, da alcuni sommari accertamenti da me compiuti circa le conseguenze regolamentari di questa reiterazione della richiesta da parte della X Commissione, risulta che essa, almeno per il momento, non incide minimamente sull'andamento della nostra discussione: pertanto, a norma di regolamento, noi potremmo continuare il nostro dibattito, a meno che i colleghi non siano di avviso contrario.

**FERRETTI.** Desidero ribadire quanto già esposto all'inizio della seduta: a mio avviso, sarebbe opportuno, anche nel caso in cui non si effettuasse la riunione congiunta delle due Commissioni, conoscere i motivi che hanno indotto la Commissione X ad avanzare una proposta in tal senso.

Per quanto ne ho saputo, le obiezioni mosse dai componenti la X Commissione incidono sull'impostazione stessa del problema. Non si tratta, in altre parole, di osservazioni marginali, come d'altra parte risulta evidente se si pensa che, per quanto attiene — ad esempio — alla strutturazione finanziaria, si è chiesto da qualcuno che sia il capitale pubblico a sostenere per intero l'onere della realizzazione: proposta che trova la sua giustificazione nel timore che le inevitabili passività di esercizio (dovute sia alle necessità di remunerazione del capitale investito, sia alle spese di gestione), cui ha fatto riferimento anche l'onorevole Achilli nella sua relazione, si riflettano direttamente sulla misura dei pedaggi. Se si verificasse una eventualità di questo genere, noi non avremmo fatto altro che sostituire ad una strozzatura fisica una strozzatura di carattere economico, facendo gravare sul costo del trasporto di passeggeri e merci tutti gli oneri connessi con la realizzazione dell'opera, o gran parte di essi.

Non desidero certamente, in questa sede, entrare nel merito della questione; penso, tuttavia, che, in seguito ai rilievi emersi dalla discussione svoltasi presso la X Commissione, sia opportuno, da parte nostra, procedere ad una presa di contatto o almeno ad una meditata valutazione degli elementi che la X Commissione ha posto a base della sua richiesta. Propongo pertanto che il seguito della discussione venga — quanto meno — rinviato alla prossima seduta.

**GIGLIA.** Credo che nessuno possa contestare alla X Commissione la facoltà di chiedere l'assegnazione del provvedimento alle Commissioni riunite: vedremo, in proposito, cosa deciderà la Presidenza della Camera di fronte alla reiezione di tale richiesta. D'altra parte non è nostra intenzione mettere quella Commissione nelle condizioni di non poter effettivamente esprimere il suo parere sul disegno di legge in esame. Debbo però richiamarmi alla relazione svolta dall'onorevole Achilli il quale, dopo aver messo in evidenza le luci e le ombre che caratterizzano il provvedimento, è giunto alla conclusione che ci troviamo di fronte ad una opera la cui realizzazione è ritenuta, a giudizio generale, indispensabile ed indifferibile per lo sviluppo della Sicilia e dell'intero Mezzogiorno.

**FERRETTI.** Questo nessuno lo nega.

**GIGLIA.** In questa situazione, le osservazioni che la X Commissione potrà esprimere,

in prosieguo di tempo, sul disegno di legge, e che noi certamente valuteremo con largo senso di responsabilità, non possono oggi indurci a rinviare il dibattito. Sono dell'avviso che si debba dare inizio alla discussione generale, anche per verificare se possa qui affiorare qualche altro elemento sul quale concentrare la nostra attenzione.

Bisogna inoltre tenere presente che la ristrettezza del tempo che rimane a nostra disposizione (in vista delle note scadenze che il Parlamento deve affrontare) ci porta a ritenere che sarebbe decisione non saggia quella di non sfruttare della seduta odierna per approfondire i temi in discussione. Quanto alle osservazioni testé avanzate dal collega Ferretti in merito al pericolo di creare una strozzatura di carattere economico là dove oggi ne esiste una di natura fisica, vorrei osservare che esse attengono in modo particolare al merito del problema, e quindi se ne potrà opportunamente tenere conto nel corso della discussione sulle linee generali. In questa sede, per altro, ritengo di poter affermare che il livello attuale degli oneri di trasporto attraverso lo stretto (a mezzo traghetti) delle merci che viaggiano per ferrovia, ma soprattutto di quelle che viaggiano a bordo di autocarri, è già abbastanza elevato, e certamente non inferiore a quello di eventuali pedaggi che in futuro potrebbero essere stabiliti con riferimento all'opera della quale ci stiamo occupando. Né vanno sottaciuti i danni economici che derivano dai ritardi, a volte notevoli, cui dà luogo l'attuale sistema di collegamento tra la Sicilia ed il continente.

In conclusione, sono del parere che sia opportuno dare inizio alla discussione sulle linee generali del provvedimento, anche per consentire all'onorevole ministro, che presenza alla seduta odierna, di prendere in considerazione le richieste e le valutazioni della Commissione in merito al problema in esame. Se, nel frattempo, dovesse pervenire la risposta della Presidenza della Camera in merito alla nuova richiesta della X Commissione, oppure quest'ultima ritenesse di esprimere il suo parere sul provvedimento, la Commissione potrebbe assumere, al momento opportuno, le decisioni del caso.

GREGGI. Vorrei premettere che ci troviamo di fronte ad un'opera la cui realizzazione richiede una spesa rilevantissima ed un impegno che si può ben definire storico. È naturale, a questo punto, chiedersi se sia opportuno o meno porre mano ad una opera di tal genere, se sia consigliabile dare sollecitamente

inizio alla sua realizzazione, oppure differirla nel tempo, ed infine se ad essa debba riconoscersi un carattere di priorità rispetto ad altre infrastrutture delle quali si avverte la necessità nel nostro Paese.

Il problema è veramente complesso: ricordo di aver presentato, un paio di mesi or sono, alcune interrogazioni nelle quali chiedevo di poter conoscere i verbali del concorso di progettazione a suo tempo sperito.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, questo argomento potrà formare oggetto di un suo eventuale intervento in sede di discussione generale. Le ricordo che ella sta ora parlando sulla richiesta dell'onorevole Ferretti di rinviare il seguito della discussione in attesa che pervenga il parere della X Commissione.

GREGGI. Stavo venendo al punto. Dicevo, infatti, che sento la necessità di approfondire il tema in discussione, prendendo conoscenza dei verbali poc'anzi menzionati e di tutti gli altri elementi idonei a fornire un quadro più completo in merito al valore ed alle caratteristiche dell'opera che ci si propone di realizzare. Alla luce di questa considerazione, non mi sembra il caso di affrontare la discussione senza tenere adeguatamente conto delle valutazioni (che è lecito definire rilevanti e forse anche preoccupanti) che la Commissione X ha espresso in merito al provvedimento.

Sono dell'avviso che non sia necessario un lungo rinvio del seguito della discussione; al limite, potremmo anche decidere di proseguire il dibattito nella giornata di domani. Quello che mi preme rilevare è che, in presenza di utili elementi di valutazione, di ordine tecnico od economico, occorre compiere ogni sforzo per pervenire alla acquisizione dei relativi dati.

Vi è, d'altra parte, la necessità (che nessuno contesta) di portare avanti il più rapidamente possibile i nostri lavori. Debbo dire, al riguardo, che la valutazione espressa dal collega Giglia in merito alla indifferibilità dell'opera può essere da me condivisa; però resta il fatto che considerazioni del genere (che troppe volte ci troviamo a dover recepire, nello svolgimento della nostra attività legislativa) non possono in alcun modo far passare in seconda linea l'esigenza di acquisire una documentazione adeguata, soprattutto quando si tratta di deliberare intorno ad opere di così rilevante entità. Né, d'altra parte, sarebbe opportuno venir meno a tale principio in considerazione della ristrettezza dei margini di

tempo che, obiettivamente, rimangono a nostra disposizione, a causa degli impegni che il Parlamento dovrà affrontare nel prossimo futuro. Vi è, da una parte, il rischio di un rinvio a lunga scadenza di questo dibattito; dall'altra, però, esiste il pericolo, assai più grave, di assumere determinate decisioni senza adeguata cognizione di causa.

In conclusione, se sarà possibile conciliare l'esigenza di un approfondimento con quella di un rapido svolgimento dei nostri lavori, non avrò difficoltà a manifestare il mio consenso; però ritengo di dover ribadire l'esigenza irrinunciabile di acquisire la necessaria documentazione, alla quale è legata la possibilità di esprimere un giudizio definitivo su un provvedimento che, ad un primo esame, mi sembra di poter definire accettabile.

**PRESIDENTE.** Onorevole Greggi, debbo ricordarle nuovamente che noi stiamo in questo momento discutendo intorno alla opportunità o meno di continuare la discussione. Sulla possibilità, in termini regolamentari, di proseguire il dibattito, non vi è alcun dubbio; può esistere, invece, qualche incertezza circa l'opportunità di procedere nell'esame del provvedimento. È questo l'aspetto che dobbiamo esaminare.

**BERAGNOLI.** Vorrei soltanto prospettare l'opportunità di chiedere, al relatore ed al Governo, taluni elementi che sembrano indispensabili, ma che, d'altra parte, se non richiesti, probabilmente non potranno mai essere acquisiti dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Questo argomento, onorevole Beragnoli, trova la sua collocazione nel contesto della discussione sulle linee generali. I colleghi che riterranno di intervenire in quella sede potranno affermare che la relazione svolta dall'onorevole Achilli non li ha del tutto soddisfatti, in quanto non ha fornito tutti i dati ritenuti indispensabili: debbo avvertire, d'altra parte, che probabilmente soltanto il rappresentante del Governo sarà in grado di fornire le indicazioni richieste.

In questa situazione, mi sembra che esistano le condizioni per dare inizio — se la Commissione lo ritiene — alla discussione sulle linee generali. L'onorevole ministro sarebbe così posto in grado di prendere cognizione delle richieste avanzate dai colleghi, in modo da poter fornire, in questa o in una successiva seduta, i chiarimenti sollecitati. È evidente, d'altra parte, che la conclusione del dibattito potrà in ogni caso essere subordinata

all'effettiva acquisizione di tutti i dati e le valutazioni ritenute necessarie.

**TODROS.** Vorrei precisare l'atteggiamento del mio gruppo, il quale non sottovaluta certamente l'importanza del problema in discussione e dei riflessi che esso ha — come ha detto il relatore — sull'assetto territoriale e sullo sviluppo economico dell'isola e dell'intero Mezzogiorno. D'altra parte, bisogna rendersi conto che, per un complesso di adempimenti che ancora debbono essere completati (studi, progettazione, eccetera), la soluzione del problema non si prospetta certamente a breve termine. Di conseguenza, la nostra proposta di appoggiare la richiesta, reiterata stamane dalla X Commissione, di assegnazione del provvedimento alle Commissioni riunite IX e X, dovrebbe essere accolta, in quanto si ispira, a mio avviso, ad un doveroso modo di procedere.

**PRESIDENTE.** Onorevole Todros, questa proposta, da parte del suo gruppo, viene delineata soltanto ora!

**FERRETTI.** Era implicita in quanto avevamo detto precedentemente.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ferretti, mi consenta di dire che non era affatto implicita.

**TODROS.** In questo caso, noi esplicitiamo ora la nostra proposta, chiedendo che si proceda a Commissioni riunite: non soltanto per un doveroso atto di cortesia nei confronti di una Commissione che, in questo campo, ha qualcosa da dire, ma anche, e soprattutto, perché le due Commissioni riunite possono affrontare più seriamente i problemi e le difficoltà che si pongono in ordine alle decisioni che occorrerà assumere. In questo senso, ci permettiamo di presentare la nostra richiesta all'attenzione dei colleghi.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, l'onorevole Ferretti aveva formulato una proposta di rinvio della discussione per attendere, quanto meno, il parere della X Commissione: ora l'onorevole Todros ci propone di deliberare il rinvio per altro motivo, cioè per richiedere che il disegno di legge sia assegnato alle Commissioni riunite IX e X. Su quest'ultima proposta vorrei pertanto conoscere il parere della Commissione.

**CUSUMANO.** Sono contrario a che la discussione del disegno di legge avvenga a Com-



missioni riunite. Penso infatti che abbiamo sufficienti elementi di conoscenza per poter iniziare il dibattito, durante il quale sicuramente ci perverrà il parere della X Commissione. Ricordo anche che proprio in questa sede il Ministro Lauricella ci ha fatto interessanti comunicazioni sull'esito del concorso di idee: tutto ciò, assieme alle relazioni che abbiamo, ci consente dunque di iniziare tranquillamente la discussione sulle linee generali.

GREGGI. Vorrei far osservare che il disegno di legge in questione è stato esaminato, al Senato, dalla VIII Commissione, che assomma le competenze della IX e della X Commissione della Camera. Poiché quindi in quella sede il provvedimento è stato considerato globalmente, sia sotto il profilo dei lavori pubblici che sotto quello dei trasporti, ritengo sai giusto ed opportuno accedere alla richiesta, formulata già dalla Commissione X e ripresa dall'onorevole Todros, di discutere il disegno di legge in sede congiunta.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Devo dichiararmi contrario al rinvio della discussione e allo svolgimento della medesima in sede di Commissioni congiunte. Tale parere è motivato sia dall'esigenza di portare a soluzione al più presto un problema che è ancora nella fase nebulosa degli studi, sia dalla convinzione che la nostra Commissione può, nella sua competenza, iniziare il dibattito sul disegno di legge. Quanto allo eventuale parere espresso dalla X Commissione, potremo tenerne conto al momento di assumere le definitive decisioni sul provvedimento.

PRESIDENTE. I colleghi ricorderanno che avevo inizialmente proposto di aprire, almeno, oggi la discussione sulle linee generali ed eventualmente non concluderla in attesa dei pareri che abbiamo richiesti. Ci troviamo comunque di fronte alla precisa proposta dello onorevole Todros, sulla quale la Commissione deve deliberare. Onorevole Todros, insiste sulla proposta formulata?

TODRÓS. Sì, signor Presidente.

ACHILLI, *Relatore*. Dichiaro che mi asterò dalla votazione su questa proposta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Todros di rinviare la di-

scussione del disegno di legge per chiederne l'assegnazione alle Commissioni riunite IX e X.

(*E respinta*).

Vi è poi la proposta dell'onorevole Ferretti di rinviare la discussione almeno fino a che giunga il parere della Commissione. Chiedo all'onorevole Ferretti se intende insistere sulla sua richiesta.

FERRETTI. Insisterei, signor Presidente, poiché considerando la serietà e l'importanza del dibattito, mi sembra necessario attendere quantomeno il parere da parte della X Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei però chiarire che i termini previsti per l'espressione del parere da parte della X Commissione sono ormai trascorsi. Ora noi vogliamo certo mostrare la doverosa cortesia nei confronti della X Commissione, ma è anche chiaro che, se questa continuasse a richiedere la discussione in sede congiunta, senza tuttavia mai esprimere un parere, e noi volessimo indefinitamente attendere, non giungeremmo mai ad una conclusione dei nostri lavori. Ad ogni modo, vi sono evidenti ragioni di opportunità che consigliano di non concludere l'*iter* del provvedimento nella seduta odierna.

FERRETTI. Signor Presidente, noi non insistiamo nella nostra richiesta.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ferretti: in ogni caso noi faremo tutto il possibile per portare avanti l'esame del provvedimento con la collaborazione della X Commissione, qualunque forma questa collaborazione dovesse assumere.

Dichiaro quindi aperta la discussione sulle linee generali.

FULCI. Quale messinese, insieme con tutti i siciliani, sono veramente grato al ministro Lauricella per l'entusiasmo con cui ha ripreso e sembra voler portare a compimento il progetto relativo al ponte sullo stretto che, quando sarà compiuto, rivoluzionerà positivamente tutta l'economia siciliana ed italiana, anche nei rapporti con l'Africa e con Malta, attraverso Siracusa.

Questa realizzazione è sempre stata un miraggio per tutti i siciliani, e ed essa gli isolani guardano increduli, in particolar modo perché i partiti governativi, essendo interes-

sati, hanno agitato questo argomento in tutti i comizi organizzati in Sicilia in occasione di ogni competizione elettorale.

È pur vero che quando l'onorevole ministro, con grande entusiasmo, diede avvio alla soluzione di questo interessantissimo problema eravamo alla vigilia delle elezioni regionali in Sicilia, ma, obiettivamente, oggi il processo risolutivo sembra bene avviato: infatti sono stati effettuati studi e sondaggi seri, ben diversi da quelli svolti dalla Regione siciliana, che costarono mezzo miliardo e dei quali noi tecnici non potemmo mai ottenere alcuna risultanza. Oggi disponiamo invece di progetti organici e di un disegno di legge che consente ulteriori studi e sperimentazioni tali da poter portare a compimento questa colossale opera: e ciò, dobbiamo riconoscerlo tutti, per merito di un ministro siciliano di larghe vedute.

Con il disegno di legge al nostro esame il finanziamento per gli ulteriori studi e la costruzione del ponte sembra assicurato. Infatti, l'articolo 1 sancisce che la costruzione e la gestione del collegamento stabile viario e ferroviario siano affidati in concessione ad una società per azioni il cui capitale sociale, per almeno il cinquantuno per cento, appartenga all'IRI e per la restante parte sia versato dall'ANAS, dalle ferrovie dello Stato, e da altre pubbliche amministrazioni e da privati.

Non si pone più, quindi, il problema per quanto riguarda la spesa dell'opera, poiché il lato economico a me sembra egregiamente risolto dal provvedimento in esame.

Come tutti riconoscono, l'importanza di questa ardua opera è straordinaria ed indiscussa. Si tratta infatti di rivalutare economicamente l'intera Sicilia sotto il profilo turistico, agricolo ed industriale; si tratta veramente di unire la regione al resto della penisola; e si tratta infine di cancellare lo stato di avvilito in cui versa l'isola per questa frattura (così infatti lo stretto è definito da Carlo Bozzi in una serie di articoli apparsa sulla *Gazzetta del Sud* di Messina, nei quali egli tratta a fondo il problema). Si osserva inoltre che, malgrado gli sforzi compiuti dalle due società private « Caronte » e « Tourist Ferry-Boat », che con apposite navi possono trasportare nelle ventiquattr'ore circa trentamila autovetture (od in sostituzione circa 8.500 *camions*), ed oltre al traghettamento effettuato dalle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato in tempi di afflusso turistico o di derrate agricole, migliaia di mezzi di trasporto fanno la fila per parecchie ore in attesa dell'imbarco, mentre i vagoni merci carichi di agrumi, po-

modori e primizie dirette all'estero restano in attesa di traghettamento, alle volte, per ben cinque giorni, con la conseguenza che, giunta all'estero, la merce finisce al macero. Ciò è stato constatato personalmente da me nel grande mercato di Parigi, ed a molte interrogazioni in proposito il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha risposto che spesso lo ingorgo ferroviario nello stretto di Messina è inevitabile.

Raccomando pertanto ai colleghi di questa Commissione una attenta riflessione sul disegno di legge in oggetto — dato il grande valore materiale e morale dell'opera — come è lecito attendersi da uomini politici responsabili nei confronti della nazione tutta, dalle Alpi a Lilibeo.

Circa i progetti di cui l'onorevole ministro cortesemente, insieme con la sua relazione, ci ha fatto avere i grafici, debbo dire che una discussione su di essi, in questa sede ed in un breve lasso di tempo, senza la possibilità di accedere ad un approfondito dibattito, è assai difficile. Nella mia qualità di tecnico, posso affermare soltanto che l'opera è molto ardua, difficilissima, come del resto hanno ammesso gli stessi progettisti, i quali richiedono un esame più approfondito della situazione geologica della zona. Valutando le difficoltà connesse alla realizzazione dell'opera, un tecnico di valore ebbe a dire che il ponte sullo stretto potrebbe essere realizzato in sei o sette anni, così come potrebbe essere portato a compimento nell'anno duemila. Difficoltà tecniche di grande portata ed imprevisi non mancheranno durante la progettazione definitiva, e durante l'esecuzione occorrerà dar prova di una volontà politica ferrea per non arenarsi. Gli ostacoli più impegnativi sono rappresentati dal terreno sottomarino difficile, dalla forte pendenza delle coste sottomarine, dai continui franamenti, dalle correnti marine rilevanti, dalla sismicità della zona, pericolosa anche a causa di movimenti tellurici asincroni fra le due sponde, per cui il ponte potrebbe essere sottoposto anche a forti sforzi di torsione. A prescindere, comunque, da qualsiasi valutazione di ordine tecnico, penso che il ponte si inserirebbe molto bene nel paesaggio incantevole, citato all'estero come il « Bosforo d'Italia », e famoso anche per il famoso gioco di luci denominato « Fata Morgana ».

Desidero qui ricordare che ai miei bei tempi, ormai purtroppo lontani, di studente alla Scuola d'applicazione di ingegneria a Palermo, il professor Folco, titolare della cattedra di geologia, mi ripeteva sempre: « Caro Fulci, i terremoti a Messina cesseranno solo quan-

do lo stretto sarà pieno di terra ». Egli dava molta importanza ai franamenti sottomarini dovuti a corrosione delle coste a forte pendenza, causati dalle correnti marine.

TODROS. Se demolissimo tutte le costruzioni abusive e gettassimo le macerie nello stretto, certamente lo colmeremmo !

FULCI. Mi piace ricordare, soprattutto, che in occasione di una tavola rotonda, durante la fiera di Messina, il professor Medi ebbe a dire, nella sua magnifica oratoria, che il ponte non potrebbe crollare per una scossa sismica, di intensità anche eguale a quella che distrusse l'intera città di Messina nel 1908: potrebbe contorcersi, piegarsi, ma non crollare. Questo per rispondere a coloro che affermano l'impossibilità di realizzare una simile opera in una zona sismica come quella di Messina.

Vorrei però osservare che, in ogni caso, l'opera non potrà certamente essere completata prima di dieci anni. A questo riguardo, debbo dire che i messinesi hanno una amara esperienza in fatto di opere avviate ed incomplete e di opere « provvisorie » che esistono ormai da oltre sessanta anni. Per fare qualche esempio, ricorderò che il policlinico è stato iniziato nel 1946 e per quanto quest'anno abbia fatto finalmente un passo avanti, con nuovi finanziamenti, è ancora lontano dalla ultimazione; l'acquedotto dell'Alcantera, che doveva servire a soddisfare la grave carenza idrica della città, si è risolto in una grave delusione (dirò per inciso che nella mia abitazione, sita al centro della città, in certe ore del giorno non affluisce l'acqua); il bacino di carenaggio, ultimato da più di tre anni, ancora non funziona; la strada panoramica, avviata da oltre trenta anni, avanza con una lentezza impressionante. Quanto alla zona industriale, infine, essa esiste solo nella fantasia, perché — tra l'altro — nessuna industria è stata prevista nel piano quinquennale, o « pacchetto » (come viene chiamato negli ambienti della regione siciliana), proposto a seguito della mancata realizzazione del centro siderurgico.

Ma torniamo al ponte. È necessario — si raccomanda — mentre si progetta, procedere a nuovi saggi, sondaggi, studi geologici, marini e sismici, più accurati di quelli effettuati fino ad oggi, al fine di consentire di dar vita ad un'opera che sia idonea a vincere tutte le difficoltà che la zona, di caratteristiche molto particolari, può presentare, cercando di evitare, nei limiti del possibile, l'imprevisto.

Da quanto ho detto nasce spontanea la convinzione — che è quasi certezza — che l'opera potrà essere ultimata, pur con tutto l'entusiasmo e l'interessamento che ad essa verrà dedicato, fra circa quindici anni: non bisogna dimenticare, tra l'altro, che si dovrà anche procedere alla sistemazione urbanistica delle due sponde. Durante questo periodo, però, la città di Messina deve poter continuare a vivere. Occorre, allora, eseguire delle opere urgenti per il traghettamento ferroviario e di automezzi, tenuto presente che le invasature delle navi traghetto sono insufficienti, sia per numero che per dimensioni, e che le moderne navi inviate da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riescono a stento ad attraccare, a causa della loro mole, non contribuendo certamente a snellire il traffico.

Non si può fare a meno di rilevare che tutte le opere marittime e ferroviarie nel porto di Messina vengono oggi eseguite senza alcun coordinamento. Ad una mia interrogazione ai ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della marina mercantile, con la quale reclamavo urgentemente uno studio organico e definitivo per la sistemazione e l'ampliamento del porto di Messina, è stato risposto che si sta prevedendo la costruzione di navi specializzate per il traghettamento di autocarri ed autocorriere, con approdo da realizzarsi al di fuori del porto stesso.

Per potenziare, intanto, il traghettamento di convogli ferroviari, si è decisa la costruzione di una nuova nave-traghetto, mentre si progetta di allargare due invasature esistenti, al fine di consentire le manovre di attracco delle grandi navi traghetto recentemente entrate in servizio nello stretto (si tratta di piccoli transatlantici!), tagliando una fetta del molo « Norimberga », a danno dello spazio necessario per lo sviluppo commerciale ed industriale del porto.

La verità è che queste opere, anziché snellire il traffico, contribuiranno ad aumentare vieppiù il *caos* nel porto di Messina, in quanto i mezzi impiegheranno maggior tempo a compiere il loro tragitto, rallentando il movimento lungo lo stretto. Ricordo che, quando avevo diciassette anni, per compiere il percorso da Villa San Giovanni a Messina si impiegava un'ora e mezza; oggi (e sono passati più di cinquanta anni), si impiega un tempo forse anche maggiore. Ciò dimostra che le nuove navi di grande portata non hanno apportato alcun giovamento.

Ecco, questo è il dubbio che permane negli abitanti dell'isola: si teme che, mentre si studiano i progetti, il finanziamento e la rea-

lizzazione concreta del ponte, gli attuali traghettamenti vengano dimenticati, in attesa della grande opera.

Si dia pure inizio, quindi, alla costruzione del ponte, ma non si trascuri di incrementare, con la massima sollecitudine, l'attuale sistema di transito (sia per la parte che riguarda lo Stato che per quella che concerne i privati); sappiamo che ciò che si ferma muore, ed i siciliani non debbono morire, in attesa che si realizzi la portentosa opera che il ministro Lauricella oggi, con tanto entusiasmo e passione, ci prospetta.

BERAGNOLI. Prendo la parola per invitare il relatore ed il rappresentante del Governo ad acquisire, tramite gli uffici competenti, ed a portare a conoscenza della Commissione, alcuni dati che possono costituire un utile elemento di valutazione.

Ho sentito, da parte di qualche collega, dare per scontato il fatto che l'opera si dimostrerà oltremodo utile, e consentirà notevoli risparmi, di tempo e di denaro, per quanto attiene al trasporto di passeggeri e merci attraverso lo stretto. Pur non avendo motivo di esprimere pregiudizialmente una opinione contraria, ritengo di poter affermare che valutazioni di tal genere necessitano di una adeguata dimostrazione, che, per la verità, non è stata fornita dal relatore (al quale, per altro, nessun addebito può essere mosso) nel corso della sua esposizione.

Domando, pertanto, riallacciandomi a quanto dicevo all'inizio di questo mio intervento, di conoscere il numero presumibile delle unità supplementari di navi-traghetto che sarebbero necessarie, nell'ipotesi della mancata realizzazione del ponte, per assicurare un ordinato sviluppo dei traffici per un congruo periodo di tempo.

Chiedo, inoltre, di conoscere il costo di esercizio e di ammortamento, riferito a ciascun passeggero (per quanto attiene al trasporto di persone per ferrovia od a mezzo autovetture) o all'unità di merce (per quanto concerne il trasporto di merci per ferrovia od a mezzo autocarri) che risulterebbe in seguito al potenziamento ed al perfezionamento del sistema delle navi-traghetto, e, correlativamente, il costo presunto o presumibile, riferito ai medesimi elementi, che deriverebbe dalla realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

Ritengo che soltanto attraverso una documentazione di questo genere la Commissione potrà assumere una decisione meditata sul problema in esame. In tal senso, avanzo una

precisa richiesta, al fine di pervenire ad un chiarimento, che considero indispensabile.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono dell'avviso che si tratti di una richiesta pertinente.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Beragnoli, per il contributo da lei fornito alla discussione. Ho constatato che il rappresentante del Governo ha preso nota delle richieste che da parte di taluni colleghi sono state formulate, talvolta in sede non appropriata, talvolta invece (come nel caso dell'onorevole Beragnoli) nella sede pertinente, ossia durante la discussione sulle linee generali. Ciò si dimostrerà senz'altro utile per la prosecuzione del dibattito.

A questo punto, propongo di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta, con la intesa che, nel corso della riunione dell'Ufficio di Presidenza della Commissione, integrato dai rappresentanti dei gruppi, fissata per le ore 18 di questo pomeriggio, si cercherà di stabilire il successivo *iter* del provvedimento, anche in relazione alla auspicata decisione definitiva della Presidenza della Camera sulla richiesta della X Commissione. Se non vi sono obiezioni, pertanto, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Seguito della discussione del disegno di legge: Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo Flumendosa (3053).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo Flumendosa ».

Come i colleghi ricordano l'onorevole Fioret ha svolto la relazione la settimana scorsa, chiedendo poi che la discussione sulle linee generali non venisse aperta, poiché intendeva integrare la sua esposizione con degli elementi da acquisire attraverso incontri con i responsabili dell'Ente e gli uffici competenti dello Stato e della regione. Tali incontri sono avvenuti, e pertanto do la parola al Relatore perché voglia comunicarci quanto da essi ha avuto modo di apprendere.

FIORÉ, *Relatore*. La richiesta di un breve rinvio dell'*iter* di approvazione del disegno di legge n. 3053 ha reso possibile non solo una utile presa di contatto con un rappresentante della regione sarda e con i più alti responsa-

bili dell'Ente autonomo Flumendosa, ma ha permesso, attraverso una serie di quesiti posti, di chiarire come la situazione dell'Ente sia diversa e ben più preoccupante, sotto il profilo di una gestione istituzionalmente corretta, di quello che non appaia dalla relazione governativa che accompagna il disegno di legge.

I quesiti posti riguardano: 1) un piano delle opere che devono essere ancora eseguite per il raggiungimento delle finalità istituzionali; 2) l'ammontare delle spese generali e di manutenzione, relative alla gestione dell'Ente autonomo Flumendosa per gli anni 1970-71; 3) l'organico del personale, la distribuzione delle mansioni e l'utilizzo del personale stesso con l'ammontare complessivo delle retribuzioni; 4) l'ammontare dei mutui contratti o da contrarre per il perseguimento delle finalità istituzionali; 5) la necessità di interventi da parte dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno; 6) i tempi ed i modi attraverso i quali l'Ente intende affrancare il bilancio dell'Ente dall'intervento ripianatore dello Stato.

In merito al primo punto, si è appreso che il territorio interessato all'attività dell'Ente è di complessivi ettari 84.320, ed è stato oggetto di un piano generale presentato nel 1957, approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici nel dicembre 1958.

Il piano generale dell'Ente è stato inserito nei programmi d'intervento della Cassa per il Mezzogiorno la quale, nel primo programma dodecennale, ha previsto la costruzione dei primi serbatoi e la rete di distribuzione irrigua su 25.000 ettari.

L'avanzamento del programma al 1971 è il seguente: serbatoi costruiti n. 2; canale adduttore delle acque al Campidano 18,710 chilometri; canali ripartitori di dominio del territorio irriguo 70,740 chilometri; rete di distribuzione irrigua 1.200 chilometri. La rete dei canali ripartitori domina una superficie di circa 30.000 ettari, mentre la rete che distribuisce l'acqua alle aziende interessa una superficie di 16.930 ettari. Sono in corso di esecuzione lavori di rete di distribuzione su 7.436 ettari, mentre sono stati recentemente appaltati i lavori di altro lotto di rete per una superficie di 2.500 ettari. Le opere eseguite, in corso, o di prossima esecuzione interessano pertanto una superficie territoriale di 26.866 ettari.

Il programma decennale 1971-1980, compilato d'intesa con i consorzi di bonifica che operano nello stesso territorio del Flumendosa, suddiviso in due quinquenni prevede, per quanto riguarda le competenze istituzionali dell'Ente, le seguenti opere: per il primo

quinquennio 1971-75, costruzione di 4 serbatoi, per lire 17 miliardi; costruzione di rete irrigua su 28.429 ettari, per lire 37.650 milioni; costruzione di fasce frangiventi per lire 2.870 milioni: si ha quindi un totale di lire 57.256 milioni.

Per il secondo quinquennio, 1976-1980, si prevedono: la costruzione di un serbatoio per lire 3 miliardi; la costruzione di rete di distribuzione irrigua su 21.410 ettari per lire 22.500 milioni; la costruzione di frangiventi per lire 1.745 milioni; il totale è pertanto di lire 27.245 milioni. Complessivamente, nel decennio 1971-1980 si prevede in conclusione una spesa di lire 84.765 milioni. Resterebbero ancora da eseguirsi, per il completamento del piano, un serbatoio sull'alto Flumendosa per lire 13 miliardi, e la rete di distribuzione su 7.675 ettari per 9.700 milioni: la spesa complessiva di queste opere è quindi di lire 22.700 milioni.

Da quanto esposto si rileva che, dopo ventuno anni di attività dell'Ente, in dipendenza degli esigui finanziamenti ottenuti, il piano è stato realizzato per appena il trenta per cento.

Nel quadro dei suoi compiti istituzionali, l'Ente ha provveduto alla costruzione dello acquedotto per la città di Cagliari e per altri 17 comuni minori, utilizzando le acque invasate nei serbatoi già costruiti. Questi acquedotti hanno uno sviluppo di 114 chilometri.

L'Ente ha anche costruito due centrali idroelettriche, inserite lungo la direttrice dell'adduzione delle acque, al Campidano (centrale di Uvidi 13.000 kilowatt, centrale di San Miali 25.000 kilowatt).

Nel settore acquedottistico, l'Ente deve ancora provvedere, con i finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, alla costruzione di un secondo acquedotto per la città di Cagliari e per altri 7 comuni del Campidano, per una spesa complessiva di 5 miliardi di lire.

Circa le spese generali e di manutenzione, l'Ente ha fornito i seguenti dati: il conto consuntivo del 1970 comprende lire 329.002.000 per spese generali e 37.448.000 mila lire per spese di manutenzione di opere promiscue. Il conto consuntivo del 1971 (in base a dati presunti) e il bilancio preventivo del 1972 recano la cifra di lire 311.250.000 per spese generali, e 45 milioni per spese di manutenzione di opere promiscue. Da questi dati, vanno escluse le spese relative al personale, mentre sono inclusi gli interessi passivi (ammontanti a circa 200 milioni annui) a favore dell'Ente sardo di elettricità che ha finanziato la costruzione delle centrali.

Per quanto concerne il terzo quesito, va rilevato che il personale attualmente in forza

presso l'Ente non è di 150 impiegati e di 97 operai — come indicato nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge — bensì di 152 impiegati e di 162 operai. E ciò nonostante una precisa e motivata censura rivolta ai responsabili dell'Ente dalla Corte dei conti, con la determinazione n. 959 del 18 giugno 1969, in cui si afferma: « Ad onta delle assicurazioni fornite dall'amministrazione circa l'adozione di provvedimenti volti al risanamento della gestione, deve constatarsi come le spese per il personale, men che contenute, siano aumentate segnalamente a causa di nuove assunzioni... ».

L'Ente ci ha comunque comunicato i seguenti dati, relativi all'organico, alla distribuzione delle mansioni e al costo complessivo del personale. La direzione generale ha un impiegato. Il servizio amministrativo ha 48 impiegati (compresi 16 per i servizi comuni) e 4 salariati, ripartiti in: affari generali e personale; archivio generale; contratti di appalto e liquidazioni lavori; ragioneria ed economato; servizi ausiliari (autisti e uscieri). Il servizio tecnico — ingegneristico occupa 29 impiegati e 19 salariati, negli uffici: studi, progettazione ed esecuzione delle opere in concessione, assistenza e contabilità dei lavori, stazioni climatologiche e idrografiche, laboratorio prove materiali esercizio grandi invasi e canali ripartitori. Il servizio agrario ha 14 impiegati e 2 salariati distribuiti in studi agronomici del comprensorio, progettazione della distribuzione irrigua, laboratorio agropedologico-cartografico. All'esercizio centrali elettriche sono adibiti 7 impiegati e 37 salariati; all'esercizio irrigazione, 6 impiegati e 60 salariati; all'esercizio acquedotti potabili, 4 impiegati e 30 salariati; all'esercizio acquedotti industriali 2 impiegati e 3 salariati. Esiste inoltre una gestione per conto della Cassa per il Mezzogiorno, che si articola in centri di assistenza tecnica con 36 impiegati e in campi sperimentali con 5 impiegati e 7 salariati.

Il costo complessivo di questo personale, composto come ho detto di 152 impiegati e 162 operai, è di lire 1.751.714.000 milioni, corrispondente ad un onere di circa sei milioni *pro capite* dei dipendenti assunti.

L'Ente ci ha anche fornito la ripartizione di questa retribuzione complessiva secondo le varie categorie di personale. Così il personale addetto ai compiti istituzionali viene retribuito con lire 780.276.000, di cui 628.520.000 per progettazione e direzione opere pubbliche, uffici e servizi generali; lire 151.756.000 per lo esercizio e la manutenzione delle opere promiscue. Il personale addetto agli esercizi ri-

ceve lire 696.028.000 ripartiti in lire 200.544.000 per la sezione acquedotti, lire 285.441.000 per l'irrigazione e lire 210.043.000 per le centrali idroelettriche. Infine, a lire 275.410.000 ammonta la retribuzione per il personale a carico della Cassa per il Mezzogiorno, per i campi sperimentali irrigui e i nuclei di assistenza tecnico-agricola.

Venendo a considerare l'ammontare dei mutui da contrarre o contratti per il perseguimento delle finalità istituzionali vediamo che ascendono a lire 774.830.000 i mutui contratti con la sezione autonoma di credito fondiario della Banca Nazionale del lavoro, e con malleva della Cassa per il Mezzogiorno, per il finanziamento della quota della spesa relativa alla costruzione delle opere pubbliche di bonifica (ai sensi del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, e della legge 10 agosto 1950, n. 646). I mutui da contrarre con la medesima sezione autonoma di credito fondiario della Banca Nazionale del Lavoro e con contributo del Ministero dell'Agricoltura, ai sensi dello articolo 23 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, a copertura parziale delle passività di bilancio, ammontano a lire 490 milioni. Va menzionato inoltre un finanziamento dell'Ente sardo di elettricità, per la costruzione delle due centrali idroelettriche di Uvini e S. Miali, per un ammontare di lire 5.746.928.000.

Circa la necessità di intervento da parte dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno, si è appreso che il finanziamento integrale delle opere di completamento ammonta a lire 107 miliardi 465.000.000, con una differenza di circa 40 miliardi in più rispetto alla previsione di 70 miliardi indicati dalla relazione governativa.

Ora, tenuto conto che l'Ente, se si consolida nell'attuale struttura, per far fronte alle spese di funzionamento deve fare affidamento sull'entrata del 16 per cento che viene liquidato sull'importo a compenso delle spese di progettazione, direzione, assistenza e collaudo, ne deriva che per poter sopravvivere, senza interventi esterni, deve poter contare su un volume annuo di lavori non inferiore a lire 7.100.000.000.

Per quanto riguarda infine i tempi e i modi di affrancamento del bilancio dell'Ente Flumendosa dall'intervento risanatore dello Stato, la soluzione prospettata dai responsabili dell'Ente è di una semplicità estrema, tale che sarebbe utilissimo il Governo ne tenesse conto nel predisporre provvedimenti per la ripresa dell'imprenditoria in genere.

La soluzione è infatti riassumibile in un sillogismo: l'Ente ha « x » spese; per coprirle

ha bisogno di una percentuale « y » di entrate sui lavori; lo Stato dia un importo « z » per coprire le spese « x » con la percentuale « y » sui lavori: in questo modo il bilancio si pareggia. Ho parlato di un sillogismo, ma, in realtà, si tratta di uno sconcertante sofisma poiché, dal pur breve contatto che abbiamo potuto avere con i responsabili dell'Ente, è emerso — come del resto era stato messo puntualmente ed efficacemente in rilievo dalla Corte dei conti nella citata determinazione n. 959 del 18 giugno 1969 — che l'Ente, in questi anni, ha subito un processo di gigantismo abnorme e del tutto estraneo alle finalità istituzionali per cui è sorto. Questo straripamento di funzioni ha determinato aggravii che possono essere eliminati alla sola condizione che l'Ente rientri nel suo alveo naturale, trasferendo ad altri enti, che pur esistono per svolgerle, queste funzioni e questi compiti, anche nell'ambito della Regione Sarda.

Per giungere a questo risultato, mi permetto però di sottoporre alla attenzione della Commissione un emendamento aggiuntivo all'articolo 1, volto a garantire in qualche modo, almeno sul piano legislativo, l'auspicato processo di « sgravamento » delle funzioni non istituzionali dell'Ente. L'attuazione di tale programma spetta, ovviamente, al Governo, al quale, nella mia veste di relatore, rivolgo il più pressante invito a prendere impegni precisi in argomento, se non altro per evitare ai colleghi che, nel 1973, avranno la ventura di trovarsi in questa Commissione, di dover ripetere le funzioni di « tinatori di falle », quale noi oggi esercitiamo approvando il disegno di legge n. 3053.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Fioret per la diligenza con la quale ha integrato la sua relazione e dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**TODROS.** Condivido quanto esposto dal relatore e desidero quindi aggiungere poche osservazioni.

L'Ente autonomo Flumendosa è stato istituito nel 1946, anteriormente, cioè, alla creazione delle regioni a statuto speciale e della Cassa per il Mezzogiorno ed alla nazionalizzazione dell'ENEL: quindi, in un periodo in cui i problemi di ordine comprensoriale non potevano essere risolti se non mediante la costituzione di enti analoghi. I suoi fini istituzionali, come è noto, consistono nella costruzione delle opere per la razionale utilizzazione delle acque del bacino idrografico del medio e basso

Flumendosa, per irrigazione, uso potabile e produzione di forza motrice, a beneficio di una zona bisognosa di interventi programmati e coordinati. Ora, il Governo, compiendo un errore fondamentale, non ha offerto all'Ente, dopo l'approvazione, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del piano generale di interventi nel 1957, la possibilità — mediante contributi diretti da parte dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno — di realizzare le opere previste dal suddetto piano.

Nel nostro paese, purtroppo, fenomeni di questo genere sono frequenti: vengono cioè creati enti per la realizzazione di determinate opere, provvedendo però solo in parte al loro finanziamento, e danneggiando quindi in misura notevole la collettività. La lievitazione dei prezzi, la impossibilità di utilizzare completamente le opere eseguite, l'attribuzione a questi istituti di attività estranee ai loro compiti istituzionali, l'enorme dilatazione subita dai rispettivi organici (con conseguente rilevantisimo aumento nelle spese di gestione), contribuiscono inoltre a rendere esplosiva la situazione di tali enti, inducendo ovviamente conseguenze negative sul processo di sviluppo economico e sociale delle zone interessate. E di questo processo la situazione in cui versa l'Ente autonomo Flumendosa (per coprire il disavanzo del quale è stata richiesta allo Stato una sovvenzione di 450 milioni) è davvero emblematica. Quindi, a questo punto, dopo le considerazioni svolte dal relatore, attraverso un ordine del giorno firmato anche dai colleghi Fioret, Amodei e Achilli, noi intendiamo impegnare il Governo a rendere possibile — attraverso contributi dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno — la realizzazione del programma approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; a sollecitare il trasferimento della gestione delle opere non istituzionalmente rientranti nella sfera di competenze dello Ente da quest'ultimo agli organi interessati, agevolando quindi la graduale riduzione delle sue attività, fino alla sua scomparsa; a seguire la vita dell'Ente coordinando la propria azione con l'operato della Regione.

Concludendo, quindi, annunciamo il nostro voto favorevole al disegno di legge in esame in quanto, ovviamente, il disavanzo di gestione dell'Ente deve essere eliminato: ma desideriamo ribadire che la sua causa, a nostro avviso, va individuata non tanto nella cattiva gestione dell'Ente, quanto nella incapacità del Governo a far fronte agli impegni assunti al momento della costituzione di istituti a cui sono demandate funzioni o competenze specifiche.

PISONI. Desidero dare atto al collega Fioret di aver svolto una relazione molto accurata, tentando di individuare e spiegare la causa del fenomeno di cui ci stiamo occupando. Non so spiegare però se non dal punto di vista di un costume che ormai ha preso piede in ogni ambiente, per quale motivo in mancanza di fondi (ed anche di opere da eseguire) si dilatino in misura abnorme gli organici degli enti cui faceva riferimento l'onorevole Todros nel suo intervento, determinando un sensibilissimo aumento delle spese di gestione dato il livello medio piuttosto elevato delle retribuzioni corrisposte da questi istituti (nell'ente di cui ci stiamo occupando, esse si aggirano, infatti, intorno a lire 5.700.000 annue). Tuttavia, e ne conveniamo, in parte dissesti di questo genere sono anche frutto di situazioni particolari: talvolta, infatti, le numerosissime assunzioni che noi lamentiamo, sono effettuate allo scopo di assorbire, almeno parzialmente, la disoccupazione che affligge le zone in cui gli enti sono chiamati ad operare: ed a mio avviso i costi sopportati dalla comunità in questo caso non rimarrebbero del tutto improduttivi. Comunque non desidero approfondire certi aspetti, in quanto ritengo non sia questa la sede propria.

Concludendo, quindi, annuncio che non mi opporrò all'approvazione del provvedimento, con la consapevolezza, però, che purtroppo la soluzione del problema è ancora lontana, e che altre situazioni analoghe saranno sottoposte alla nostra attenzione: situazioni che, se, come ripeto, possono essere giustificate da un punto di vista umanitario e sociale, senza dubbio non lo sono sotto il profilo di una oculata amministrazione e di un più accurato ed incisivo controllo da parte dello Stato su questi enti di diritto pubblico.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

FIORET, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere a quanto esposto nei miei precedenti interventi.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo dire in verità che la considerazione che, in buona sostanza, è stata riservata dalla Commissione a questo disegno di legge ripaga il Governo delle forse non troppo cortesi espressioni formulate nei suoi riguardi. Tuttavia, se al di fuori di talune pregiudiziali prese di posizioni ci accingiamo ad esaminare il merito del problema

che è posto a fondamento delle misure delineate nel provvedimento, allora il discorso può certamente divenire più sereno.

Non posso che esprimere il mio rincrescimento per il fatto che l'onorevole Pisoni abbia usato un linguaggio piuttosto sbrigativo nei confronti della gestione dell'ente, e l'onorevole Todros abbia attribuito tutta la responsabilità al Governo, facendo salva la gestione. Ritengo che, questa volta, tutti debbano responsabilmente convenire che il Governo ha compiuto interamente il suo dovere.

Per rifare un po' la storia del passato, debbo ricordare che l'Ente autonomo del Flumendosa fu costituito per corrispondere a particolari esigenze, soprattutto in ordine alla realizzazione di determinate opere.

Nel periodo immediatamente successivo alla sua costituzione, prima dell'intervento della regione, sono state attribuite alla Cassa per il Mezzogiorno talune finalità che rientravano nella vocazione funzionale dell'ente stesso, il quale pertanto si è dovuto dotare degli strumenti necessari per la progettazione ed il controllo dell'esecuzione delle opere. È evidente da ciò la opportunità di non rinunciare ad un patrimonio che l'ente ha indubbiamente qualificato, in vista del conseguimento di uno dei suoi scopi fondamentali.

A quali fattori è dovuto l'attuale disavanzo di bilancio? È dovuto, innanzitutto, al fatto che l'utenza non paga l'opera svolta dall'ente, il quale si trova quindi nelle condizioni di dover porre riparo ad una condizione di morosità in cui si sono venute a trovare alcune istituzioni settoriali e locali. In secondo luogo, il disavanzo si ricollega agli interessi passivi (per un ammontare di duecento milioni di lire) conseguenti alla costruzione di una diga di cui l'ente si è dovuto far carico. In terzo luogo, occorre far riferimento agli oneri derivanti da talune gestioni che l'ente svolge e che debbono essere trasferite, per competenza propria, ad altri organismi (ai consorzi di bonifica, in particolare, o addirittura all'ENEL).

A quest'ultimo riguardo, bisogna osservare che, mentre una parte dei dipendenti è disposta ad accettare il trasferimento ad altri organismi, facenti parte dei settori che finalisticamente debbono perseguire determinati scopi, un'altra parte non è disposta ad abbandonare l'ente, all'interno del quale è riuscita a conseguire favorevoli condizioni remunerative, che teme di veder vanificate in seguito ad un inquadramento nell'ambito di diverse articolazioni operative.



Insieme ai fattori in precedenza enunciati, occorre prendere in considerazione il disagio che si è verificato in seguito non ad omissioni del Governo (come pretenderebbe l'onorevole Todros) ma ad un responsabile esame che il Parlamento ha voluto compiere sul problema dell'intervento pubblico per lo sviluppo del Mezzogiorno. Non dimentichiamo che vi è stata una frattura temporale di circa tre anni tra la fine di un determinato momento operativo della Cassa per il Mezzogiorno ed il rilancio dell'attività della stessa. Il precedente piano è infatti giunto a scadenza nel 1961, mentre la legge di rifinanziamento degli interventi di competenza della Cassa risale al 1965. Il mancato apporto finanziario, da parte della Cassa, alla realizzazione di alcune opere nelle regioni del Mezzogiorno, ha posto i consorzi di bonifica e gli altri enti che lavoravano per conto della Cassa per il Mezzogiorno in condizioni di difficoltà nella corresponsione delle spettanze ai dipendenti che dovevano concorrere, nella fase progettuale e di controllo, all'esecuzione delle opere stesse.

Non riesco, pertanto, ad individuare quali carenze possano esservi state nell'azione pubblica rivolta ad eliminare ostacoli che hanno arrecato nocimento alla vocazione istituzionale dell'ente del quale ci stiamo occupando.

Quanto ad alcune affermazioni dell'onorevole Pisoni, debbo affermare che, almeno per quanto riguarda il caso in esame, non vi è stata assolutamente alcuna tracimazione di responsabilità in relazione alla lievitazione del dato occupazionale.

CARRA. Il costo medio per addetto che ci è stato riferito dal relatore sembra abbastanza elevato, soprattutto se si considera che oltre il cinquanta per cento dei dipendenti è costituito da operai.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta di un dato medio, e non so su quali basi sia stato calcolato.

FIORET, *Relatore*. I dati che ho citato mi sono stati forniti dai responsabili dell'ente.

TODROS. Sono stati applicati i parametri previsti per il riassetto delle retribuzioni dei dipendenti statali.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non bisogna dimenticare che la dipendenza dell'ente è altamente

qualificata. È vero che vi sono diversi operai, ma si tratta sempre di operai specializzati e non generici.

FIORET, *Relatore*. Ripeto i dati che ho già esposti nel corso della relazione: il costo globale — secondo il consuntivo fornito dai dirigenti dell'ente — ammonta a lire 1.751.714.000. Dividendo questa cifra per il numero dei dipendenti, pari a 314, si ha un costo medio per addetto di quasi sei milioni di lire.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo ricordare che i dipendenti dell'ente attuarono, a suo tempo, un lunghissimo sciopero (durò quasi due anni) per sostenere le proprie rivendicazioni. Evidentemente, quella vicenda sindacale si è conclusa con l'adozione da parte dell'ente di determinati parametri retributivi, che hanno portato al risultato indicato dal relatore.

FIORET, *Relatore*. Questo non mi sembra un ragionamento convincente. Un periodo così lungo di sciopero avrebbe dovuto provocare per il bilancio 1970 una contrazione dell'ammontare globale delle retribuzioni. È chiaro che l'ente ha retribuito i propri dipendenti anche durante il periodo di astensione dal lavoro. E se non li ha retribuiti, allora nei bilanci successivi, avremo un ulteriore aumento del deficit.

RUSSO VINCENZO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi sembra che una procedura del genere non debba considerarsi di esclusiva pertinenza dell'ente in questione. In ogni modo, noi ci troviamo di fronte ad un'azione rivendicativa portata avanti, sul piano sindacale, dalle categorie direttamente interessate.

Quello che voglio dire è che non si è dato luogo a procedure disinvolute di assunzione di dipendenti, così come non sono state assolutamente poste in essere volgari strumentalizzazioni degli enti creati per gli interventi nell'Italia meridionale. Vorrei anche ricordare all'onorevole Pisoni, che vive anch'egli in una regione depressa, che organismi di questo genere servono pure a creare una forza occupazionale, ed a qualificarla in relazione ai fini istituzionali dell'ente.

CARRA. Se il dato che ci è stato fornito dal relatore circa il costo medio per addetto è esatto, se ne deve dedurre che ogni dipendente dell'ente autonomo del Flumendosa

grava sul bilancio dell'ente stesso per un importo annuale superiore a quello di un ingegnere di ruolo del genio civile. Infatti, il costo medio che lo Stato sopporta per un ingegnere che entra nei ruoli del genio civile, non raggiunge i sei milioni annui.

Ora, come ho già detto, bisogna tenere presente che più del cinquanta per cento dei dipendenti dell'ente di cui trattiamo sono operai. Se, ciò nonostante, il costo medio per addetto è tanto elevato, bisogna concludere (salvo errori nei dati) che qualcosa non funziona!

**RUSSO VINCENZO**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ella non sa che nel nostro Paese vi sono operai i quali percepiscono retribuzioni dell'ordine di trecentomila lire mensili? Ma, in ogni modo, dichiaro che, qualora si voglia scendere ad una analisi dettagliata dei livelli retributivi in atto nell'ambito dell'ente, farò in modo di acquisire i dati relativi a tutti i singoli contratti, in modo che la Commissione possa giudicare sulla bontà o meno dei criteri di gestione. Ritengo, per altro, che l'onorevole Carra, che rappresenta una qualificata opinione nel mondo del lavoro, sia a conoscenza dei trend rivendicativi.

Per i motivi che ho cercato brevemente di illustrare, concludo il mio intervento, dopo aver ringraziato il relatore e coloro che sono intervenuti nel dibattito, ricordando che le mie misure contenute nel disegno di legge in esame tendono a sanare la situazione che si è venuta a determinare.

Mi assumo l'impegno di eliminare quelle cause che hanno determinato la situazione di disagio esistente presso l'Ente autonomo Flumendosa, situazione da noi oggi posta in rilievo, ed alla quale il Governo ha cercato di porre rimedio mediante il finanziamento previsto nel disegno di legge. Naturalmente anche in seguito il Governo si interesserà delle esigenze dell'Ente: a questo proposito anzi dichiaro fin d'ora di accettare l'ordine del giorno preannunciato dall'onorevole Todros, perché ritengo che rispettandolo e adeguatamente interpretandolo si elimineranno quegli inconvenienti che possono influire negativamente sul bilancio dell'Ente.

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

**ART. 1.**

A favore dell'Ente autonomo del Flumendosa — istituito con regio decreto legislativo

17 maggio 1946, n. 498, modificato dalla legge 1° luglio 1952, n. 862, con il compito di provvedere alla razionale utilizzazione delle acque dei bacini del medio e basso Flumendosa, per usi irriguo, potabile e idroelettrico — è autorizzata la concessione di un contributo straordinario di lire 150.000.000 per ciascuno degli anni finanziari dal 1970 al 1972, da destinare al ripianamento dei bilanci dell'Ente.

Il relatore onorevole Fioret ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere all'articolo 1 i seguenti commi:*

Una relazione sull'andamento dell'Ente dovrà essere allegata ogni anno allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

La relazione è deliberata dal consiglio di amministrazione dell'Ente, unitamente al conto consuntivo.

La prima relazione dovrà contenere un piano di risanamento della gestione entro il 1973, da realizzarsi attraverso il passaggio delle attività non istituzionali attualmente svolte dall'Ente, ai consorzi riuniti di bonifica della Sardegna meridionale, ai comuni o enti interessati all'utilizzo dell'acqua derivata per uso potabile o industriale, all'ETFAS, all'ENEL, nonché agli altri organismi statali o regionali istituzionalmente tenuti a svolgerle.

**RUSSO VINCENZO**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto concerne l'emendamento aggiuntivo all'articolo 1 presentato dal Relatore Fioret, posso dichiararmi favorevole all'accoglimento dei primi due commi soltanto. Il terzo comma va invece eliminato, in quanto non possiamo stabilire in una legge un'articolazione del tipo da esso prevista: gli scopi e le finalità che con questo comma si intendevano raggiungere potranno però essere ugualmente conseguiti, dal momento che il Governo si è responsabilmente impegnato a rispettare l'ordine del giorno Todros, che contiene le medesime indicazioni.

**FIORÉ**, *Relatore*. L'emendamento da me presentato è stato redatto anche per rispondere ad alcune preoccupazioni manifestate dai rappresentanti dell'Ente durante lo incontro che abbiamo avuto con essi. Essi ci hanno infatti detto che il passaggio delle attività non istituzionali attualmente svolte dall'Ente ad altri organismi non è avvenuto a cause di spinte locali di settore, e soprattutto perché gli Enti istituzionalmente tenuti a svolgere quelle attività si sono rifiutati di assu-

merle, facendo affidamento sull'intervento risanatore dello Stato.

Il mio emendamento vuol indurre con la forza cogente della legge gli Enti interessati ad assumersi i compiti loro demandati. Anche in presenza dell'ordine del giorno preannunciato, ritengo che un'indicazione quale quella contenuta nell'ultimo comma dell'emendamento costituisca il presupposto per il Governo ad attuare l'ordine del giorno stesso. Nonostante tali considerazioni, però, poiché il Governo ritiene che questo terzo comma vada eliminato, lo ritiro, e mantengo quindi solo i primi due commi dell'emendamento.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione lo emendamento proposto dall'onorevole Fioret, con esclusione del terzo comma, che è stato ritirato.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 1, che a seguito dell'emendamento apportato, risulta così formulato:

#### ART. 1.

A favore dell'Ente autonomo del Flumendosa - istituito con regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 498, modificato dalla legge 1° luglio 1952, n. 862, con il compito di provvedere alla razionale utilizzazione delle acque dei bacini del medio e basso Flumendosa, per usi irriguo, potabile ed idroelettrico - è autorizzata la concessione di un contributo straordinario di lire 150.000.000 per ciascuno degli anni finanziari dal 1970 al 1972, da destinare al ripianamento dei bilanci dell'Ente.

Una relazione sull'andamento dell'Ente dovrà essere allegata ogni anno allo stato di previsione della spesa del Ministero di lavori pubblici.

La relazione è deliberata dal consiglio di amministrazione dell'Ente, unitamente al conto consuntivo.

*(È approvato).*

Poiché all'articolo 2 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

#### ART. 2.

All'onere di lire 150.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge per gli anni finanziari 1970 e 1971 si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 3523 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni medesimi.

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

*(È approvato).*

Gli onorevoli Todros, Fioret, Amodei ed Achilli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione lavori pubblici,

preso atto dei compiti istituzionali dell'Ente autonomo Flumendosa per la razionale utilizzazione delle acque del bacino idrografico del medio e basso Flumendosa, per irrigazione, uso potabile e produzione di forza motrice;

visto che il piano presentato nel 1957 ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha avuto i finanziamenti necessari al completamento delle opere in esso comprese;

rilevato che ciò determina un grave danno per la collettività in relazione al parziale utilizzo delle opere eseguite; al mancato trasferimento delle attività non istituzionali attualmente svolte dall'Ente autonomo Flumendosa, ai consorzi di bonifica, ai comuni, e all'« Enel »; al formarsi di forti passivi per il funzionamento dell'Ente che, non godendo di alcuna sovvenzione, fa assegnamento soltanto sulla percentuale liquidata sull'importo dei lavori eseguiti;

impegna il Governo

1) a provvedere tempestivamente ai finanziamenti statali e della Cassa per il Mezzogiorno per la realizzazione del programma approvato;

2) a sollecitare il passaggio agli enti interessati della gestione delle opere non istituzionalmente rientranti nei compiti dell'Ente autonomo Flumendosa;

3) a seguire, coordinando il suo operato con la Regione, le attività e la vita dell'ente per eliminare l'attuale disavanzo annuale di gestione, e impedire il formarsi di altri disavanzi;

4) a risolvere tutti i problemi di cui ai punti precedenti entro e non oltre il 31 dicembre 1972.

**TODROS.** L'ordine del giorno è stato già da me illustrato nel corso della discussione sulle linee generali.

**RUSSO VINCENZO,** *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Accolgo l'ordine del giorno, come ho già detto durante la mia replica.

---

V LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1971

---

TODROS. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge verrà immediatamente 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: « Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo Flumendosa » (3053):

Presenti e votanti . . . .	24
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Achilli, Amodei, Baroni, Beragnoli, Bartot, Botta, Busetto, Calvetti, Carra, Conte, Ferretti, Fioret, Fracassi, Fulci, Giglia, Giraudi, Greggi, Napolitano Luigi, Pica, Piscitello, Pisoni, Tani, Todros, Vetrone.

*E in missione:*

Padula.

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

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE**

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO