

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 25 SETTEMBRE 1969

(25^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

« Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria » (515) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 334, 340
AIMONI	335
ALESSANDRINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	334, 335, 340
ANDÒ, relatore	336, 339
GENCO	334, 335, 339
MADERCHI	334, 338, 340
POERIO	337, 339

Discussione e approvazione:

« Modifiche alla legge 4 febbraio 1958, numero 158, contenente norme relative alla espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova » (714) (D'iniziativa dei deputati Girardin ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	331, 332
AIMONI	332
ALESSANDRINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	332
SAMMARTINO, relatore	332

Rinvio della discussione:

« Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali » (795):

PRESIDENTE	333, 334
LUCCHI, relatore	334

La seduta ha inizio alle ore 17,15.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnoli, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Intervengono il ministro della marina mercantile Vittorino Colombo, il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Mannironi e il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Alessandrini.

P I C C O L O , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Girardini ed altri: « Modifiche alla legge 4 febbraio 1958, n. 158, contenente norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova » (714) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Girardini, Storchi, Miotti Carla Amalia e Fracanzani: « Modifiche alla legge 4 febbraio 1958, n. 158, contenente norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova », già approvato dalla Camera dei deputati.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25ª SEDUTA (25 settembre 1969)

Dichiaro aperta la discussione generale.

SAMMARTINO, *relatore*. Onorevoli colleghi, la Camera dei deputati, nella seduta dell'11 luglio 1969, ha approvato il disegno di legge di cui il signor Presidente ha testè dichiarato aperta la discussione: « Modifiche alla legge 4 febbraio 1958, n. 158, contenente norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova ». Per la zona suddetta il competente Consorzio ha già provveduto, come noto, ad espropriare notevole parte delle aree del comprensorio dalla legge stessa determinato, nonchè ad attrezzarle per la successiva alienazione delle stesse alle ditte richiedenti ai fini della realizzazione di stabilimenti tecnicamente organizzati e costruzioni annesse.

L'esperienza compiuta dal 1958 ad oggi ha dimostrato che lo sviluppo che si è verificato in quelle zone ha superato ogni previsione, sicchè l'iniziativa dei colleghi deputati tende a sollecitare l'ampliamento di questo comprensorio, nel senso di consentire al Consorzio di attuare anche l'espropriazione degli immobili che si trovano tra l'attuale confine sud della zona industriale e l'idrovia predetta.

La nuova planimetria, che sostituisce integralmente quella precedente e che è allegata al disegno di legge, prevede altresì qualche ritocco territoriale, onde evitare la tortuosità di confini ed incertezza sui limiti precisi del comprensorio oggetto della dichiarazione di pubblica utilità.

L'articolo 1 della legge n. 158 prevede l'espropriazione delle aree e la loro assegnazione a: « singole aziende per l'impianto di stabilimenti tecnicamente organizzati ed opere annesse ». Si è voluto perciò dare un'interpretazione più ampia della vecchia legge ed allargare l'applicabilità delle norme anche alle aziende artigianali e commerciali.

Vista l'opportunità della modifica e considerato altresì che il Consorzio cui ci riferiamo ha finora operato nell'ambito delle proprie funzioni con correttezza, invito gli onorevoli colleghi di questa Commissione ad approvare senza emendamenti queste modifiche della legge n. 158, che dovrebbero avere decorrenza immediata.

A I M O N I. A nome del mio Gruppo, concordo pienamente con quanto ha detto il relatore. Noi siamo convinti che il disegno di legge serve effettivamente a sviluppare maggiormente questa zona industriale che si è creata a Padova. Proprio per garantire questa ulteriore possibilità di sviluppo a tale zona penso che si debba approvare il disegno di legge nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati.

A L E S S A N D R I N I, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non mi resta che ringraziare la Commissione e mettere in rilievo soltanto il contenuto dell'articolo 5 che introduce nel Consiglio di amministrazione le minoranze dell'Amministrazione provinciale e comunale.

Non ho nulla da aggiungere; mi sembra che quanto ha detto il relatore e il consenso unanime siano sufficienti.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, è sostituito dal seguente:

« Sono dichiarate di pubblica utilità e sono considerate indifferibili ed urgenti, ad ogni effetto di legge, tutte le opere occorrenti per l'impianto, l'esercizio e l'attrezzatura dei servizi della zona industriale e portuale di Padova, sita ad est della città e di cui alla annessa planimetria che, vistata dal Ministro dei lavori pubblici, verrà depositata nell'archivio di Stato, nonchè le opere occorrenti per l'impianto e la sistemazione nella zona stessa di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali tecnicamente organizzati e costruzioni annesse.

Il programma delle opere di cui al precedente comma, deliberato dalla assemblea del consorzio di cui al successivo articolo 2 e approvato dal prefetto, dovrà essere attuato entro il 1985 ».

È abrogato l'articolo unico della legge 12 agosto 1962, n. 1337.

(È approvato).

Art. 2.

Gli articoli 2 e 3 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, sono sostituiti dal seguente:

« Al fine dell'ordinata attuazione del programma di cui all'articolo 1, l'assemblea del consorzio per la zona industriale e per il porto fluviale di Padova, approvato con decreto del prefetto di Padova 11 dicembre 1956, n. 45999, delibera gli elenchi degli immobili compresi entro i confini della zona industriale e portuale di cui all'articolo 1 della presente legge e dei quali è prevista l'espropriazione nel biennio successivo.

Sulla base di tale delibera, resa esecutiva dal prefetto, il consorzio di cui al precedente comma richiede l'occupazione di urgenza e l'espropriazione degli immobili compresi nell'elenco oggetto della delibera stessa ».

(È approvato).

Art. 3.

Il primo e il secondo comma dell'articolo 4 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, sono sostituiti dai seguenti:

« L'indennità di espropriazione sarà ragguagliata al valore venale degli immobili e, in particolare, per i terreni, al valore agricolo, prescindendo da ogni incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi direttamente o indirettamente in dipendenza di opere pubbliche e di ogni altra operazione che si riconnetta, comunque, all'impianto e alla sistemazione della zona industriale e portuale.

L'indennità va calcolata considerando in ogni caso il terreno siccome libero da vincoli di contratti agrari ».

Il quarto comma dell'articolo 4 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, è sostituito dal seguente:

« A favore di chi conduce l'azienda agricola verrà, inoltre, corrisposta una somma variabile dal 10 al 20 per cento della inden-

nità di espropriazione, in relazione alla difficoltà di trasferire e ricostituire l'azienda ».

(È approvato).

Art. 4.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, è sostituito dal seguente:

« Il consorzio per la zona industriale e per il porto fluviale di Padova provvede alla assegnazione delle aree provenienti dalle espropriazioni a singole aziende per l'impianto di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali tecnicamente organizzati ed opere annesse, fissando un soprapprezzo sul valore di esproprio nella misura che sarà stabilita dal consiglio direttivo dell'ente con deliberazione da approvarsi dal prefetto ».

(È approvato).

Art. 5.

Le delegazioni della provincia e del comune di Padova in seno all'assemblea del consorzio per la zona industriale e per il porto fluviale di Padova, sono costituite da cinque membri eletti rispettivamente dal consiglio comunale e dal consiglio provinciale, con voto limitato a tre. In ogni caso almeno uno dei membri di ciascuna delegazione deve rappresentare la minoranza.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge:

« Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali » (795)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di leg-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

ge: « Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali ».

L U C C H I , *relatore*. Chiedo un breve rinvio della discussione. Desidero infatti documentarmi meglio sul contenuto del disegno di legge; d'altronde, sono stato informato che il sindaco di Venezia desidera esprimere le sue indicazioni a viva voce. Ritengo perciò che sia utile ascoltarlo prima di procedere alla discussione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria » (515)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento, l'attrezzatura e la funzionalità dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 32 miliardi per provvedere al finanziamento occorrente per le ulteriori necessità inerenti il completa-

mento, l'attrezzatura e la funzionalità della autostrada Salerno-Reggio Calabria.

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

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

G E N C O . Prima di entrare nel merito del disegno di legge, gradirei conoscere quali sono state nel complesso le somme stanziolate fino ad oggi per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, quale è la situazione della spesa a tutto oggi e quanto occorra per il completamento di queste opere, perchè se con l'ulteriore stanziamento previsto nel disegno di legge l'autostrada non sarà ancora realizzata, tra qualche mese saremo chiamati a riprendere l'argomento.

M A D E R C H I . Vorrei fare anch'io qualche domanda al Governo, oltre ad associarmi a quelle già fatte dal collega Genco.

Per quanto riguarda l'autostrada, all'allegato A dei residui passivi risulta al 31 dicembre 1968 che ci sono 83.764.691.600 lire di residui passivi di cui solo 11.411.414 assorbiti.

Per avere dei residui di tale imponenza e per richiedere uno stanziamento di altri 32 miliardi, evidentemente o il progetto è stato completamente cambiato o ci troviamo di fronte a qualcosa di particolare, perchè è vero che nell'esecuzione delle opere pubbliche generalmente ci troviamo sempre di fronte a delle differenze tra preventivo e costo finale, ma che ci siano delle differenze così notevoli, con residui di questa entità, mi pare del tutto anormale.

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anzitutto credo sia il caso di dire qualcosa sul tracciato di questa autostrada. Il percorso totale è di 443 chilometri e 390 metri, di cui 327 già aperti al traffico. Si prevede che dei rima-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

menti 116 chilometri una metà potrà essere aperta al traffico entro la fine di quest'anno a l'altra per i primi mesi del prossimo anno. L'autostrada è stata progettata nel 1961 e i colleghi sanno che da allora il valore della moneta ha subito notevoli variazioni, per cui i 180 miliardi previsti allora per la realizzazione dell'intera opera (in ragione di 410 milioni per chilometro) si sono dimostrati una somma estremamente ottimistica, visto che la cosiddetta inflazione strisciante (ossia la diminuzione della capacità di acquisto della moneta) si manifesta anche in paesi più ricchi del nostro in una misura pari a circa il 3 per cento. Per di più si sono anche incontrate in fase di realizzazione delle difficoltà non previste di natura tecnica, per la particolare conformazione geologica delle zone da attraversare, per cui nel 1964 si è reso necessario un ulteriore stanziamento di 80 miliardi. Va anche considerato che questi stanziamenti non sono fatti in denaro liquido, ma con operazioni finanziarie, per cui dal totale di 260 miliardi va detratto un 10-12 per cento di scarto cartelle e un 2,50 per cento per spese dell'ANAS, per cui si ha una detrazione totale di circa 27 miliardi. Successivamente furono concessi, a copertura di questa perdita, altri 46 miliardi, per cui gli stanziamenti complessivi sono stati 360 miliardi, di cui per la realizzazione dell'autostrada con tutte le variazioni che si sono rese opportune per la natura del suolo e anche per la realizzazione di taluni svincoli ritenuti necessari (per il collegamento, ad esempio, con il porto di Reggio Calabria) sono rimasti disponibili 277 miliardi. Questa somma, però, si è rivelata insufficiente, per cui viene ora chiesto un ulteriore stanziamento di 32 miliardi, che serve per coprire spese già impegnate ma non ancora attuate per la mancata approvazione da parte del Parlamento della legge che prevedeva la possibilità di contrarre mutui obbligazionari per altri 32 miliardi. Per il futuro non dovrebbero più esserci sorprese di natura tecnica o economica, ma semmai sorprese dovute alla lievitazione dei costi. Con questo credo di aver risposto esaurientemente alle obiezioni del-

l'onorevole Genco. Desidero aggiungere che la spesa media di 700 milioni a chilometro (con punte oscillanti tra la massima di 2 miliardi a chilometro — punte particolarmente difficili — e la minima di 200 milioni) è bassa se confrontata a quella registrata per altre autostrade del nostro Paese.

Per quanto riguarda il problema dei residui, senatore Maderchi, potrei risponderle che la cosa non è di mia competenza, ma comunque va sottolineato che esso è legato al fatto che le somme non possono essere pagate fino a quando non sono esauriti i collaudi dei tronchi ultimati. Comunque mi sembra che 83 miliardi su 277 non rappresentino un residuo eccessivo. È del tutto tollerabile.

Cio detto, penso che la Commissione possa senz'altro approvare questo disegno di legge, trattandosi di un'autostrada senza pedaggio che rappresenta una necessaria dorsale che sopporta tutto il grande traffico tra la Calabria (Reggio Calabria) e la bassa Campania (Salerno).

A I M O N I . Quale è la differenza tra un'autostrada a pedaggio e una gratuita?

A L E S S A N D R I N I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tecnicamente non vi è nessuna differenza, soltanto che abbiamo ritenuto che le zone attraversate non fossero economicamente in grado di sopportare l'onere di un pedaggio. In tal modo questa grande arteria permetterà ai prodotti calabresi e anche a quelli siciliani, di raggiungere non solo velocemente ma anche economicamente i mercati dell'Italia centrale.

G E N C O . Vorrei aggiungere a quanto ha detto il Sottosegretario che quello da costruire ancora è il tratto più accidentato dell'intero tracciato che, tra la valle del Crati e Sala Consilina, deve attraversare uno dei dei punti più tormentati dell'Appennino meridionale. Nella zona di Collina è anche in costruzione il viadotto più alto d'Europa (275 metri) e credo che un sopralluogo della

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

Commissione potrebbe essere molto istruttivo per tutti, in quanto sarebbe facile convincersi dell'esattezza dei costi per chilometro indicati dal Sottosegretario. Vi sono poi anche delle zone pianeggianti, come quella tra Amantea e Vibo Valentia.

È un'opera d'arte importante.

La mia preoccupazione deriva dal fatto che, dovendosi far luogo al pagamento di questi ultimi tratti accidentati, con la somma stanziata non ci si arrivi; e in fondo lo ha detto l'onorevole rappresentante del Governo quando ha parlato di procedure per la revisione dei prezzi e per gli espropri.

Onorevoli colleghi l'autostrada è nata, gli espropri sono stati effettuati; però debbo ripetere quanto è stato detto a proposito dell'aeroporto di Bari: nessuno dei proprietari dei terreni attraversati ha finora avuto una lira. Sicchè probabilmente nella cifra dei residui passivi è compreso anche il pagamento dell'indennità di scorporo.

A N D O ' , relatore. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi; col disegno di legge n. 515 si intende provvedere a coprire il fabbisogno finanziario occorrente per il completamento, l'attuazione e la funzionalità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Com'è noto, in virtù dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, l'Azienda nazionale autonoma delle strade, nel piano poliennale, è stata autorizzata a contrarre mutui fino all'importo di lire 180 miliardi per la costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

Con la legge 30 dicembre 1965, n. 1464, tale limite è stato elevato a lire 260 miliardi.

Con la legge 8 giugno 1966, n. 511, è stata infine autorizzata la contrazione di mutui per altri 46 miliardi di lire.

Il netto ricavo complessivo di questi vari mutui è stato di 284 miliardi circa, per una disponibilità effettiva, tenuto conto dell'onere del 2,50 per cento per spese generali, di lire 277 miliardi circa.

Senonchè tali somme si sono dimostrate insufficienti per coprire tutta la spesa,

in conseguenza di: situazioni geologiche impreviste, nuovi allacciamenti alla viabilità ordinaria, svincoli e aste di raccordo; costruzione di edifici per la gestione e l'esercizio dell'autostrada, impianti di illuminazione delle gallerie e delle stazioni di svincolo; impianti di telecomunicazione, spese derivanti dalla definizione contenziosa o amministrativa di riserve delle imprese appaltatrici; revisione prezzi; maggiori indennità di esproprio determinate in via contenziosa, per un totale complessivo di 32 miliardi.

È per ciò che col disegno di legge in esame — già approvato dalla IX Commissione permanente lavori pubblici della Camera dei deputati — si intende provvedere al detto residuo fabbisogno autorizzando l'ANAS a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di un ricavo netto della su indicata somma di lire 32 miliardi.

E chiaro, infatti, che per opere di siffatta mole, le previsioni di spesa non possono che essere piuttosto approssimative essendo saggio criterio attenersi inizialmente all'effettiva previsione sulla base di elementi certi e noti nel momento in cui i progetti vengono redatti. Ma l'esperienza insegna che, nel tempo, le previsioni possono subire delle variazioni, specie quando — come nel caso in questione — l'opera richiede un lungo periodo di tempo per la sua realizzazione e, per molteplici aspetti è oltremodo complessa, rivelando, nella sua esecuzione, difficoltà nuove e imprevedibili.

Non è quindi al di fuori della normalità che nel corso dell'opera si debba provvedere ad integrazioni di finanziamenti che, trattandosi di autostrada senza pedaggio, non possono essere coperti dalla gestione ma devono essere a carico dell'ente che esegue l'opera.

A tal fine è bene sottolineare — come già precisa la relazione al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati — che nessun aggravio al bilancio dello Stato comporta il detto finanziamento che graverà invece sul bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, la quale vi provvede con parte del contributo annuo del Tesoro

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

sull'imposta di fabbricazione della benzina e degli olii lubrificanti, fissato dalla lettera a) dell'articolo 26 della legge 27 febbraio 1961, n. 59.

È stato in proposito osservato, in sede di discussione politica, che se è vero che per il particolare congegno di questa legge non vi sarà un effettivo onere per il bilancio dello Stato, è anche vero che il finanziamento in oggetto importerà una minore disponibilità finanziaria dell'ANAS per la sua ordinaria attività istituzionale in favore della viabilità minore: provinciale e comunale.

Ora, pur essendo io un convinto sostenitore della validità delle autostrade — specie nelle regioni meridionali le quali hanno bisogno di colmare sollecitamente un divario economico con particolari mezzi di accelerazione — sono però di avviso che se un'effettiva sensibile falcidia questo finanziamento dovesse importare all'attuazione del programma per la viabilità minore, ciò sarebbe certo un danno per l'economia generale del problema.

Questa preoccupazione, però, è, se non eliminata, certo attenuata dalla constatazione che l'aliquota dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e sugli olii minerali è in continuo sensibile incremento in relazione al maggior gettito. Sicchè, venendo ad aumentarsi le disponibilità dell'ANAS, il nuovo finanziamento per la Salerno-Reggio Calabria non pregiudicherà per nulla le opere istituzionalmente a carico del bilancio ANAS.

Comunque, è chiaro che, per i motivi esaurientemente espressi nella relazione del Governo, si tratta ormai — e non abbiamo motivo di dubitare — dell'ultimo e definitivo finanziamento necessario per il completamento dell'opera, la cui data di ultimazione è ormai imminente.

Tutto ciò premesso, sembra superfluo sottolineare la necessità che il provvedimento in questione sia sollecitamente emanato in vista dell'importanza ed urgenza dell'opera.

In un momento in cui tanto si parla di agevolazioni per il Sud, di politica meridionalistica, di incentivazioni per le zone depresse, il completamento dell'autostrada del Sole

fino all'estremo limite della penisola, è un fatto che non ammette indugi e discussioni perchè possa essere attuato quel riequilibrio economico cui giustamente tende la politica del Governo e al quale la realizzazione di una arteria veloce quale l'autostrada contribuisce in modo decisivo. Ma se il riequilibrio economico è di per sé difficile tra Nord e Sud, purtroppo il recupero del tempo perduto per realizzare le grandi infrastrutture al Sud non potrà compensare il danno già verificatosi; donde la necessità di non porre — per lo meno — più indugi allorché le opere sono in corso, come nella specie, col massimo impegno politico e operativo.

P O E R I O . Vorrei fare rapidamente alcune considerazioni, sgombrando il terreno da un'eventuale preoccupazione.

Noi non siamo contrari alla costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ed abbiamo già avuto occasione di dichiararlo. La nostra riserva e la nostra critica si rivolgono all'impostazione che si è voluta dare all'opera come tale e al disegno generale del problema autostradale, e tale discorso riprenderemo durante la discussione sul bilancio dei lavori pubblici. Oggi abbiamo da avanzare due osservazioni: per prima cosa, credo si debba dar luogo a procedere all'immediata esecuzione dell'opera in questione, senza ulteriori rinvii, se è vero quanto ha testè affermato l'onorevole Sottosegretario, e cioè che ogni lungaggine va a detrimento di essa e quindi a danno dell'economia del Paese, stante la svalutazione strisciante, stante il mercato monetario e le varie perdite del potere d'acquisto che la nostra moneta subisce; in secondo luogo, noi siamo contrari alla questione così com'è stata impostata, nel senso che fin dall'inizio è mancato un disegno organico, sia per il tracciato, sia perchè la realizzazione di questa opera non è stata vista nel contesto organico di quei servizi che dovevano essere elemento fondamentale di collegamento; mi riferisco ai trasporti: aeroporti, strade comunali, strade provinciali e quindi ubbidire a quelle esigenze di sviluppo del Mezzogiorno d'Italia al quale certamente la costruzione dell'autostrada doveva rispondere.

Ma qual è l'elemento limite obiettivo? Voi non potete costruire un'autostrada se non la fate vivere in un contesto generale di programmazione economica, se non la fate vivere in un momento che veda lo sviluppo di tutte le altre fasi dell'economia, soprattutto di quella del Mezzogiorno d'Italia. Quindi non mi dichiarerei nè pago nè contento, come fa il collega Andò, perchè, noi che ne siamo espressione diretta e immediata, vediamo la questione meridionale come problema che deve essere affrontato nella sua problematica concreta e precisa: problematica che va dall'agricoltura alla difesa del suolo, all'industrializzazione ed alle altre infrastrutture, nonchè alla scuola ed ai servizi sociali. Solo in tal modo è possibile frenare l'esodo dell'uomo e salvare l'economia meridionale.

Noi non potremo quindi mai accontentarci dello sfrecciare di alcune auto veloci, che forse — e non è neanche certo — si fermeranno ad acquistare benzina o qualche altro oggetto nelle località dove sosterranno. Dobbiamo dichiararlo con grande onestà e precisione, perchè altrimenti non terremo fede al nostro compito di rappresentanti del Mezzogiorno d'Italia.

Altra osservazione da fare — e qui debbo dare atto all'onorevole Sottosegretario di essere stato sempre della stessa opinione del sottoscritto — è quella riguardante il metodo delle cosiddette « leggine ». Non è possibile invocare un'economia programmata e poi ricorrere sempre a tali mezzi.

Desidero poi porre una domanda di fondo: come può sfuggire al Parlamento il controllo degli appositi organi dello Stato, e come può — in questo caso — sfuggire l'ANAS ai controlli stessi? Giacchè anche le spiegazioni fornite dal rappresentante del Governo sostanzialmente dimostrano che esiste un travaglio da parte del Governo stesso a fornire elementi atti veramente a soddisfare le esigenze dei parlamentari, nell'esercizio del loro mandato.

Ma vi pare, onorevoli colleghi, che un progetto di legge simile possa essere accompagnato da una relazione così modesta?

Certo, mi auguro che la somma stanziata sia sufficiente e che finalmente l'opera si concluda, in modo che anche la Calabria possa essere inserita nel contesto generale della viabilità rapida. Resta però comunque il problema della viabilità minore; non basta procedere ai vari raccordi, dei quali non discuto la bontà, ma desidero sapere una volta costruito il raccordo come pensiamo di inserire il resto della popolazione, che vive nelle montagne o nelle marine distanti, nella veloce autostrada.

A tali problemi vanno collegati anche gli altri, quelli attinenti alla difesa del suolo e, alla legge speciale per la Calabria (approvata due anni fa e ancora inoperante). Dichiaro che da parte delle popolazioni calabresi sempre più spesso, ed anche in tono di viva protesta, viene manifestato il malcontento per tale situazione; e tra l'altro esiste anche la legittima preoccupazione di sapere come andranno a finire i miliardi stanziati. È assurdo parlare di maggiore facilità di comunicazioni quando in Calabria vi sono ancora comuni non collegati col resto del mondo, e da ciò erano motivate, anche all'inizio, le nostre perplessità sulla scelta autostradale. È un problema di scelte: mancano le case, mancano gli ospedali, mancano le scuole, le università; manca la capacità a rispondere alle esigenze di una società nuova, moderna.

E per tutti questi elementi che non potremo dare voto favorevole al disegno di legge. Comunque ci asterremo dalla votazione per non pregiudicare il completamento dell'opera iniziata, pur con quelle riserve che ho avuto l'onore di esporre.

M A D E R C H I . Una sola considerazione per ribadire le nostre convinzioni.

Mi sembra che il disegno di legge porti a considerare un'esperienza che è esattamente l'opposto di ciò che dovrebbe accadere, almeno in un Paese democratico il quale voglia muoversi secondo un'impostazione programmata dell'economia. Abbiamo qui un progetto che non viene rispettato; una opera non di secondaria importanza ma importantissima, che tutti riconosciamo tale da poter assicurare al Mezzogiorno una pos-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

sibilità di sviluppo maggiore di quelle avute fino ad oggi: il Governo sottopone al Parlamento un finanziamento — ed il Parlamento l'approva — per un progetto che poi, in corso di esecuzione, appare inattuabile per difficoltà di natura geologica, per cui deve essere modificato. Ora, probabilmente, le ragioni dell'accaduto non sono solo queste: vi saranno anche queste, però è chiaro che il progetto è stato fatto contro la legge che stabilisce l'accertamento dello stato dei terreni sui quali si dovrà far insistere la costruzione e tutte le altre ricerche indispensabili per l'eseguibilità del progetto. Oggi il finanziamento a suo tempo deciso viene quasi raddoppiato, e non siamo ancora sicuri che in tal modo potrà essere realizzata l'intera opera.

Tutto questo significa — mi si perdoni l'espressione non parlamentare — « procedere alla carlona », costruire accontentando una volta l'uno, una volta l'altro e spendendo del pubblico danaro che non era stato preventivamente stanziato e sul quale l'Ente locale non aveva neanche potuto esprimere il suo parere ragionato.

Pertanto sono d'accordo col collega Poerio sull'impossibilità di dare voto favorevole ad una proposta di questo genere.

G E N C O . Onorevole Presidente, prendo brevemente la parola per dichiararmi consenziente solo in parte con alcune delle considerazioni fatte dai colleghi Poerio e Maderchi. Quanto è stato detto, infatti, è vero solo in parte: lasciatelo dire a chi di quest'argomento si è occupato direttamente. Io sono andato spesso a visitare i lavori in questione e per prima cosa debbo osservare che non vi è una sostanziale modifica del tracciato. Collega Poerio, il progetto dell'autostrada fu elaborato dal compianto professor Ruiz dell'università di Bari e, prima ancora che venisse consegnato agli organi del Ministero dei lavori pubblici, ebbi l'occasione di intrattenermi con il professor Ruiz sull'argomento: posso quindi dirle che il tracciato non ha subito sostanziali modifiche.

P O E R I O . Il progetto è stato discusso nei consigli provinciali di Catanzaro, Po-

tenza e Reggio, in presenza degli onorevoli Fanfani e Togni, per cui lo conosciamo anche noi molto bene.

G E N C O . Esistono delle riserve, da parte della città di Catanzaro, basate principalmente — mi dispiace dirlo — sul fatto che il tracciato, da Cosenza in poi, invece di piegare sulla stessa Catanzaro, cosa che avrebbe richiesto un notevole aumento di spesa, ripiega invece sul Tirreno, abbandonando la costa jonica.

P O E R I O . Non è così. Passa per il più alto punto dell'Appennino calabro-lucano.

G E N C O . Il discorso potrebbe andare molto per le lunghe e ho esordito dicendo che sarei stato breve. Concludo quindi col dichiarare che la riserva da me avanzata fin dal principio è ispirata dal fatto che non si farà luogo, con questo sistema, al pagamento totale dell'autostrada; per cui saranno guai per gli espropriati e per le imprese che hanno eseguito i lavori, quando si tratterà di riscuotere.

A N D O ' , *relatore*. Per doveroso riguardo verso i colleghi intervenuti dirò senz'altro che sulle tre argomentazioni esposte dal senatore Poerio, la prima mi trova senz'altro consenziente. Naturalmente non è questa la sede per approfondire i problemi generali della Calabria, ma si potrà riprendere il discorso.

Circa le scelte, ritengo che il percorso autostradale Salerno-Reggio Calabria abbia un diritto di priorità assieme ad altre istituzioni ugualmente importanti.

Per quanto riguarda le modifiche del tracciato, io ho una esperienza particolare e so che un progetto iniziale quasi mai viene conservato: vi sono esigenze che vengono prospettate dai comuni ed esigenze che nascono dalla conoscenza dei luoghi che la costruzione riguarda in modo particolare. Per quanto concerne la previsione di spesa penso sia saggio attenersi inizialmente ai limiti indicati dal progetto, perchè una larghezza iniziale sarebbe alquanto pericolosa per l'Ente che deve eseguire l'opera. Le esten-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 25^a SEDUTA (25 settembre 1969)

sioni nasceranno poi da esigenze effettive risultanti nel corso della costruzione, ma la previsione iniziale va rispettata.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio gli onorevoli senatori intervenuti e mi permetto per prima cosa di ricordare che l'ANAS ha rivolto già, a suo tempo, un invito ai componenti della Commissione lavori pubblici della Camera, e credo anche del Senato, perchè visitassero questa opera d'arte, certamente una delle più significative realizzate nel nostro Paese. In tal modo vi sarebbe la possibilità, anche per chi non conosce quelle zone, di prendere conoscenza del tracciato dell'autostrada e di quanto si è realizzato.

Ai senatori Poerio e Maderchi dovrei rispondere che non è possibile prevedere tutto. Qui abbiamo dei tecnici che, potrebbero parlare: quando, ad esempio, bisogna traforare una montagna non si sa mai che cosa si può trovare nelle sue viscere. Certo, si può obiettare che si dovrebbero effettuare delle ricerche preventive; ma tutto ciò ritarderebbe l'inizio dei lavori. Aggiungo che per l'autostrada in questione fu approvata una progettazione di massima nel 1961, quindi antecedentemente alla programmazione; ed il fatto che poi tale programmazione si doveva adeguare alle realtà contingenti che emergevano implica che noi dovevamo accettare anche talune variazioni, talune modificazioni.

Ora, un certo numero di collegamenti, come è stato posto in rilievo dal senatore Genco, è stato realizzato; altri lo potranno essere, nel quadro, appunto — della program-

mazione calabra. Ricordo, tra parentesi, che nel nostro Paese, che registra tanti primati — molti dei quali ignoti, purtroppo — è stata costruita la prima autostrada del mondo, quella dei Laghi, nel 1921-22, dovuta all'iniziativa ed all'intelligenza di un imprenditore privato e poi ceduta all'ANAS. Tale autostrada fu concepita evidentemente come un'arteria di scorrimento veloce e poi collegata col tessuto urbano, diventando praticamente la grande via per il progresso delle zone interessate. Lo stesso sarà per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

MADERCHI. Adesso siamo nel 1969, non più nel 1921.

ALESSANDRINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tutto in un giorno non si può fare neanche nel 1969. Oggi, ripeto, l'autostrada è stata costruita, molti collegamenti sono stati realizzati: si tratterà poi di vedere in sede regionale quali altri si rendano opportuni e utili per l'economia sociale.

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

Metto ai voti il disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 18,15.