

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

91° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 LUGLIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Finanziamento integrativo, con carattere di urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze della rete ferroviaria dello Stato » (2223) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, relatore alla Commissione Pag. 1420
1422, 1427 e passim

ARNAUD, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 1427

CROLLALANZA 1421

DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti 1428, 1429

GROSSI 1423

MADERCHI 1422, 1424, 1426 e passim

SGHERRI 1424, 1426, 1427 e passim

SANTALCO 1423, 1424, 1426

SANTI Pag. 1424
SEMA 1429

Discussione e approvazione:

« Norme per l'indizione del bando dell'appalto-concorso internazionale per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia, e per l'abbattimento delle acque alte nei centri storici » (2224) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE 1430, 1432, 1433

ARNAUD, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 1433

MADERCHI 1432

NOÈ, relatore alla Commissione 1430, 1432

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Finanziamento integrativo, con carattere di urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze della rete ferroviaria dello Stato** » (2223) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

P R E S I D E N T E, *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento integrativo con carattere di urgenza, di 200 miliardi di lire per la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze della rete ferroviaria dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che la Commissione bilancio, richiesta del parere, si è espressa in senso favorevole nella seduta di ieri.

Onorevoli colleghi, siamo chiamati oggi ad esaminare questo provvedimento, che ci riporta a considerare il complesso problema della direttissima Roma-Firenze in avanzata fase di costruzione. Il disegno di legge in esame è stato approvato il 24 luglio scorso dalla 10ª Commissione permanente della Camera.

Non sarà inutile ricordare che il Parlamento, su proposta del Governo, ha finora approvato tre leggi, finanziatrici dell'opera in titolo: la legge n. 1089 del 1968, la legge n. 52 del 1973 e la legge n. 377 del 1974. Tali leggi hanno complessivamente stanziato fondi per lire 300 miliardi.

Il disegno di legge al nostro esame prevede un ulteriore stanziamento di lire 200 miliardi. È questo un finanziamento integrativo, necessario per la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze. Con tali nuovi fondi si intende procedere subito alla realizzazione del tratto fra Città della Pieve ed Arezzo, comprese le cosiddette interconnessioni con gli impianti della linea esistente; il relativo progetto è stato ormai definito dagli uffici tecnici dell'Azienda delle ferrovie dello Stato

ed è attualmente all'esame degli organi locali interessati.

Come noto, sembra che per il prossimo anno si possa attivare il servizio a quattro binari fra Roma e Città della Pieve; la realizzazione del quadruplicamento Città della Pieve-Arezzo, grazie alle interconnessioni, dovrebbe consentire entro due anni di arrivare ad Arezzo, a mezzo della nuova linea.

Qualche dato sarà utile perchè ciascuno si renda più esatto conto della attuale situazione su questo immenso cantiere di opere: lo stato di avanzamento dei lavori tra Roma (Settebagni) e Città della Pieve (138 km.) è del 92 per cento, mentre è del 37 per cento nel tratto compreso tra Incisa e Firenze (20 km). Si dà per certo che il tronco Roma-Città della Pieve, come ho detto, potrà funzionare entro l'anno prossimo; delle 328 opere previste (sottovia, cavalcavia e viadotti vari, per una lunghezza complessiva di 17 km. sull'intera Direttissima, ne sono state completate 288; sono state completate 17 delle 28 gallerie previste, per una lunghezza di 25 km. sono state infine impiegate 2 milioni e mezzo di giornate lavorative.

Ritengo inoltre opportuno ricordare che, con la costruzione di questa nuova linea ferroviaria, la distanza fra Roma e Firenze verrà ridotta di circa 60 km, e l'indice di tortuosità si abbasserà dal 35 al 9,7 per cento, per cui, per effetto congiunto della riduzione della distanza e dell'aumento della velocità, i treni, si prevede, potranno ridurre di circa 90 minuti la percorrenza attuale, sicchè da Roma con i treni rapidi si possa raggiungere Firenze in un'ora e 25 minuti, con gli altri treni veloci in un'ora e 40 minuti e anche per altri treni, che con opportuni raccordi di binario potranno essere istradati su tratti della nuova linea, si avranno economie di percorrenza di tutto rilievo. Ad esempio, i direttissimi che serviranno Arezzo — e le diramazioni verso Perugia, Assisi e Foligno — potranno conseguire guadagni di percorso dell'ordine complessivo di 65-70 minuti.

Onorevoli colleghi, mentre mi accingo ad invitarvi a dare voto favorevole al presente provvedimento, non adempirei a tutto il mio dovere se non fermassi con voi tutti l'attenzione più sentita e responsabile su due

questioni particolarmente importanti. Con questo provvedimento non avremo certo erogati tutti i fondi per la Direttissima Roma-Firenze, opera che comunque — sia bene inteso — ci trova solidali, costituendo una fondamentale infrastruttura di collegamento rapido nord-sud e, conseguentemente, dell'Italia con i paesi europei. Siamo peraltro preoccupati, perchè il problema più delicato e difficile — qual è quello dell'attraversamento della città di Firenze e del suo territorio — non è stato risolto. Abbiamo fiducia nelle conclusioni cui perverrà la Commissione tecnica consultiva, costituita da eminenti esperti dei ministeri dei Trasporti, dei lavori pubblici e dei Beni culturali, che sappiamo essersi insediata dieci giorni fa; al loro studio, alla loro disamina, certamente profonda e severa, non sarà male che noi aggiungiamo il nostro voto perchè il Ministero dei trasporti, d'intesa con la Regione e con gli Enti locali interessati, trovi il sistema di conciliare le esigenze urbanistiche, l'assetto del territorio, e la salvaguardia del paesaggio (che, quanto a Firenze, sono singolarissimi), con gli interessi di carattere generale, proprie di una linea ferroviaria di carattere nazionale ed internazionale.

Il provvedimento che sta davanti a noi consentirà, infine, oltrechè la prosecuzione dei lavori, anche e soprattutto di far fronte alla situazione occupazionale che, in vista della progressiva smobilitazione dei cantieri intermedi, per fine lavori, si teme grave e pesante.

L'occasione è pertinente per ripetere al Governo, attraverso l'onorevole Sottosegretario qui presente, la necessità di accelerare l'erogazione della spesa relativa alle leggi n. 52 del 1973 e n. 377 del 1974, concernenti il piano straordinario per le ferrovie dello Stato, nelle regioni del Mezzogiorno, essendo urgente superare, nel settore delicatissimo e fondamentale dei trasporti pubblici, lo squilibrio fra il nord ed il sud. È uno squilibrio che persiste e che, rischia di aumentare e non soltanto ai danni del sud d'Italia, ma dell'intera economia del nostro Paese.

Concludo, onorevoli colleghi, invitandovi ad approvare il disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA. Non possiamo non ricordare che, allorché ci fu sottoposto il disegno di legge recante la spesa di 200 miliardi per quadruplicare i binari della linea Roma-Firenze, da parte della Commissione vi furono notevoli perplessità, in considerazione della situazione della rete ferroviaria nazionale e degli squilibri — ne ha accennato poc'anzi il Presidente — esistenti tra il Centro-nord e il Mezzogiorno. In tale circostanza, sul piano delle graduatorie, delle esigenze del settore ferroviario, pur riconoscendosi la necessità di fronteggiare la saturazione dei traffici della linea Firenze-Roma, si fece presente che situazioni non meno urgenti e non meno assillanti esistevano nel Mezzogiorno. Si prospettò quindi l'opportunità di rinviare ad un secondo tempo la realizzazione di tale opera.

Non dimentico che, in parecchie altre circostanze anche in Aula, discutendosi del bilancio dei Trasporti fu da varie parti sottolineata l'inopportunità, in relazione sempre alla graduatoria delle necessità, della spesa di 200 miliardi per la linea Roma-Firenze, tanto più che risultò evidente che tale spesa sarebbe stata insufficiente alla realizzazione di tale opera e che quindi si sarebbero resi necessari, a breve scadenza, ulteriori provvedimenti finanziari.

Ricordo tutto ciò per precisare l'atteggiamento tenuto fin'ora dalla nostra Commissione. Ma, nonostante tali considerazioni, il provvedimento fu egualmente adottato, i lavori sono stati iniziati, sono proseguiti, e come da noi previsto sono stati necessari altri provvedimenti finanziari. Ora ci troviamo di fronte alla realtà di un'opera in pieno sviluppo costruttivo e ad un disegno di legge di ulteriore finanziamento che non possiamo non approvare, tenuto conto che diversamente aumenterebbe il cimitero delle opere iniziate, sospese e lasciate a deperire. Aggiungo che problemi anche di carattere occupazionale, e soprattutto la preoccupazione di possibili licenziamenti ci inducono a tale approvazione. Sarebbe, però, il caso di conoscere — e vorremmo pregare il Sottosegretario di fornirci elementi al riguardo — quale ulteriore spesa si ritiene ne-

8^a COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

cessaria per portare a termine l'opera intrapresa.

Ciò premesso e chiarito mi associo poi alle riserve e proteste che sono state espresse, sotto il profilo urbanistico, dalla città di Firenze, perchè le ferrovie non ignorino tale esigenza e non si considerino uno stato nello Stato. Spesso avviene, infatti, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ignori le esigenze urbanistiche delle città preoccupata soltanto dei propri interessi di esercizio e di gestione economica.

Detto ciò, onorevole Presidente, mi associo alle sue considerazioni finali circa i problemi ferroviari del centro sud. Devo ricordare, ad esempio, che con una spesa, non rilevante si renderebbe possibile l'attuazione della direttissima Roma-Cassino-Lucera-Bari, per la quale ella si è battuta, ed io mi sono associato alle sue iniziative, anche di ordine legislativo. Purtroppo ancora si continua a sottovalutare la realtà della situazione esistente nei trasporti ferroviari tra Roma e le Puglie. È da considerare che la direttissima Roma-Cassino-Bari, comporterebbe un sensibile accorciamento delle distanze tra la Capitale e la regione pugliese, togliendo dal quasi isolamento il Molise.

Precisato così il mio punto di vista ed i precedenti della situazione esistente nel settore ferroviario, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

M A D E R C H I . Signor Presidente, vorrei in primo luogo segnalarle la stranezza di una notizia, apparsa su un giornale che credo riceva addirittura finanziamenti da parte del Senato, con la quale si annuncia l'approvazione — che sarebbe avvenuta ieri — del disegno di legge in esame. Ciò è avvenuto non so per quali motivi ma certamente assumendo una posizione, nei confronti della nostra Commissione, che non può essere accettata. La stampa ha la funzione di informare, non di disinformare; ed io credo che sia necessario protestare per il modo inaccettabile con il quale questi giornalisti assolvono al loro compito.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione.* Condividiamo tutti la sua pro-

testa, e del resto abbiamo provato gli stessi sentimenti leggendo il titolo del giornale cui lei si riferisce. Debbo comunque dire, per chiarezza, che non ho ricevuto alcuna comunicazione nè richiesta da parte di giornalisti: nessuno, cioè, è venuto ad informarsi se la Commissione avesse fatto o meno qualcosa circa il provvedimento; per cui l'accaduto rappresenta veramente una scorrettezza giornalistica, infondata e temeraria. Il Parlamento, infatti, è sovrano: noi oggi approveremo o non approveremo il provvedimento; non lo sappiamo.

Mi farò senz'altro interprete di questa protesta, che è, ripeto, veramente sentita da tutti.

M A D E R C H I . La ringrazio, signor Presidente.

Andando al merito del provvedimento, dobbiamo ricordare che la questione della direttissima nacque male. Infatti, fin dall'inizio, vi è stato, se non un inganno nei confronti del Parlamento, certamente un equivoco, in quanto si parlò di un'opera realizzabile in tempi abbastanza brevi, con somme abbastanza limitate che avrebbe assicurato risultati sorprendenti. La Commissione, comunque, non aderì completamente a quell'impostazione, essendo evidente che le cose sarebbero andate in maniera del tutto diversa; ma credo che nessuno di noi, in quel momento sarebbe stato in grado di prevedere la lunghezza dei tempi e l'entità dei fondi che l'opera in questione è andata assorbendo. Se, infatti, si fosse avuta un'esatta indicazione di cosa essa avrebbe rappresentato, soprattutto dal punto di vista della spesa — pur tenendo conto della migliore condizione economica del Paese in quell'epoca — le scelte non sarebbero state esattamente quelle che furono poi effettuate.

Oggi in effetti gran parte dell'opera è già stata realizzata, attraverso il proseguimento di un metodo che non accettiamo, che non abbiamo mai accettato, contro il quale abbiamo protestato e continueremo a protestare, ma che purtroppo rappresenta la norma nella gestione del potere da parte della Democrazia cristiana. Passo dopo passo il Parlamento si trova ora dinanzi a situazioni sen-

za vie di uscita; siamo andati avanti con la cosiddetta politica del carciofo, aggiungendo somme cospicue ai precedenti stanziamenti, senza vedere mai il fondo di questa avventura. Oggi lei, onorevole Presidente, nella sua pregevole relazione è stato costretto ad ammettere che questo non sarà l'ultimo finanziamento e chissà quanti altri miliardi sarà necessario destinare al completamento dell'opera, soprattutto tenendo conto, come mi pare debba esser fatto — e mi associo quindi all'auspicio da lei espresso — delle richieste degli enti locali e della regione Toscana, che vedono l'organizzazione del proprio territorio compromessa da questa opera, che minaccia di danneggiare, dal punto di vista estetico ed urbanistico, la stessa città di Firenze.

Oggi ci troviamo di fronte ad un nuovo provvedimento di finanziamento in condizioni che non consentono nemmeno un attento e sereno esame. Alle 11,30, infatti, come i colleghi sanno, dovremo partecipare alla seduta congiunta con la 7^a Commissione, per cui se chiedessimo agli onorevoli rappresentanti del Governo presenti di spiegarci questa aggrovigliata e difficile situazione non avrebbero neanche il tempo di ascoltare le risposte. Siamo quindi costretti ad aderire a quanto ci viene proposto, essendo stati qui convocati per approvare non solo questo ma anche altri provvedimenti, giudicati urgenti e presentati come indispensabili per far fronte ad una serie di esigenze del nostro Paese, nelle condizioni peggiori per esprimere compiutamente un giudizio. Siamo cioè qui, questa mattina, unicamente per ratificare un provvedimento già approvato in altra sede, senza la possibilità di sapere esattamente che cosa comporterà.

Signor Presidente, noi non possiamo accettare questo modo di fare. Non ci piace e non possiamo consentire che si vada avanti così, soprattutto quando è ormai chiaro a tutti che la grave e difficile situazione economica esige scelte oculate.

Sui vari problemi relativi alla questione dell'attraversamento di Firenze non voglio soffermarmi. Il collega Sgherri ha preparato un ordine del giorno che certamente illustrerà e sul quale siamo perfettamente d'accor-

do: speriamo di ottenere su di esso non solo il suo assenso, signor Presidente, ma anche quello di tutti i componenti della Commissione.

GROSSI. Esprimo l'adesione del mio Gruppo al disegno di legge, ritenendo che l'opera cui esso si riferisce abbia una sua validità e che, al di là delle giuste critiche sulle previsioni della spesa, sollevate dal collega Maderchi, rimanga un'opera la quale merita di essere completata.

Per quel che riguarda il problema di Firenze, che finora non ha avuto una precisa illustrazione nell'ambito del Parlamento, direi che su di essa si potrebbe esprimere un parere solo dopo aver avuto una relazione completa sugli aspetti urbanistici e su quelli di carattere generale riguardanti la città di Firenze, con tutti i pro ed i contro. Chiedo quindi che ci si metta nella condizione di poter fare una valutazione concreta della situazione, perchè se è vero — come qualcuno afferma — che per affrontare i problemi di Firenze occorre una cifra enorme, è chiaro che ad un certo momento si dovrà scegliere una soluzione meno costosa. Ad ogni modo, per assumere una posizione occorre poter disporre di tutti gli elementi e conoscere i termini reali della questione.

Si potrebbe forse dedicare a tale problema un'apposita seduta della nostra Commissione. Diversamente continueremo ad essere alle prese solo con informazioni provenienti da una parte e dall'altra, senza mai avere notizie ufficiali da parte del Ministero dei trasporti.

SANTALCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema della direttissima Roma-Firenze, come è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, non è nuovo per questa Commissione. Per quanto mi riguarda, l'ho affrontato allorquando sono stato relatore della legge ponte, la legge n. 52 del 1973, e della legge n. 37 del 1974, quella dei duemila miliardi; oggi il problema ritorna in quest'aula per un impegno che il Governo ebbe ad assumere su richiesta di questa Commissione. Mi corre l'obbligo di dare atto al Governo di aver risposto alle aspet-

8ª COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

tative della Commissione stessa, oltrechè delle zone interessate e del Paese, perchè il problema non interessa soltanto la Toscana, ma tutto il Paese.

Ricordo che nella seduta del 17 luglio 1974, quando abbiamo esaminato, in sede redigente, la legge n. 377, io ebbi a presentare, d'accordo con tutti i colleghi, un ordine del giorno (approvato all'unanimità e accettato dal Governo) col quale si impegnava il Governo a non destinare quote parti dei due mila miliardi, previsti per il finanziamento del programma straordinario, alla costruzione di nuove opere della direttissima Roma-Firenze, fatta eccezione per il completamento dei lavori già appaltati. L'ordine del giorno impegnava inoltre il Governo a presentare un disegno di legge *ad hoc* per la Roma-Firenze, al fine di ...

M A D E R C H I . Al fine di poter discutere sull'argomento!

S A N T A L C O . Possiamo discuterne quando vogliamo: il Parlamento ha gli strumenti per farlo in qualsiasi momento.

Chiedemmo quell'impegno al fine di evitare che i già insufficienti duemila miliardi per il piano poliennale (che non si chiamò poi più così) venissero utilizzati per la Roma-Firenze. Per questi motivi si chiese che il Governo presentasse un disegno di legge *ad hoc*: oggi il Governo, puntualmente, e di questa puntualità siamo grati, ha portato al nostro esame un provvedimento per la Roma-Firenze.

Onorevoli senatori, è stato detto che i duecento miliardi non sono sufficienti, ed io concordo con questa affermazione: di fronte al generale aumento dei costi, i duecento miliardi non basteranno di certo.

Tuttavia, contrariamente a quanto affermato dal senatore Maderchi, ritengo — così come giustamente ha detto il senatore Grossi — che l'opera meriti di essere portata avanti e di essere completata. La direttissima Roma-Firenze rappresenta una parte della dorsale Napoli-Milano e interessa il Paese intero, non solo la Toscana.

Il Gruppo della Democrazia cristiana voterà quindi a favore del disegno di legge ed

io, insieme coi colleghi Santi, Pacini, Zaccari e Moneti, ho predisposto un ordine del giorno per impegnare il Governo a intensificare i contatti con la Regione toscana, con il comune di Firenze, con gli enti locali per concordare insieme le soluzioni del problema della direttissima.

Al riguardo devo sottolineare che abbiamo, sì, il dovere di cercare di andare incontro alle esigenze della Regione e degli enti locali, ma non possiamo non tener conto dei problemi di sicurezza sollevati dalla Azienda delle ferrovie dello Stato. Certo, talune proposte degli enti locali potranno essere accolte, a condizione però che siano salvaguardate le esigenze di sicurezza, anche perchè, torno a ripeterlo, il problema della direttissima interessa non soltanto la Toscana, ma tutto il Paese.

M A D E R C H I . Soprattutto per i costi!

S A N T I . È un investimento produttivo!

S A N T A L C O . Vi sono grossi problemi che devono essere affrontati nel Paese, ma non credo che il problema del collegamento ferroviario tra Sud e Nord e con il Nord Europa sia meno importante degli altri. L'attuale rete ferroviaria è insufficiente alle esigenze del traffico essendo ormai sovraccarica e noi abbiamo il dovere di cercare di risolvere anche questo problema, pur se ne esistono altri non meno importanti.

Signor Presidente, non ho altro da aggiungere se non pregare il Governo di voler accogliere l'ordine del giorno di cui ho parlato e invitare i colleghi tutti a votare il disegno di legge sul quale ella ci ha ampiamente intrattenuto.

S G H E R R I . Signor Presidente, siamo ancora una volta di fronte a un provvedimento parziale, che, a causa della ristrettezza del tempo a disposizione, non possiamo discutere in modo approfondito, il che conferma un metodo di governo episodico, frammentario e disorganico.

Prima di entrare nel merito, signor Presidente, vorrei mi fosse consentito di richiamarmi alla relazione che introduce questo

disegno di legge. In essa si dice che « non essendosi potuto assicurare ai lavori regolare sviluppo anche a causa delle molteplici interferenze frapposte dagli enti locali in ordine ai problemi connessi con la penetrazione della linea nel comprensorio di Firenze », eccetera.

Quest'affermazione è di una gravità inaudita e noi comunisti la respingiamo nettamente. Chi ha scritto questa relazione ancora una volta dimostra un dispregio totale del ruolo e della funzione costituzionale della Regione, dell'amministrazione provinciale e degli enti locali, i quali hanno il dovere, non il compito, di tutelare il tessuto economico, sociale, culturale e paesaggistico del territorio che sono chiamati ad amministrare. Non di interferenze si tratta, signor Presidente, ma di un legittimo dovere di tutela delle popolazioni e del territorio; di tutela di fronte a un progetto delle ferrovie che, unanimemente, a Firenze e in Toscana i partiti, le organizzazioni sindacali, gli enti locali, le associazioni ed enti economici e culturali hanno dichiarato più volte, non solo quest'anno, ma da diversi anni, dopo studi e approfonditi dibattiti, essere tale da stravolgere e ferire il territorio e il tessuto di Firenze e della Toscana. Un'affermazione come quella contenuta nella relazione sottintende una visione burocratica e accentratrice dello Stato. Invece, come sancisce la Costituzione, noi vogliamo uno Stato pluralistico e rispettoso di queste autonomie e l'impegno degli enti locali toscani, delle organizzazioni sindacali, di tutti gli enti e delle forze politiche non è mai stato contro questo progetto delle ferrovie, contro l'idea dell'ammodernamento e dello sviluppo della rete ferroviaria e in particolare della direttissima. È stata invece sempre ribadita l'esigenza e la necessità di fondere armonicamente interessi generali del Paese con gli interessi e le possibilità di sviluppo della Regione toscana. E una classe dirigente — come amate dir voi — o un Governo che non è capace di fondere e di armonizzare gli interessi generali del Paese con quelli di una città il cui ruolo tutti sappiamo, dimostra anche tutta la propria incapacità di governare.

Non starò a fare la storia del progetto della Roma-Firenze nato nel 1969 e che non porta nemmeno la firma di un ministro democristiano. Vorrei soltanto dire che la costante che ha caratterizzato, in merito a questo progetto, la direzione delle ferrovie e i vari Ministri che si sono susseguiti, è stata quella di ignorare il parere degli enti locali, delle forze politiche, economiche e sociali della Toscana. In questa dolorosa ed emblematica storia della direttissima, mai c'è stato un atto, da parte del Ministero dei trasporti, che tendesse a corresponsabilizzare, a consultare gli enti locali. Si parla di ritardo nei lavori; noi vorremmo sapere ufficialmente le cause di tale ritardo; vorremmo sapere, sia pur in linea di ipotesi, a quali spese andremo incontro.

Vorremmo sapere anche quali successivi sviluppi avrà il progetto fino a Milano; fino ad oggi si è parlato di una prosecuzione sino a Prato, allora pongo una domanda: da Prato in poi che cosa accadrà? Torniamo nelle due gallerie già sovraccariche, o affrontiamo cervelotiche spese di nuove gallerie che forino l'Appennino? C'è chi pensa (per fortuna c'è ancora qualcuno che pensa) di ammodernare la Porrettana; è fattibile ciò? E a quale spesa andiamo incontro e quali saranno i tempi di realizzazione dell'opera?

Tornando alla vicenda della Direttissima, vorrei ricordare le scorrettezze e le pressioni esercitate dal Governo: il tribunale regionale amministrativo infatti che aspetta anni per pronunciarsi, questa volta, a causa di sollecitazioni senza dubbio governative, si è riunito e in una settimana ha discusso e respinto la delibera dei comuni di Firenze e Bagni a Ripoli. Il prefetto di Firenze è intervenuto ancora una volta pesantemente per respingere un ordine del giorno e una disposizione della regione, presa unanimemente da tutte le forze politiche presenti nel consiglio regionale. Cosa chiede la Toscana che sembra essere nemica dello Stato e che qualcuno appella come Granducato di Toscana? Vuole soltanto discutere sui due progetti di attraversamento di Firenze, presentati rispettivamente dalle Ferrovie dello Stato e dalla regione. Da parte del Ministero dei trasporti e delle ferrovie dello Stato si sostiene che la

8ª COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

soluzione presentata dalla regione costerebbe di più. Il senatore Santalco reputa necessarie le misure di sicurezza che è ovvio debbano esservi, anzi proprio sotto il profilo della sicurezza il progetto delle ferrovie dello Stato suscita dubbi e perplessità.

SANTALCO. Ho sostenuto le esigenze della Toscana pur essendo siciliano.

MADERCHI. Le regioni sono tutte uguali.

SGHERRI. La regione ha proposto una soluzione transitoria: una linea che da San Marcellino arrivi alla stazione di Campo di Marte. Le forze politiche toscane sono ben consapevoli che altre sono le esigenze economiche del Paese. La soluzione definitiva del completo attraversamento di Firenze potrà pertanto essere rinviata a quando le condizioni economiche generali del Paese saranno migliori. Il progetto elaborato dalla Azienda ferroviaria stravolge il piano urbanistico-viario della Toscana. Si verrebbe praticamente a dividere Firenze in due parti, perchè tale progetto isola 150.000 abitanti e tre rioni; aggravando, inoltre, il problema dei pendolari. La Toscana verrebbe praticamente tagliata fuori dal Mugello, che è lo sbocco naturale per insediamenti residenziali e fabbriche. Tutto ciò comporterebbe per il Paese, e non solo per la Toscana, delle spese enormi appunto per il caos che determinerebbe. Il progetto presentato dall'Azienda delle ferrovie non può, pertanto, essere visto soltanto in funzione delle spese indispensabili alla realizzazione dell'opera; è necessario anche considerare i danni che il suddetto progetto genererebbe e, quindi, le conseguenze negative di carattere economico. La Commissione consultiva è stata nominata il 18 e domani o dopo domani terminerà i suoi lavori e presenterà una relazione al Ministero dei trasporti. Si sono dovuti però aspettare tre mesi, e dicendo tre mesi sono molto generoso nei confronti del Governo; l'impegno del ministro Martinelli circa l'istituzione della Commissione consultiva risale, infatti, a cinque mesi fa. Il compito della Commissione è appunto quello che noi avevamo sempre richie-

sto: mettere a confronto il progetto della Azienda delle ferrovie dello Stato con quello della regione Toscana, in modo da trovare una soluzione che salvaguardi gli interessi generali del Paese e quelli di Firenze.

Una soluzione si può trovare soltanto a livello politico; è da diversi mesi che i rappresentanti della regione toscana chiedono di incontrarsi con il Presidente del consiglio e con il Ministro per i trasporti. Perchè non si vuole realizzare quest'incontro per poter così trovare una soluzione? Tutto ciò dimostra una volontà accentratrice e burocratica che disconosce il ruolo degli enti locali, delle forze politiche, sociali e culturali della Toscana. Abbiamo presentato un ordine del giorno che impegna il Governo a promuovere un incontro a livello politico con i rappresentanti della Regione. Mi fa piacere che anche i colleghi democristiani reputino necessario questo incontro; occorre però realizzarlo rapidamente, cercando di non creare fatti compiuti come sta facendo l'azienda ferroviaria. Non vedo, infatti, la ragione di iniziare i lavori nel comune di Bagni a Ripoli quando si sa che c'è da determinare il tratto compreso fra Città della Pieve ed Arezzo, per il quale si chiede un finanziamento di 200 miliardi col provvedimento in esame.

Cosa vuol dire questo comportamento se non la volontà di creare uno scontro, tra il Governo ed il Ministero dei trasporti da un lato e gli enti locali dall'altro. La sensazione che si ha è che solo l'azienda ferroviaria prenda tutte le decisioni, e che il Ministero dei trasporti, mi si consenta l'espressione, si limiti « a mettere lo spolverino » alle decisioni di questi dirigenti che a tutto pensano fuorchè ad incontrarsi con i rappresentanti della Regione interessata. L'impegno che dovrebbe scaturire dall'odierna seduta della Commissione dovrebbe essere quello di sollecitare l'incontro di cui ho parlato. Alla ripresa dei lavori si dovrà inoltre riesaminare la questione per vedere di sapere a quali spese si va incontro e quanto tempo sarà necessario per realizzare l'opera. Mi associo poi, onorevole Presidente, al suo auspicio ottimistico di guadagnare novanta minuti sulla linea Roma-Firenze; la realtà però è diversa. Infatti, mentre non si considerano

8ª COMMISSIONE

91º RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

le esigenze della Toscana si pensa invece all'ansa di Arezzo la quale, mi si consenta l'espressione, è un obbrobrio. Non risponde a nessuna esigenza, si spendono solo più miliardi e si fa una curva inutile. È chiamata l'ansa di Arezzo, ma in Toscana la chiamano l'ansa di Fanfani.

A R N A U D, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il comune di Arezzo non ha manifestato la sua contrarietà al riguardo. Il senatore Fanfani, pertanto, non c'entra.

S G H E R R I. È forse meglio non parlare. Il progetto dell'azienda ferroviaria prevede una « dritta », siamo invece in presenza di un « gomito ». Si perderanno 15 minuti di tempo e si spenderanno diversi miliardi in più. Non vi è stata alcuna obiezione alla variazione che è stata apportata al progetto originario; non si sa neanche chi abbia deciso al riguardo, dei consensi però vi sono stati certamente. Viviamo in un Paese che è cresciuto nei municipalismi, e la responsabilità di ciò è della Democrazia cristiana. Resta, comunque, il fatto che ormai questa ansa di Arezzo esiste.

Se non vogliamo fare un altro grosso errore che la comunità nazionale pagherà, bisogna arrivare ad una soluzione che consenta di risolvere il nodo di Firenze. E auguriamoci che alla ripresa dei lavori si possa fare un discorso più completo sulla « Direttissima » e anche sullo stato di attuazione del provvedimento che ha stanziato 2.000 miliardi per l'intera rete ferroviaria.

P R E S I D E N T E, relatore alla Commissione. Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Sono pervenuti alla Presidenza due ordini del giorno.

Il primo, che reca le firme dei senatori Santalco, Pacini, Moneti, Santi e Zaccari, recita:

L'8ª Commissione permanente del Senato, ritenuto che la "Direttissima" Roma-Firenze debba essere compiutamente realizzata nel rispetto del suo significato di quadruplicamento dell'attuale linea ferroviaria e di collegamento rapido Nord-Sud e, conseguen-

temente, dell'Italia con i paesi europei; considerato che per tale realizzazione il problema più delicato e difficile resta quello dell'attraversamento della città di Firenze e del suo territorio, per motivi di assetto territoriale ed urbanistico, di rispetto del paesaggio e dell'esigenza di funzionalità di una linea di rapida percorrenza, che incontrerebbe invece a Firenze una stazione centrale di testa, per altro già oggi satura ed insufficiente,

impegna il Governo 1) a continuare ed intensificare i contatti ed i collegamenti con la Regione toscana, il comune di Firenze e gli altri enti locali interessati, per concordare insieme le soluzioni del problema nella misura massima possibile e nel rispetto, allo stesso tempo, delle esigenze della città e di quelle di interesse generale proprie di una linea ferroviaria di carattere nazionale e internazionale; 2) a predisporre gli stanziamenti di bilancio necessari per la realizzazione del progetto in base alle conclusioni ed alle indicazioni cui perverrà la Commissione tecnica consultiva, insediata il 18 luglio 1975.

Il secondo ordine del giorno, presentato dai colleghi Sgherri, Maderchi, Sema e Cebrelli, recita:

L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata l'importanza e l'urgenza di definire il tracciato della ferrovia "Direttissima" Roma-Firenze per l'attraversamento del capoluogo toscano; considerato altresì che il 18 luglio 1975 si è insediata la Commissione tecnica consultiva, che ha il compito di approfondire lo studio del problema per la ricerca della soluzione più idonea sul piano tecnico e urbanistico e allo scopo di favorire lo sviluppo di un dialogo costruttivo tra le parti interessate,

impegna il Governo a promuovere rapidamente un incontro, a livello politico, tra il Ministro dei trasporti e i rappresentanti della regione Toscana, dell'amministrazione provinciale, del comune di Firenze, degli altri enti locali interessati e delle competenti Commissioni parlamentari per addivenire, anche attraverso soluzioni graduali e transitorie, che però non contrastino

8^a COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

con quella finale, alla definizione concordata dell'intero problema dell'attraversamento della città di Firenze.

Come relatore mi dichiaro favorevole ai due ordini del giorno.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, nel ringraziarla per la relazione svolta e nel ringraziare gli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, mi sia consentito brevemente di rispondere ad alcune delle questioni che sono state qui sollevate.

Il disegno di legge in discussione, che — come bene ha detto il senatore Santalco — risponde, in definitiva, ad una linea di indirizzo che lo stesso Senato aveva individuato in sede di approvazione di quella che è diventata la legge n. 887, non esaurisce tutte le esigenze di spesa per la Direttissima. Lo hanno detto tutti e, d'altra parte, lo dice francamente anche la relazione del Governo, qui citata per altro verso dal senatore Sgherri, che accompagna il disegno di legge presentato alla Camera. Il disegno di legge individua la cifra utile per la realizzazione del tratto da Città della Pieve ad Arezzo, per il quale si ritiene che 200 miliardi possano essere sufficienti.

Si risponde, in questa maniera, alla necessità obiettiva di avviare a conclusione questa importante opera, che certamente sta assorbendo molti denari ma che, obiettivamente, una volta realizzata, avrà utilità non solo per le due città terminali ma per tutto il sistema ferroviario nazionale.

D'altra parte, essa corrisponde anche ad una esigenza sostanzialmente anticongiunturale. Siamo in presenza di progetti predisposti che, attraverso il sistema della concessione, già utilizzato per i precedenti lotti, potranno dar luogo ad investimenti concreti in tempi ravvicinati. Credo che anche questo aspetto vada tenuto presente e meriti, quindi, di essere considerato positivamente.

Questo è l'oggetto del disegno di legge di cui il Governo sollecita una rapida approvazione.

Il discorso di molti senatori che sono intervenuti si è ulteriormente dilatato. Vorrei subito rispondere al senatore Sgherri; ammetto francamente che la parola « interfe-

renza », usata nella relazione introduttiva al disegno di legge, può obiettivamente dare la sensazione di una sottovalutazione dei compiti costituzionali della Regione e degli enti locali, anche se ha un suo significato obiettivo che non è necessariamente questo. Peraltro desidero dire che, in realtà, questa volontà di collaborazione invece si sta esprimendo proprio in questi mesi e in questi giorni attraverso il lavoro della Commissione tecnica voluta dal ministro Martinelli.

Certo è che spetta ai poteri politici alla fine concludere, ma i poteri politici (io ho già accettato, alla Camera, a nome del Governo gli ordini del giorno che sollecitavano gli incontri politici) possono esercitare la loro funzione in presenza di una istruttoria di natura tecnica che sia conclusa, per la quale, mi sia consentito di dire, vi è la necessità di una disponibilità reciproca, perchè la Commissione è stata insediata per sottoporre ai poteri politici delle valutazioni tecnico-economiche che siano le più complete possibili e pongano il potere politico nella condizione di decidere, per quanto possibile obiettivamente, avendo presenti tutti gli elementi di natura tecnica e di natura economica. Se in sede di Commissione però, come mi pare stia accadendo, si volesse anticipare quello che potrà essere il confronto politico che deve avvenire successivamente, allora anche la Commissione non realizzerebbe lo scopo per il quale è stata costituita.

Si è accennato al fatto che occorre tener conto del bilancio costi-benefici connesso alla realizzazione della Direttissima. È un discorso, questo, che ha il suo fascino, anche se devo dire che, obiettivamente, troppo spesso il bilancio costi-benefici è usato come una fuga di fronte alla realtà. Dobbiamo impostare questo bilancio in termini estremamente realistici, il che non è facile dato che le poste attive e passive di tale bilancio non sono facilmente quantificabili.

Per quanto concerne i problemi più generali, vorrei dire che il Governo è impegnato, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 377, a presentare al più presto un piano delle ferrovie che sia connesso con il piano generale dei trasporti.

Il Ministro — mi auguro che sia possibile per le condizioni politiche generali rispettare

8ª COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

questi impegni — ha dato assicurazioni che questo adempimento che la legge prevede entro il 1976, sarà anticipato anche, eventualmente, al 1975. Ora, come loro sanno, questo impegno prevede un dialogo tra Ministero, Governo, enti locali e Regioni in particolare, e questa linea politica sarà rigorosamente rispettata.

Ringrazio ancora la Commissione per essersi oggi riunita e da sollecito, se mi è consentito, a dare il suo voto favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

Per quanto concerne l'ordine del giorno presentato dai senatori Santalco ed altri, dichiaro di accoglierlo.

Circa l'ordine del giorno presentato dai senatori Sgherri ed altri, devo rilevare che esso sollecita un confronto anche con i rappresentanti delle Commissioni parlamentari.

S G H E R R I . Perchè dobbiamo essere sempre tagliati fuori, per poi esser chiamati ad approvare sempre di corsa i provvedimenti?

S E M A . Non credo che sia inconcepibile discutere con le Commissioni parlamentari!

D E G A N , sottosegretario di Stato per i trasporti. Non dico che sia inconcepibile, dico che il Parlamento ha tutti gli strumenti per richiedere questo incontro in qualsiasi momento.

Mi domando solo, onorevoli senatori, se si possa ritenere necessaria la presenza delle forze parlamentari in un incontro politico tra il Governo, la Regione e gli enti locali.

Mi domando, anche, se non sia preferibile che il Governo — nella sua piena responsabilità — una volta esperito questo incontro, venga a riferire al Parlamento sulla situazione, prima di assumere le doverose decisioni.

Mi pare che con questa diversa formulazione l'ordine del giorno sarebbe più corretto e, in questo senso, mi dichiaro favorevole al suo accoglimento.

M A D E R C H I . Accettiamo la proposta dell'onorevole Sottosegretario — che cioè le Commissioni parlamentari competenti do-

vranno essere informate circa gli sviluppi delle intese tra Governo ed enti locali — e dichiariamo di modificare in questo senso il nostro ordine del giorno.

P R E S I D E N T E , relatore alla Commissione. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo all'esame degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Per assicurare la prosecuzione dei lavori di quadruplicamento della linea Roma-Firenze, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 200 miliardi di lire, regolando i conseguenti pagamenti in modo da non superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa azienda, in ragione di:

lire 50 miliardi per il 1975;

lire 50 miliardi per il 1976;

lire 50 miliardi per il 1977;

lire 50 miliardi per il 1978.

Per la più rapida realizzazione dei lavori, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'azienda, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

(E approvato).

Art. 2.

I fondi occorrenti per il finanziamento dell'anzidetta spesa di 200 miliardi di lire saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino alla concorrenza di

8ª COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di 200 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

(È approvato).

Art. 3.

Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

(È approvato).

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Norme per l'indizione del bando dell'appalto-concorso internazionale per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia, e per l'abbattimento delle acque alte nei centri storici** » (2224)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Norme per l'indizione del bando dell'appalto-concorso internazionale per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia, e per l'abbattimento delle acque alte nei centri storici », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore, senatore Noè, di voler riferire alla Commissione sul disegno di legge, sul quale ha espresso parere favorevole, nella giornata di ieri, la Commissione bilancio.

N O È , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, gli indirizzi emanati dal Governo circa il piano comprensoriale della laguna veneta e di Venezia prevede l'indizione di un appalto-concorso internazionale per la progettazione e la realizzazione delle opere esecutive.

Con il disegno di legge in discussione si autorizza il Ministero dei lavori pubblici ad adempiere in questo modo a tale compito; dico in questo modo perchè normalmente, in Italia, questo genere di appalti sono riservati alle imprese italiane.

Tuttavia, l'eccezionalità dello studio che deve essere compiuto, come del resto è avvenuto per la Torre di Pisa, ha consigliato di aprire anche a tecniche straniere l'accesso nella elaborazione delle soluzioni che dovranno essere adottate.

A questo punto vorrei aggiungere alcune brevi considerazioni anche perchè, alla fine, desidero presentare un ordine del giorno.

Il progetto che sarà la matrice dell'appalto-concorso si potrà giovare, fortunatamente, di studi di carattere generale iniziati da tempo dal CNR, ed esattamente dall'Istituto delle grandi masse del CNR, in collaborazione con l'IBM che ha istituito a Venezia un centro il quale ha eseguito degli studi di notevole portata.

Quando nella scorsa legislatura ci siamo occupati del problema era oramai ultimato il modello unidimensionale della laguna veneta (unidimensionale vuol dire che tutte le ramificazioni della laguna erano state sintetizzate in linee) e, considerata la opportunità di un maggiore approfondimento, si decise allora di passare al modello bidimensionale per corredare le linee ottenute con le sezioni di tutte le ramificazioni della laguna ed arrivare a determinare le caratteristiche geometriche della laguna stessa.

A parte ciò sono stati compiuti dal CNR, sempre in collaborazione con l'IBM, altri studi sulla idrodinamica dell'Adriatico per l'influenza determinante che, sia per le maree che per le sesse, detto mare ha sui livelli della laguna.

Ho voluto citare tutto questo per evidenziare che, fortunatamente, chi si accingerà a redigere il progetto di cui trattasi avrà a disposizione una massa di studi ed elementi che, diversamente, in breve tempo non avrebbe assolutamente potuto ottenere.

Vi è anche un modello idraulico che tuttavia, data la esiguità dei dislivelli delle acque della laguna rispetto alle dimensioni trasversali, non dice molto ma che però è di grande ausilio per quanto concerne il fenomeno dell'entrata attraverso le bocche, naturali oggi ed artificiali forse in futuro, dell'acqua dal mare all'interno della laguna. Sotto questo profilo, ripeto, il modello idraulico è di grande aiuto e correda il modello matematico del quale ho detto.

A questo punto, signor Presidente, mi permetterei di dar lettura di un ordine del giorno nel quale invito il Governo, cogliendo l'occasione della presente discussione a tener conto di talune esigenze. Infatti, tutti gli studi che finora sono stati compiuti per risolvere il problema della laguna veneta non hanno potuto tener conto dell'influenza

della rotazione della terra sulla massa del mare Adriatico, mentre gli effetti della rotazione della terra su grandi masse, come può essere l'Adriatico, sono di una qualche importanza.

Poichè in Francia, presso l'Istituto di meccanica dei fluidi dell'Università di Grenoble, è funzionante un modello con una tavola rotante di 14 metri di dimensione destinata ad ospitare modelli idraulici e che è servita, ad esempio, a studiare compiutamente i fenomeni della Manica e che prossimamente servirà allo studio di un tronco di mare che presenta talune similitudini con l'Adriatico, cioè il golfo di Guascogna, che ha fondali bassi ed ha una forma triangolare mentre l'Adriatico è rettangolare e si presta quindi meglio a tale studio, io mi sono permesso di affrontare questo problema e di farne cenno in un ordine del giorno del quale do lettura:

L'8^a Commissione permanente del Senato,

allo scopo di integrare gli studi già eseguiti sulla idrodinamica dell'Adriatico e sull'influenza che essa esercita sull'equilibrio della laguna di Venezia, oltre che per dotare il nostro Paese di uno strumento particolarmente utile per lo studio dell'idrodinamica del Mediterraneo,

invita il Governo ad incaricare il CNR di curare la realizzazione in Italia, presso un idoneo laboratorio, di una tavola rotante destinata ad ospitare modelli idraulici per lo studio dell'influenza della rotazione terrestre sui fenomeni a grande scala, simile a quella esistente presso l'Istituto di meccanica dei fluidi della Università di Grenoble.

La realizzazione anche in Italia di un'opera del genere ritengo che sarebbe molto importante per studiare, come ho detto, l'Adriatico; questo, infatti, è utile per Venezia come per tanti altri problemi connessi a questo mare. Ricordo, ad esempio, la centrale di Porto Tolle che è stata la prima a far sorgere la necessità dello studio di certi fenomeni.

Varrebbe comunque la pena di utilizzare anche per questi studi la tavola di Grenoble se, a mio avviso, non fosse importante dotare il nostro Paese, anche per il futuro, di

8^a COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

uno strumento scientifico che ci permetterà di dare contributi utili anche agli altri Paesi rivieraschi del Mediterraneo.

Oggi si parla infatti molto dei problemi del Mediterraneo, si tengono spesso delle conferenze, e non vi è dubbio che la disponibilità di uno strumento del genere ci porrebbe — a parità con la Francia — in una posizione di preminenza.

Prima di concludere, onorevole Presidente, vorrei pregare il Governo affinché, in futuro, la nostra Commissione sia tenuta al corrente degli sviluppi della situazione di Venezia; già nella passata legislatura noi ci siamo occupati a fondo di tale problema e ritengo che via via che le procedure connesse con questo disegno di legge andranno avanti sarebbe molto utile, anche in via interlocutoria, che la nostra Commissione ne venisse informata. Se almeno una volta all'anno, infatti, in questi anni che dovrebbero essere decisivi per il futuro di Venezia e della sua laguna, se ne discutesse ciò non potrebbe costituire altro che un fatto positivo in vista di decisioni che, eventualmente, dovranno essere assunte successivamente.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Noè per la sua relazione, come sempre altamente qualificata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

M A D E R C H I . Brevissimamente, signor Presidente, per sottolineare — al di là di qualsiasi intento di contraddire quanto ha detto il senatore Noè circa l'importanza degli studi da effettuare nell'Adriatico — la opportunità di stabilire con l'Università di Grenoble un rapporto che ci consenta di usufruire degli impianti scientifici già esistenti presso l'Istituto francese.

Mi pare che, oltre al fatto di non creare nuovi organismi, ciò consentirebbe di rinsaldare i vincoli di collaborazione internazionale che abbiamo tutti interesse a sostenere.

N O È , relatore alla Commissione. Non sono certo malato di nazionalismo, senatore Maderchi, e nel fare la mia proposta ho tenuto conto di vari fattori.

La quantità dei lavori commissionati alla Università di Grenoble è notevolissimo ed i costi lo sono altrettanto. Ora, i problemi dell'Adriatico, come ho già detto, sono molti ed avere la comodità di disporre di uno strumento come la tavola rotante per modelli idraulici ci permetterebbe di lavorare con una certa disinvoltura ed in tempi ragionevoli senza commissionare all'estero lavori che sono piuttosto lunghi.

In tutto il mondo esistono tavole di questo genere da uno a quattro metri, nessuna arriva alle dimensioni di quella di Grenoble dove esiste una tradizione antichissima.

L'Istituto di meccanica dei fluidi è di fama mondiale ed è servito moltissimo alla Francia e da tutto il mondo ad esso vengono commissionati studi idraulici. Proprio rendendomi conto della utilità di questo strumento io mi sono permesso, cogliendo l'occasione offertami da questo disegno di legge, di sollevare il problema perchè sono convinto, per il ruolo che siamo chiamati a svolgere nel Mediterraneo, che esso ci potrebbe rendere grandi servizi.

Siamo tutti d'accordo sulla necessità di non porre mano alla costruzione di duplicati ma nel caso presente le esigenze sono reali e continue; ad esempio, gli ingegneri di Porto Tolle mi hanno più volte parlato degli studi che hanno in corso e sarebbero molto aiutati da una tavola come quella da me indicata che, tra l'altro, non comporta poi una spesa enorme.

Del resto se l'Italia si è potuta validamente presentare in campo internazionale in altri settori dell'idraulica è proprio grazie ai laboratori del Politecnico di Milano e dell'Università di Padova che si sono impegnati con notevole sforzo.

Un problema rilevante, che nessuno conosce, è ad esempio quello relativo alla distribuzione dell'inquinamento nel mare. Un anno fa sul lago di Ginevra ho potuto constatare a quale grado è arrivato lo studio da parte dei francesi sull'entrata, sulla distribuzione e sulla permanenza dell'inquinamento in quel lago: sono arrivati a stabilire che il primo strato permane 5 anni, il secondo 15 e la parte più bassa 25. Anche per le acque marine il problema si porrà sempre di più

8ª COMMISSIONE

91° RESOCONTO STEN. (30 luglio 1975)

e l'apparecchiatura di cui trattiamo potrà servire a studiarlo. Proprio perchè trattasi di uno strumento di avanguardia e non per arido nazionalismo, per fare quello che fanno gli altri Paesi, dopo lunga riflessione, dal momento che il primo promemoria al riguardo mi è pervenuto il 18 maggio 1974, mi sono deciso a prospettare una tale necessità.

ARNAUD, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho molto da aggiungere, salvo raccomandare alla Commissione di votare a favore del provvedimento la cui importanza è stata ampiamente sottolineata.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del relatore, dichiaro di accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Per la esecuzione delle opere necessarie ai fini della conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e dell'abbattimento delle acque alte nei centri storici, secondo le indicazioni contenute negli indirizzi approvati dal Governo con deliberazione in data 27 marzo 1975, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a bandire un appalto-concorso, con la partecipazione anche di imprese o ditte straniere nonchè consorzi o associazioni di imprese nazionali o straniere, in deroga alle vigenti disposizioni

che disciplinano lo svolgimento dei concorsi di progettazione e di appalto delle opere di conto dello Stato anche per quanto concerne la definizione dell'oggetto, le modalità, gli obblighi e le procedure di espletamento.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici nominerà un'apposita commissione giudicatrice, della quale potranno far parte esperti anche stranieri di chiara fama sui cui lavori esprimeranno parere, ai fini dell'aggiudicazione definitiva, il comitato tecnico scientifico di cui all'articolo 8 della legge 16 aprile 1973, numero 171, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici in assemblea generale.

(È approvato).

Art. 3.

Le spese di funzionamento della commissione graveranno sui fondi di cui all'articolo 19 della legge 16 aprile 1973, n. 171.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI