

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1969

(Antimeridiana)

(30^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

« Iscrizione nella seconda classe della linea navigabile Maleo-Po (Piacenza) » (732) (D'iniziativa dei senatori Tansini e Spigarioli):

PRESIDENTE	Pag. 417, 420
ABENANTE	418
AIMONI	419
GENCO, <i>f.f. relatore</i>	418
LOMBARDI	418, 419
MASSOBRIO	419
PERRI	419
RUSSO, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	419
TANSINI	419

Discussione e rinvio:

« Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade » (783):

PRESIDENTE	420, 427, 428
AIMONI	423
ANDÒ	425, 426
BONAZZI	426

GENCO	Pag. 427
INDELLI	426
MADERCHI	425
PERRI	423
PICCOLO	422, 425, 427, 428
POERIO	424, 425, 426
RUSSO, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	424
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	420
TANSINI	427

Discussione e approvazione:

« Disposizioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (830) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	416, 417
AIMONI	417
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	417
SAMMARTINO	417

Discussione e approvazione:

« Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per

lo spostamento della stazione di Cosenza » (851) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 428, 434
ANDÒ	431
BONAZZI	431
DE MATTEIS	432
GENCO, <i>relatore</i>	428, 432, 433
POERIO	429, 431
RUSSO, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	432, 433
SAMMARTINO	430

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Perri, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnolli, Spasari, Tansini, Venturi Lino e Volgger.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Russo e per i trasporti e l'aviazione civile Cengarle.

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

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (830) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E , *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura e sono io stesso relatore:

Articolo unico.

Per assicurare il regolare funzionamento della ferrovia Domodossola-confine svizzero, sulla base della Convenzione italo-svizzera del 12 novembre 1919, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile potrà concedere per la ferrovia stessa, nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sussidi integrativi di esercizio per il quinquennio dal 1966 al 1970.

Onorevoli senatori, il presente disegno di legge, al fine di assicurare il regolare funzionamento della linea ferroviaria Domodossola-confine svizzero, sulla base della Convenzione italo-svizzera del 12 novembre 1919, autorizza il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, a concedere alla predetta ferrovia sussidi integrativi di esercizio per il quinquennio che va dal 1966 al 1970.

La già citata legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed il successivo parere favorevole della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della stessa legge, emesso il 21 dicembre 1955, prevedeva per la linea ferroviaria Domodossola-confine svizzero un piano di ammodernamento comportante una previsione di spesa di lire 500.107.000.

Al 15 aprile 1961 fu fissata la data per la pratica attuazione del piano di ammodernamento e si determinò la sovvenzione di esercizio per il periodo venticinquennale dell'esercizio ammodernato e cioè dal 16 aprile 1961 al 15 aprile 1986.

Successivamente, su richiesta della società concessionaria ed in applicazione dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per le mutate condizioni economiche dell'esercizio, la sovvenzione venne elevata una prima volta a lire 74.294.000 con la stessa decorrenza dal 16 aprile 1964 al 31 dicembre 1965

ed a lire 166.662.000 per il restante periodo dal 1° gennaio 1966 al 15 aprile 1986.

Ora la società concessionaria è venuta a trovarsi in una situazione economico-finanziaria deficitaria, non ripianabile da parte dello Stato a norma dell'articolo 4 della predetta legge 2 agosto 1952, n. 1221, che vieta l'erogazione di sussidi integrativi di esercizio per le aziende concessionarie che percepiscono già sovvenzioni, e stante l'attuale legislazione in materia che vieta ulteriori revisioni della sovvenzione ordinaria di esercizio oltre la seconda.

È notoria la gravità della situazione economico-finanziaria delle aziende concessionarie di pubblici servizi di trasporto alla quale non fa eccezione l'esercizio ferroviario in esame. Mi permetto ricordare ancora che il Governo italiano, ai sensi della Convenzione italo-svizzera del 12 novembre 1919, è tenuta a « far assicurare l'esercizio della linea ferroviaria da Locarno a Domodossola sulla base della concessione accordata in Italia alla società Subalpina di imprese ferroviarie per il tronco Domodossola-confine svizzero ».

Sulla base di queste considerazioni appare chiaro che il presente disegno di legge — inteso a concedere sussidi integrativi di esercizio alla ferrovia Domodossola-confine svizzero — ha come precipuo fine quello di sanare, almeno per ora, la critica situazione economica della predetta ferrovia.

Tale eccezionale provvedimento riveste naturalmente carattere esclusivo nel senso che non è applicabile ad altre aziende concessionarie e che è limitato nel tempo in quanto sarà implicitamente abrogato dai provvedimenti legislativi che saranno approntati sulla base delle conclusioni della Commissione interministeriale di studio sui problemi dei trasporti in concessione.

In relazione alle predette considerazioni esprimo parere favorevole alla concessione di sussidi integrativi di esercizio in favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero, ma sono dell'opinione che la soluzione definitiva del problema economico-finanziario della predetta ferrovia e di tutte le altre aziende concessionarie sia rappresentata dalla statizzazione, che assicura allo Stato il controllo diretto e l'equiparazione dei pub-

blici servizi di trasporto. Del resto, il Governo aveva già assunto impegni al riguardo e l'allora sottosegretario di Stato Sammartino affermò alla Camera che si marciava in tal senso, per cui si invoca un sollecito provvedimento governativo a tale riguardo.

A I M O N I . Siamo d'accordo sul disegno di legge. Desideriamo però sottolineare le conclusioni del relatore, e cioè che si tratta di un provvedimento eccezionale e di limitata efficacia. È pertanto urgente un provvedimento di statizzazione dei servizi in questione.

S A M M A R T I N O . Siamo d'accordo sul disegno di legge e concordiamo anche noi sui rilievi fatti dal senatore Aimoni.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo è d'accordo anche sulle conclusioni cui è pervenuto il relatore e che sono state sottolineate dagli altri due colleghi.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione. Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Tansini e Spigaroli: « Iscrizione nella seconda classe della linea navigabile Maleo-Po (Piacenza) » (732)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Tansini e Spigaroli: « Iscrizione nella seconda classe della linea navigabile Maleo-Po (Piacenza) ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

L'idrovia Maleo-Po (Piacenza) è iscritta fra le linee navigabili della seconda classe,

di cui all'articolo 2, terzo comma, del regio decreto 1° luglio 1913, n. 959.

In sostituzione del relatore senatore Noè, assente per altri impegni parlamentari, invito il senatore Genco a riferire alla Commissione sul provvedimento di cui trattasi.

G E N C O, *f.f. relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge d'iniziativa dei senatori Tansini e Spigaroli è inteso ad iscrivere nella seconda classe una linea navigabile artificiale che va da Piacenza al Po: la Maleo-Po.

Gli studi ed i progetti per allacciare Piacenza ed il suo *hinterland* all'asta fondamentale del canale Torino-Milano-Cremona-Po si sono nel tempo sempre più adeguati alle caratteristiche di questo canale fino ad arrivare al progetto esecutivo sulla base di un tracciato meglio rispondente alle necessità dei traffici tra Piacenza ed il Po: si è così previsto l'innesto al canale Milano-Cremona nei pressi di Maleo, in riva destra dell'Adda, e lo sbocco al Po all'altezza di Mezzano Passone in zona rigurgitata dallo sbarramento costruito poco a valle, a Isola Serafini.

Il tratto del fiume Po nel quale sbocca il canale è già classificato fin dal 1911; il tronco da classificare si riduce, perciò, alla sede artificiale della linea che si svolge per soli sette chilometri circa in terreni che non presentano particolari difficoltà per un tracciato tutto alla quota dell'innesto con il canale Milano-Cremona e richiede una sola conca di navigazione, a salto variabile, al suo sbocco al Po.

L'idrovia in oggetto risponde ai requisiti di cui al testo unico delle disposizioni sulla navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, il quale, all'articolo 2, stabilisce: « Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati tra loro, formano linee di navigazione le quali mettono capo a porti marittimi o parificati marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio ».

Ebbene, la idrovia in esame è destinata ad inserire Piacenza nella rete navigabile italiana che ha nel canale Torino-Milano-Cremona-Po, allacciato all'Adriatico dal nostro maggiore fiume, la sua rete fondamentale.

Non mi resta dunque che invitare la Commissione ad approvare il provvedimento, che ben si inserisce nel quadro del potenziamento della nostra economia produttiva, anche se bisogna riconoscere che disposizioni molto più ampie andrebbero adottate per adeguare la nostra rete navigabile interna a quella di altre Nazioni europee.

A B E N A N T E. Vorrei domandare al relatore quali conseguenze giuridiche, ad esempio, comporterà questa classificazione.

G E N C O, *f.f. relatore*. Il provvedimento non comporta alcuna conseguenza sul piano giuridico ma solo su quello della realizzazione dell'opera. Infatti, mentre per talune linee di una certa classe la profondità dei fondali deve essere di 3,50 metri, nel caso in esame dovrà essere di metri 3,80 mentre l'altezza libera del ponte sul pelo d'acqua del canale sarà di metri 6,50 invece che di metri 5,25.

Il canale Maleo-Po è stato progettato per natanti della portata utile di 1.350 tonnellate, ma tiene conto delle necessità del transito dei natanti fluvio-marittimi di eguale capacità.

L O M B A R D I. Sono favorevole al disegno di legge presentato dai senatori Tansini e Spigaroli, il quale, occupandosi di un canale di « aggancio » di soli sette chilometri alla linea navigabile Torino-Milano-Cremona-Po, non mi pare presenti alcuna difficoltà di attuazione.

Allo stato attuale esiste già un progetto completo presentato al Magistrato per il Po che dovrà essere esaminato sia dallo stesso Magistrato che dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il testo unico del 1913 sulla navigazione interna, a proposito delle differenziazioni di classe, si basa sull'importanza rivestita dai singoli canali; e la linea Maleo-Po è destinata ad inserire efficacemente Piacenza nel traffico fluviale che arriva fino all'Adriatico toccando centri di rilevante importanza commerciale.

Tra l'altro, è da dire che il presente disegno di legge si interessa esclusivamente dell'iscrizione nella seconda classe della linea

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30^a SEDUTA (22 ottobre 1969)

Maleo-Po perchè poi, per il finanziamento dell'opera, sarà necessario un apposito provvedimento.

A I M O N I . Pur dichiarandomi d'accordo sull'approvazione del provvedimento in esame non posso esimermi dal fare una considerazione: non possiamo, a mio avviso, andare avanti a « spizzichi e bocconi » in materia di idrovie.

Si tratta infatti di un problema che investe quello più generale della difesa del suolo ed è pertanto necessario prospettarsi il quadro organico di tutta la situazione adottando soluzioni connesse le une alle altre. Mi auguro che il Governo sia sensibile a questa esigenza e la soddisfi al più presto.

T A N S I N I . Desidero intervenire nella discussione non perchè sia uno dei proponenti del disegno di legge, ma solo per aggiungere qualche breve considerazione a quelle già svolte egregiamente dal relatore e da quanti hanno parlato prima di me.

Il problema della navigazione fluviale e quello della navigazione per canali artificiali è praticamente, nel nostro Paese, all'anno « zero »; se esaminiamo il costo dei trasporti nei Paesi aderenti al MEC vediamo che l'Italia occupa il primo posto per quanto riguarda i costi più alti e l'ultimo in relazione allo sviluppo della sua rete navigabile interna.

Ebbene, questi due dati sono a mio avviso correlati tra loro perchè è ormai assodato che il costo dei trasporti per via fluviale è il più basso rispetto a quello di tutti gli altri mezzi di trasporto esistenti.

Pertanto, iscrivere nella seconda classe la linea navigabile Maleo-Po, innestare questo « peduncolo » (come comunemente viene chiamato) nella linea di traffico che da Torino arriva al Po non solo rappresenterà qualcosa di molto importante ai fini dello sviluppo commerciale della provincia di Piacenza ma, quando il canale sarà navigabile fino a Pavia, significherà dare un ampio respiro alla zona del triangolo industriale ed al sud d'Italia, consentendo trasporti a costi inferiori di quelli attuali.

Detto questo, ringrazio nuovamente il relatore per la sua esposizione ed i colleghi per il voto favorevole che vorranno dare a questo provvedimento.

M A S S O B R I O . Dichiaro anch'io di essere favorevole al disegno di legge condividendo le ragioni esposte nel corso del dibattito.

P E R R I . Mi associo al collega Masobrio, anche se avrei desiderato sapere qualcosa di più circa le conseguenze pratiche che verranno da questa classificazione alla linea Maleo-Po.

L O M B A R D I . La classifica di seconda categoria significa che, quando verrà predisposta la legge di finanziamento, la spesa sarà per il 60 per cento a carico dello Stato e per il 40 per cento a carico degli enti locali.

R U S S O , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo concorda con quanto è stato detto dai vari intervenuti nel dibattito ed avverte il bisogno di dire che annette grande importanza all'assetto idroviario del Paese, il quale contribuirà ad aumentare la nostra produttività economica, riducendo i costi dei trasporti.

Proprio in relazione ai costi il Governo si rende altresì conto che non ci troviamo attualmente in una situazione molto felice; nell'ultimo Congresso nazionale dell'ordine degli ingegneri l'assetto idroviario del Paese è stato trattato a lungo ed il Governo è stato sensibile alle varie valutazioni e considerazioni fatte.

Indubbiamente, per quanto attiene a questo disegno di legge, il Governo è d'accordo sul suo contenuto, ma riconosce la necessità di arrivare ad un piano generale riguardante tutto l'assetto idroviario del Paese.

Come loro certamente si renderanno conto, esistono delle priorità. Il finanziamento che si riferisce a questo possibile piano ha un indice volumetrico altamente significativo e la collettività ha il dovere di accollarsi determinati oneri.

Si tratta, quindi, di un problema che deve essere affrontato nel quadro della pro-

grammazione nazionale, anche in relazione a quanto giustamente sottolineato dal senatore Aimoni, cioè che tutto deve essere collegato tenendo presente l'assetto territoriale del nostro Paese e quindi la difesa del suolo.

Con queste considerazioni, il Governo esprime parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione.

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

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

(È approvato).

**Discussione e rinvio del disegno di legge:
« Modifiche all'articolo 4 della legge 21
aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda
nazionale autonoma delle strade » (783)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M M A R T I N O , relatore. Onorevoli colleghi, ho l'onore di riferire — spero esaurientemente — sul disegno di legge che il signor Presidente ha testè annunciato e che concerne una necessaria nuova dotazione di fondi in favore dell'ANAS, con lo scopo di mettere quell'Azienda in grado di adempiere ai propri compiti di istituto, previsti da leggi precedenti.

Come ricordiamo, onorevoli colleghi, la legge 7 febbraio 1961, n. 59, assegnava all'ANAS un contributo annuo da parte del Ministero del tesoro sugli introiti derivanti dalle imposte di fabbricazione sulla benzina e sugli olii minerali, oltre che dalle tasse di circolazione. Tale contributo, essendo calcolato in percentuale, varia, si capisce, di anno in anno. Con legge 21 aprile 1961, n. 181, si stabiliva che il contributo del Tesoro non venisse più corrisposto direttamente all'ANAS ma al Ministero dei lavori pubblici,

il quale ne devolve i relativi fondi all'ANAS, alle province ed ai comuni sulla spesa da essi prevista per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione delle strade statali, provinciali e comunali.

Bisogna dire subito che l'ammontare della quota parte di tale contributo versato dal Tesoro ai Lavori pubblici ha superato ogni previsione, se si considera che, partiti da 3 miliardi e 800 milioni nel primo esercizio (specificamente l'esercizio 1962-63) si è passati a 30 miliardi nell'esercizio 1968. Ciò è dovuto all'incremento evidente delle entrate, conseguente all'espansione della motorizzazione privata ed al correlativo aumento del consumo della benzina e degli olii minerali nonché delle tasse di circolazione: imposte queste da cui si trae l'ammontare che il Tesoro è tenuto a corrispondere al Ministero dei lavori pubblici.

Detto contributo del Tesoro è stato per il 1968 di lire 176.528.464.000, delle quali lire 30.892.481.000 sono state versate dall'ANAS al Ministero dei lavori pubblici per la concessione a province e comuni di contributi sino ad un massimo dell'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali. Per il 1969 i detti importi sono saliti rispettivamente di lire 205.374.057.000 e lire 41.074.811.000.

Ritengo utile, ai fini di un'informazione per quanto possibile completa, precisare che la quota parte di contributo del Tesoro, che resta a disposizione dell'ANAS, copre per un 50 per cento le spese correnti (personale, macchinari, manutenzione delle strade statali) e per l'altro 50 per cento è destinato alla sistemazione, al miglioramento, all'adeguamento ed alla riparazione della rete delle strade statali nonché alla costruzione di nuove strade e ponti.

Da queste considerazioni appare evidente che l'ANAS, essendo ormai esauriti i finanziamenti previsti da leggi speciali, debba provvedere alle necessità della rete stradale nazionale con una cifra che, per il 1968, è stata di circa 80 miliardi e per l'anno corrente di circa 90 miliardi. Chè, se si rapportano tali disponibilità all'attuale estensione della rete delle strade statali, ci si rende con-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30^a SEDUTA (22 ottobre 1969)

to come siano inadeguati al compito gli stanziamenti di bilancio attuali. Intanto, annualmente la rete delle strade statali si allunga, per via della statizzazione di strade provinciali.

D'altra parte, l'ANAS ha da completare il programma di costruzione di strade di grande comunicazione di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, che mi permetto di rileggere: « Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'ANAS provvederà alla costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio.

Per tali opere complementari è autorizzata la spesa complessiva di lire 100 miliardi in 11 anni, inscritta nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per gli esercizi dal 1961-62 al 1971-72 nella misura di 5 miliardi per il primo e l'ultimo esercizio e di 10 miliardi per ciascuno degli esercizi intermedi.

L'Azienda è autorizzata ad assumere impegni per somme non superiori al triplo di quelle stanziare nel bilancio dell'esercizio durante il quale gli impegni stessi vengono assunti.

I fondi che per effetto dell'entrata in vigore della presente legge si renderanno disponibili sulle somme stanziare dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 13 agosto 1959, n. 904, sono utilizzati per la costruzione e la sistemazione di autostrade e strade di grande comunicazione, riservando alle regioni meridionali, in aggiunta al 40 per cento di cui all'articolo 1, le somme che in base a tali leggi erano destinate alle autostrade del Mezzogiorno ».

L'ANAS ha inoltre da completare il programma di cui all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, che mi permetto di citare: « Per le opere di cui all'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 140 miliardi negli esercizi finanziari dal 1968 al 1974 ripartiti in ragione di 20 miliardi per anno.

La somma stessa sarà destinata per lire 36 miliardi al completamento del program-

ma di costruzione di raccordi autostradali di cui al primo comma dell'articolo 13 della citata legge n. 729 e per le restanti lire 104 miliardi alla costruzione delle strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma del predetto articolo 13.

La ripartizione delle predette somme di lire 36 miliardi e di lire 104 miliardi restano rispettivamente così fissate per ciascuno degli esercizi predetti:

Esercizio 1968	L. 8 miliardi	L. 12 miliardi
Esercizio 1969	L. 7 miliardi	L. 13 miliardi
Esercizio 1970	L. 7 miliardi	L. 13 miliardi
Esercizio 1971	L. 7 miliardi	L. 13 miliardi
Esercizio 1972	L. 7 miliardi	L. 13 miliardi
Esercizio 1973		L. 20 miliardi
Esercizio 1974		L. 20 miliardi
	L. 36 miliardi	L. 104 miliardi

Sui predetti stanziamenti annuali grava nella misura dell'1,50 per cento la quota oneri generali da attribuirsi all'Azienda nazionale autonoma delle strade. Non meno di due terzi di tale quota dovranno essere destinati alla spesa per la compilazione dei progetti ».

Risulta a me — forse risulta a noi tutti — che il Ministero dei lavori pubblici ha più volte prospettato al Tesoro la necessità di un finanziamento straordinario, magari distribuito in più esercizi; ma i contatti non hanno conseguito buon esito. Non restava quindi che cercare delle disponibilità nell'ambito dell'Amministrazione dei lavori pubblici; disponibilità da destinare al finanziamento di un programma di lavori dell'ANAS di non meno di 250 miliardi, pari all'incirca alla differenza tra la somma di lire 350 miliardi richiesta per gli stessi titoli alla fine della scorsa legislatura e l'autorizzazione di spesa di lire 140 miliardi accordata appunto dalla legge 28 marzo 1968, n. 360, che ho testè ricordata.

Il disegno di legge in esame si propone appunto questa finalità: forfettizzare la quota parte del contributo che l'ANAS versa annualmente al Ministero dei lavori pubblici per la viabilità minore, consolidandola alla misura dell'anno 1968, ossia in lire 30 miliardi. Il provvedimento consente col suo mec-

canismo di reperire in sei esercizi finanziari una somma che, in base a dati del tutto attendibili, viene computata in lire 250 miliardi.

La relazione che accompagna il disegno di legge illustra, mi sembra ampiamente, le considerazioni che valgano a confortare la nostra approvazione del provvedimento stesso sulla cui impostazione non ci siamo nascoste, nei giorni scorsi, alcune perplessità. Si è temuto infatti che esso comporti un sacrificio ai danni della viabilità minore.

Ma ho detto innanzi che il contributo versato dall'ANAS si consolida, per sei anni, in 30 miliardi annui; ciò significa che nel periodo considerato saranno versati all'ANAS, per la viabilità comunale e provinciale, 180 miliardi. Aggiungendo a tale cifra le integrazioni dovute a carico delle amministrazioni comunali e provinciali (minimo 20 per cento), si avrà una disponibilità per opere stradali dai comuni e dalle province, di lire 225 miliardi.

Non va trascurata qui la circostanza che, mentre le amministrazioni comunali e provinciali non sempre sono in grado di dare (e non per loro colpa) sollecita esecuzione alle opere, causa l'*iter* faticoso delle progettazioni esecutive, il reperimento dei cespiti delegabili a garanzia dei mutui, l'acquisizione dei mutui stessi da parte degli istituti di credito autorizzati, senza di che il contributo statale, anche quando sarà stato assicurato, è destinato a restare inutilizzato per anni, con tutte le conseguenze derivanti dalla lievitazione dei prezzi e dall'immobilizzo di ingenti somme che vanno a formare le note dimensioni dei residui passivi, l'ANAS ha, di contro, possibilità di impiegare quasi immediatamente i fondi che le vengono assegnati.

Per queste considerazioni, onorevoli colleghi, io mi permetto invitarvi all'esame sereno del provvedimento, che si concretizza in una modifica all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, e nella possibilità di porre l'Azienda nazionale autonoma delle strade — e per essa il Ministero dei lavori pubblici — nelle condizioni migliori per adempiere ai suoi compiti d'istituto, in ordine soprattutto alle strade di grande comunicazione, ai

raccordi autostradali e alle strade statali ad essa affidate.

P I C C O L O . Ammiro lo sforzo del senatore Sammartino, la cui relazione così pregevole contiene tutti gli elementi che possono confortare il disegno di legge in esame. Ma mi permetto di dire che è motivo di perplessità che venga sottoposto al nostro esame un disegno di legge governativo il quale, pur preoccupandosi giustamente delle esigenze dell'ANAS, ignora completamente le esigenze degli enti locali.

Ho già rilevato, in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici, rivolgendomi al ministro Natali, che questo punto, non sufficientemente evidenziato nello stato di previsione della spesa, andava assolutamente affrontato. Mi permetto di ricordare ora, molto brevemente, che per gli enti locali (mi riferisco specialmente alle province) non vi sono state possibilità di finanziamento oltre quelle previste dalla legge n. 126 e, successivamente, dalla legge n. 181. Non abbiamo avuto gli altri provvedimenti che legittimamente ci aspettavamo. Il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto già proporre una proroga della legge n. 181 come già fu fatto per la legge n. 126, in quanto i programmi a suo tempo approvati dal Ministero stesso non sono stati ancora ultimati e le province si trovano pertanto nella condizione di essersi accollate degli oneri per la sistemazione di migliaia di chilometri di strade, ai quali non possono far fronte da sole. C'è infatti un impegno sospeso da parte del Governo di finanziare le strade che sono state provincializzate con regolare decreto.

Ora, con questo disegno di legge si limiterebbe il contributo per i comuni e le province a 30 miliardi. È stato detto dal relatore che la rete viaria statale è di 43 mila chilometri. Io non so se tenete presente che la rete provinciale è, se non vado errato, di 143-144 mila chilometri e quella comunale di circa 100.000. La rete statale è, quindi, un terzo di quella comunale e provinciale; e quest'ultima assolve a compiti importantissimi, come abbiamo detto tante volte. Possiamo fare tutte le strade statali che vogliamo e

tenerle in perfetta efficienza, ma, se non ci sono le strade provinciali e comunali, che rappresentano un po' i vasi capillari del sistema di comunicazione stradale, avremo fatto ben poco.

Quello che non persuade è lo spirito del disegno di legge in esame. Io comprendo la necessità di sistemare la rete statale e quindi di assicurare all'ANAS le fonti di finanziamento. Ma noi saremo responsabili, anche come rappresentanti delle varie regioni, di fronte a comuni e province, di aver fatto passare una legge la quale si preoccupa — e giustamente — delle esigenze dell'ANAS, ma ignora completamente quelle degli enti locali.

Non essendosi avuta la proroga della legge n. 181, ovvero della n. 126, in sostanza le province non avranno altre possibilità di sistemare le strade. È vero che a ciò non si deve provvedere soltanto attraverso l'articolo 4 della legge n. 181. È anche vero però che tale articolo 4 prevede contributi anche per le strade classificate provinciali prima dell'approvazione della legge n. 126 e dopo. Quindi, anche le province sono interessate all'articolo 4 della legge n. 181. Se non interviene la riforma della finanza locale, comuni e province non avranno un soldo per provvedere alla sistemazione delle loro strade. Nè è valido sostenere che l'ANAS ha gli uffici tecnici a disposizione, le attrezzature ed i mezzi sufficienti, e via di seguito. È il solito discorso che mi pare fuori di luogo, perchè non è esatto che tutti i comuni e le province non sono in grado di sistemare le strade per difetto degli uffici tecnici e per mancanza di cespiti delegabili.

Quello, però, dei cespiti delegabili è un problema che si pone con particolare urgenza: se un comune o una provincia, infatti, non può fruire dell'80 per cento, in quanto non può contrarre mutui per esaurimento dei cespiti delegabili è necessario che il Governo intervenga per dare la garanzia del mutuo, in attesa della riforma della finanza locale, per quanto concerne il rimanente 20 per cento.

Non possiamo accettare, quindi, lo spirito della legge la quale — ripeto — mentre si preoccupa di risolvere i problemi dell'ANAS,

non tiene conto delle esigenze dei comuni. Vorrei sapere, infatti, che cosa rappresentano 30 miliardi sul piano nazionale per i comuni e le province, dal momento che rimane aperto il problema di una legge speciale per il completamento del programma di provincializzazione a suo tempo già approvato dal Governo. Io ho molte perplessità e devo dire in coscienza che non posso accettare lo spirito informatore del disegno di legge, perchè con esso verrebbero deluse anche quelle piccole aspettative che gli enti locali potevano avere. Infatti, accettando il disegno di legge in esame, l'articolo 4 della legge n. 181 offrirebbe scarsissime possibilità, anche se i 30 miliardi diventassero 40 o 50 all'anno, per tutti i comuni e le province del Paese, ove questa cifra dovesse restare immutata e congelata fino al 1975. Peraltro, come dicevo, l'argomento in oggetto richiama alla nostra attenzione il problema dei cespiti delegabili, e questo è un ulteriore motivo per cui non è opportuno accettare il provvedimento in esame, così com'è formulato.

PERRI. Mi pare che il senatore Piccolo abbia fatto delle considerazioni che non tengono conto delle diverse esigenze della rete statale e della rete comunale. Le necessità delle strade statali sono enormi: se si volesse riammodernare, ad esempio, le strade statali della sola Liguria, occorrerebbero circa 300 miliardi di lire. Da questa cifra appare chiara la situazione nella quale ci troviamo in questo settore.

A mio avviso, perciò, si tratta di compiere una scelta: o ammodernare prima le strade statali per dare la possibilità a quelle provinciali e comunali di immettersi...

AIMONI. Bisognerebbe invertire l'ordine di priorità.

PERRI. Non sto facendo una scelta; pongo un'alternativa. Dicevo, quindi, che la scelta da compiere è questa: o ammodernare prima le strade statali oppure ammodernare prima quelle provinciali e comunali. Non so quali siano esattamente le necessità delle strade provinciali e comunali; però non mi pare che la situazione sia così

disastrosa come ha detto il senatore Piccolo. Mi è stato detto, infatti, che le richieste degli enti locali ammontano a 35 miliardi nel 1970; e mi è stato anche detto che gli impegni assunti, che vanno dai 30 ai 40 miliardi all'anno per cinque anni, possono ottenere dei risultati positivi.

Ora, non dobbiamo dimenticare che la rete statale rappresenta le arterie principali, mancando le quali è inutile sistemare le strade secondarie. A mio avviso, infatti, è necessario sistemare innanzitutto le strade principali e dopo quelle secondarie.

Data, peraltro, la diversità dei punti di vista, sarebbe forse utile che il rappresentante del Governo ci facesse un quadro completo della situazione e delle varie esigenze d'intervento.

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta indubbiamente di una situazione che richiede una posizione di saggezza. Di fronte a noi abbiamo l'assetto stradale statale e l'assetto stradale interno. Ora, avendo poche risorse e notevoli esigenze, il problema è di distribuire tali risorse tenendo conto delle esigenze prioritarie.

Da una parte abbiamo il problema degli enti locali, le cui opere vengono spesso realizzate con notevole ritardo per l'iter tormentato che le relative pratiche devono seguire e per le scarse disponibilità della Cassa depositi e prestiti; dall'altra parte c'è il problema dell'assetto stradale dell'ANAS, che in questo momento ha esigenze di gran lunga superiori rispetto al passato dato l'assetto autostradale di cui si vuol dotare il nostro Paese. Ora, se si vuole realizzare questo, è indispensabile un raccordo con l'assetto stradale dell'ANAS; motivo per cui la lievitazione della spesa e l'aumento delle esigenze hanno toccato livelli e volumi tali che non si può dire che le esigenze dell'ANAS non siano prioritarie e pregiudiziali. Poiché questa mattina, però, sono emerse diverse valutazioni in ordine alla priorità delle varie esigenze, è necessario trovare un punto di convergenza. È stata suggerita una percentuale forfettizzata a favore della viabilità interna; dobbiamo cioè vedere, in relazione

ad ulteriori calcoli, se possiamo stabilire un *plafond* costante da aumentare a seconda dello sviluppo dell'indice percentuale, soddisfacendo in tal modo le esigenze prospettate da quanti si preoccupano della situazione degli enti locali.

Propongo dunque di rinviare la discussione del provvedimento per un esame approfondito delle considerazioni avanzate, tenuto conto, ripeto, delle necessità della viabilità minore e di quelle dell'ANAS. Mi impegno a trovare una soddisfacente via di uscita per questo problema ed assicuro altresì il senatore Piccolo che il Governo non sottovaluta il problema degli enti locali.

P O E R I O . Signor Presidente, credo che la pausa di riflessione che l'onorevole Sottosegretario propone sia non solo necessaria ma opportuna e doverosa. Necessaria perchè è giusto che ci vengano forniti elementi validi per affrontare un esame più completo e di carattere comparativo delle esigenze dei comuni, delle province e dello Stato, non volendosi nessuna di tali esigenze escludere a priori; in secondo luogo, ritengo che sia opportuna una pausa di riflessione di questo tipo perchè una accurata documentazione fornita alla Commissione potrà farci valutare la situazione in modo più ampio e globale. A nostro avviso, questo dovrebbe essere un metodo al quale il Governo dovrebbe ispirarsi per il futuro.

In una delle precedenti sedute abbiamo lamentato che, portandosi i disegni di legge all'esame del Parlamento, risulta spesso errata non solo l'impostazione finanziaria ad essi relativa, ma compromesso ogni tipo di programmazione poichè si continua ad andare avanti a « spizzichi e bocconi » e manca al Parlamento una visione organica dei problemi da discutere.

Nel corso della odierna seduta, ad esempio, abbiamo approvato un provvedimento di natura parziale riguardante un canale navigabile del Po. In questo momento stiamo affrontando una discussione che tratta del problema della nostra viabilità in modo incompleto, trascurando questioni di fondo che, ingiustamente, sono state poste in evidenza dal senatore Sammartino quando ha

parlato della situazione degli enti locali e dell'immobilizzo delle disponibilità che si verifica tra l'accreditamento e la spesa reale, tra la capacità di realizzo delle opere e lo svolgimento dell'*iter* burocratico-amministrativo riferibile ai cespiti per mutui, all'autorizzazione dei mutui, alla lievitazione dei prezzi, alla concessione dei crediti ed all'immobilizzo dei crediti stessi.

Ben vengano, dunque, le considerazioni e la pausa di riflessione che il Sottosegretario propone e, anzi, preghiamo il rappresentante del Governo di farci sapere con esattezza — lo abbiamo già chiesto in passato per altro disegno di legge — quale sia la reale situazione dell'ANAS: l'ANAS abbia la compiacenza di dirci con esattezza come stanno le cose nella sua autonoma amministrazione. Si badi bene che non siamo contro l'autonomia delle aziende di Stato; lungi da noi l'idea di voler a questo punto del discorso sollevare un'obiezione del genere; ma desideriamo conoscere qual è la situazione in questa non poco ingarbugliata matassa: autostrade, strade, strade di grande transito.

Il senatore Sammartino ha usato una espressione — mi si consenta di dirlo — veramente formidabile, da « centro sinistra », valida per tutte le soluzioni, perchè ha detto: « completare il programma di costruzione di strade di grande comunicazione ». Ora il collega Sammartino m'insegna che con l'aggettivo « grande », a seconda che lo si sopprima o lo si aggiunga, il significato cambia. Ma io non intendo giocare sulle parole. Il problema è questo: ci dica l'ANAS con esattezza come stanno le cose; venga qui l'onorevole Sottosegretario e ci dica qual è la situazione reale dei comuni in ordine all'applicazione delle leggi n. 181 e n. 126. Se dico che le province calabresi non possono spendere i fondi loro concessi e portare avanti il piano di costruzione delle strade, potete credere che ciò risponde a verità; ma il collega Maderchi mi fa presente che secondo i dati da lui posseduti soltanto Milano sarebbe in grado di portare avanti il programma di costruzione delle strade che gli compete.

PICCOLO. La Campania ha realizzato tutti i piani.

MADERCHI. Avete completato tutte le strade?

PICCOLO. I fondi che ci hanno assegnati li abbiamo spesi; per le province calabresi non so come sono andate le cose.

POERIO. Comunque, chiediamo che si venga qui portando i dati precisi per le province e i comuni, si venga cioè con una informazione completa e chiara, tale da mettere noi nella condizione di poter fare una riflessione pacata e approfondita. Infine, se il Governo potesse fin da ora predisporre delle modifiche al disegno di legge, relativamente al congegno della distribuzione in percentuale, a mio avviso sarebbe già un risultato. In sostanza, il rinvio della discussione non significa ritornare qui sulla base di una generica informazione o per prospettare soluzioni che ci lasciano malcontenti, ma offrendo a noi, a tempo debito, i dati necessari per una valutazione pacata e valida del problema.

Debbo far presente che avevamo già raccolto le firme previste dal Regolamento per la richiesta di rimessione del disegno di legge in Assemblea; ci asteniamo dal presentare tale richiesta, ma trattieniamo le firme a nostra disposizione, non come una spada di Damocle che voglia pesare sulla decisione della maggioranza, ma come corretto funzionamento dell'istituto di cui ogni Gruppo politico può giovare quando se ne presenta la necessità nell'interesse del Paese.

A N D O'. Signor Presidente, considero veramente apprezzabile la proposta dell'onorevole Sottosegretario perchè ci toglie da una situazione imbarazzante. Se volessimo, infatti, dare la stura alla nostra passionalità di amministratori (siamo o siamo stati un po' tutti amministratori di enti locali) naturalmente dovremmo propendere senz'altro per un maggiore aiuto alle finanze locali; nello stesso tempo, però, ci rendiamo conto delle esigenze di ammodernamento delle strade di grande comunicazione ed io per-

sonalmente non discuterei in termini di alternativa. A questo proposito, senza diminuire la capacità dialettica del collega Sammartino, mi consenta il senatore Poerio di fargli osservare che la dizione da lui criticata è quella stessa adottata nell'ultimo comma dell'articolo 13 della legge n. 729 del 1961, dove si parla appunto di autostrade e di strade di grande comunicazione.

P O E R I O . Mi scusi se la interrompo, ma la dizione « strade di grande comunicazione » non esiste ufficialmente.

A N D O ' . Leggiamo l'articolo 13 della legge n. 729, e se ne convincerà.

P O E R I O . Non è esatta. Non voglio tacere di ignoranza il legislatore, ma non esiste questa dizione nella classificazione ufficiale. Lo stesso senatore Sammartino, che è stato presidente di Commissione, sa se quello che io dico è giusto o meno. Nella classificazione ufficiale si parla di autostrade, di strade statali, di strade comunali, di strade provinciali e di strade intercomunali.

A N D O ' . La dizione usata dal senatore Sammartino comunque la ritroviamo nella legge, e anche se questa non è conforme alla realtà io mi sento obbligato ad osservarla.

Dicevo, comunque, che non possiamo discutere in termini di alternativa quando vi sono delle esigenze molto valide da rispettare. Non è qui il caso di addentrarci nella discussione perchè, a quanto pare, sarà rinviata; penso però che non dovremo perdere di vista il concetto di equilibrio tra le varie esigenze.

Accolgo volentieri anche la soluzione proposta dall'onorevole Sottosegretario, quella cioè di aumentare il *plafond* contributivo. La forfettizzazione è il sistema più pratico, quindi si tratta di determinare l'ammontare; e dal momento che il Governo è già orientato a considerare le esigenze degli enti locali e spontaneamente propone l'aumento del *plafond*, io credo che certe nostre perplessità debbano essere superate.

I N D E L L I . Sono d'accordo sulla tesi prospettata dall'onorevole Sottosegretario, però debbo fare alcuni rilievi.

Penso che neppure l'aumento proposto possa risolvere il grave problema della viabilità minore del Mezzogiorno, per il quale, pure avendo fatto abbastanza, resta ancora molto da fare. In proposito, ritengo invece che sia valida la richiesta di integrazione della legge n. 181.

All'articolo 2 di questo disegno di legge si dice: « ...provvederà al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ed all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, nonchè alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali ed alla costruzione di raccordi autostradali ». Onorevoli colleghi, come sapete si sta costruendo l'autostrada per la Calabria; ma tutto l'interno — io chiedo — sarà collegato con questa autostrada?

Oltre alle strade di grande comunicazione, il Meridione ha bisogno anche di strade che siano i vasi capillari necessari soprattutto alla vita delle zone agricole: si parla continuamente infatti di agricoltura meccanizzata ma, onorevoli colleghi, come è possibile far giungere le macchine nelle campagne se mancano strade adeguate?

Il provvedimento perciò non risolve il problema della viabilità minore del Mezzogiorno, per il quale sarebbe opportuno un intervento della Cassa per il Mezzogiorno per la quota del 20 per cento a carico degli enti locali e la garanzia dello Stato per tale quota, in quanto zone come il Cilento resterebbero altrimenti tagliate fuori completamente da tutti i collegamenti con la viabilità principale. Sono d'accordo pertanto con il senatore Piccolo sulla richiesta di integrazione della legge n. 181.

Mi dichiaro infine favorevole alla proposta di rinvio dell'onorevole Sottosegretario di Stato.

B O N A Z Z I . Avevo chiesto di parlare prima che il sottosegretario Russo proponesse di rinviare la discussione. Mi riservo quindi di intervenire in un secondo tempo

dopo un esame più approfondito di tutte le considerazioni fatte in questa sede

TANSINI. Sono anche io favorevole alla proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Sottosegretario di Stato. Desidererei soltanto aggiungere alle considerazioni qui fatte che la legge n. 181 già prevedeva un equilibrio — del quale si è molto parlato — nei finanziamenti fra lo Stato e gli enti locali. Non concordo peraltro con l'onorevole relatore quando afferma che i legislatori di allora non potevano prevedere l'aumento di questo gettito e che ciò li ha quindi portati oggi a rivedere l'equilibrio esistente. Nel 1962 infatti, quando cioè è stata emanata quella legge, già si sapeva — anche da parte dei più sprovveduti — che se c'era un settore che avrebbe avuto sicuramente un notevole incremento questo era proprio il settore delle automobili: venne pertanto stabilito quell'equilibrio del finanziamento tra strade statali, provinciali e comunali che io ritengo ancora valido.

Mi riservo peraltro anche io di dare un giudizio più approfondito su tale problema dopo che saranno state presentate le ulteriori proposte da parte del Governo.

GENCO. Non entrerò nel merito del provvedimento sia perchè esso è stato già ampiamente illustrato dall'onorevole relatore, sia perchè la Commissione dovrà nuovamente riunirsi per discuterlo. Riterrei opportuno — se si vuole fare qualcosa di concreto — pregare l'onorevole rappresentante del Governo di tenere presente la necessità di non congelare il contributo annuale per la viabilità minore in 30 miliardi annui per la durata di 6 esercizi finanziari.

Onorevoli colleghi, si tratta di sei anni; ora, in tale periodo, non solo aumenteranno notevolmente le entrate sul consumo del carburante, ma aumenteranno purtroppo anche le spese. Se sapessimo che per certi lavori previsti in 10 miliardi fra cinque anni occorreranno 30 miliardi, potremmo anche dire (personalmente non sarei di questo avviso) di essere d'accordo. Ma siccome il senatore Poerio ha fatto una precisa richiesta, vogliamo vedere chiaro in tutto il settore.

Non indico le cifre, ma desidero che il Governo alla prossima riunione proponga una variazione della percentuale progressivamente crescente dei contributi negli esercizi futuri.

E giacchè siamo nell'argomento, vorrei approfittarne per ricordare che la settimana scorsa ci siamo occupati delle convenzioni con le varie società autotradali che operano in Italia. E stata nominata una Sottocommissione di cui ho l'onore di far parte; ma che cosa aspetta il Ministero — io domando — per mandare ai membri di codesta Sottocommissione i documenti necessari? Dobbiamo riunirci per esaminare le convenzioni esistenti e per accedere alla proposta governativa di una convenzione unica; a otto giorni di distanza dalla riunione definitiva per deliberare in materia non abbiamo ancora ricevuto alcuna carta. Che cosa si aspetta? Sarebbe opportuno che ogni qual volta si discute di un argomento tutti i membri della Commissione ricevessero la documentazione necessaria per conoscere gli elementi relativi all'argomento stesso che viene trattato.

PRESIDENTE. Stiamo provvedendo per fornire soprattutto il relatore della documentazione necessaria; per il momento non è possibile inviarla a tutti i membri della Commissione, ma in seguito vedremo.

PICCOLO. Se non è possibile inviarla a tutti, si cerchi almeno di inviarla ad un membro di ciascun Gruppo.

Ma giacchè ho la parola, vorrei integrare, dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario, il mio intervento di poc'anzi. Sono d'accordo sull'opportunità di rinviare la discussione di questo disegno di legge per avere elementi precisi alla base della nostra valutazione. Si è parlato giustamente di equilibrio tra le varie esigenze; ma siccome si è fatto riferimento all'articolo 4 della legge n. 181, dal momento che tale articolo non riguarda soltanto i problemi dell'ANAS, io mi sarei atteso che si fosse detto qualcosa anche per gli altri enti. Al riguardo non è stato fatto, invece, alcun cenno; pertanto, quale sarà la sorte — io mi chiedo — degli

altri enti che debbono pure attingere all'articolo 4?

PRESIDENTE. Lei sta facendo un altro intervento nel merito del disegno di legge, e non lo posso consentire. La prego di limitarsi ad esprimere il parere sulla proposta del Governo.

PICCOLO. Chiedo che quando saranno formulate le nuove proposte vengano forniti elementi precisi non solo per quanto riguarda l'ANAS ma anche i comuni e le province, in modo da valutare che cosa possiamo dare in più o in meno ai comuni e alle province e che cosa invece all'ANAS

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, accogliendo la proposta formulata dal rappresentante del Governo, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza » (851) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la prosecuzione dei lavori di costruzione della sede della nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO, relatore. I colleghi ricorderanno gli appassionati ripetuti interventi qui svolti dai rappresentanti della regione calabrese nel corso delle prime legislature per richiamare l'attenzione sulla necessità della costruzione della linea ferroviaria Cosenza-Paola; sicchè, nel luglio del 1960 si arrivò finalmente all'approvazione di un provvedimento per la realizzazione di tale linea. Il progetto di legge importava una spesa di

11 miliardi e 600 milioni e il Parlamento approvò il relativo stanziamento che fu ritenuto allora sufficiente.

Successivamente, l'Amministrazione ferroviaria ha fatto presente la necessità di inquadrare la nuova linea nella rete delle Ferrovie dello Stato; la stazione di Paola è sulla linea Napoli-Reggio Calabria e la linea Cosenza-Paola, insieme con la Cosenza-Bari, dovrebbe servire ad allacciare il mare Ionio con il mare Tirreno.

Si è pertanto imposta una revisione del progetto originario. Sono intervenute anche esigenze di carattere urbanistico della città di Cosenza, per cui si è previsto lo spostamento della stazione ferroviaria, mettendosi a disposizione del comune di Cosenza le aree risultanti dallo spostamento medesimo.

Le previsioni del progetto del 1960 sono state superate non solo dall'aumento costante e notevole dei prezzi, ma soprattutto dalla considerazione delle difficoltà riscontrate nella costruzione della linea Cosenza-Paola, difficoltà d'altra parte, come potrà confermare il collega Poerio, che è calabrese, che si sono verificate nella costruzione della superstrada. Si dice Cosenza-Paola, ma in realtà l'autostrada parte a sei chilometri da Cosenza.

Ci sono volute importanti opere d'arte, gallerie, viadotti, nonchè uno spostamento notevole del tracciato. Mentre la città di Cosenza è ubicata nella Valle del Crati e la città di Paola è ubicata sul mare Tirreno, fra le due città c'è un massiccio montuoso che raggiunge una quota notevole — circa mille metri —; posti magnifici, ricchi di vegetazione e di boschi che fanno di quell'angolo della Calabria una delle più belle località dell'Italia meridionale, e che pochi italiani conoscono.

La presenza di queste gallerie e le difficoltà del tracciato hanno imposto un ulteriore problema. Ora la domanda che rivolgo al Sottosegretario è questa: come mai alla Camera dei deputati il disegno di legge, presentato il 4 giugno 1969, cioè soltanto poco più di quattro mesi fa, proponeva uno stanziamento di due miliardi di lire solamente per l'anno 1969, laddove invece la Commissione lavori pubblici della Camera, che ha

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30^a SEDUTA (22 ottobre 1969)

approvato questo disegno di legge in sede deliberante, ha portato lo stanziamento globale a 11 miliardi di lire, di cui due miliardi iscritti nell'esercizio in corso e tre miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1970 al 1972? Non mi meraviglio affatto che un progetto, originariamente di poco meno di 12 miliardi di lire, nel corso degli altri due o tre anni occorrenti per la ultimazione, venga sviluppato; quindi sono favorevole al disegno di legge, ma vorrei sapere per quale ragione, quando è stato presentato alla Camera, non è stata prevista la spesa globale. E sarebbe stato utile che il Governo avesse fornito maggiori chiarimenti, senza che il vostro relatore si dovesse rendere parte diligente per fornirne a questa Commissione.

È stata inoltre posta da un collega al Sottosegretario per i trasporti, la domanda per quale ragione la realizzazione di quest'opera rientra nelle competenze del Ministero dei lavori pubblici. La ragione è complessa: questa costruzione, come tutte le costruzioni ferroviarie, è affidata al servizio nuove costruzioni ferroviarie che dipende dal Ministero dei lavori pubblici e sulla cui soppressione sono stati fatti parecchi voti affinché passi all'amministrazione ferroviaria, perchè le ferrovie, che costituirebbero un unico tronco di allacciamento fra il Tirreno e lo Jonio sono entrambi dell'Amministrazione dello Stato. La Paola-Cosenza, attualmente, che raggiunge una quota di 600 metri sul livello del mare, parte da metri 232 a Cosenza, arriva a oltre 600 metri, passa sotto gallerie e scende al livello del mare, ed è attualmente di 59 chilometri. Mentre il tracciato previsto per questa ferrovia viene attualmente percorso in un'ora e venti minuti, il tracciato Cosenza-Sibari, di 69 chilometri, che non presenta le viziosità, soprattutto altimetriche, dell'altro, viene percorso in un'ora e trenta minuti. Quindi, attualmente, dallo Jonio al Tirreno ci si va in tre ore per un percorso globale di 120 chilometri, mentre invece, quando sarà ultimata questa linea, la quale sarà molto più breve del percorso attuale, vi sarà un notevole risparmio di tempo.

Ora avrei bisogno di sapere dal Sottosegretario lo stato di avanzamento dei lavori, di cui bene conosco la difficoltà. Io conosco

la zona, mi sono recato a visitare i lavori stradali, non quelli relativi alla ferrovia, di difficile accesso. Vorrei sapere quando la inaugureremo, questa ferrovia, perchè se ne parla dalla prima legislatura: dopo quindici anni è venuto il momento di farlo.

Invito pertanto la Commissione ad approvare il disegno di legge.

P O E R I O . La mia parte politica vota favorevolmente il disegno di legge in discussione in quanto il finanziamento che si offre alla realizzazione dell'opera effettivamente sviluppa il potenziamento del sistema ferroviario in una regione come quella calabrese, e raggiunge quegli scopi che testè illustrava il relatore, cioè quello di accorciare le distanze tra lo Jonio e il Tirreno, attraversando la dorsale appennino-silana e congiungendo così in breve termine la tratta ferroviaria che da Reggio Calabria porta a Taranto e la tratta ferroviaria che da Reggio porta a Battipaglia.

L'altro aspetto, che si evince anche dal finanziamento stesso, è quello di effettuare migliori collegamenti tra le regioni meridionali e la stessa Sicilia e quindi di intervenire nell'incremento dei trasporti su strada ferrata, anche ai fini dello sviluppo turistico, economico, sociale di una regione come la Calabria.

Però, detto questo, occorre lamentare — come ha fatto testè il relatore — il ritardo con il quale le opere si realizzano e stabilire quali possano esserne le cause. Esse sono certamente di varia natura; io non nego anche che ve ne siano di carattere orografico: il territorio è quello che è, accidentato, difficile, ma credo vi siano anche altre cause afferenti alla progettazione dalle quali si passa però a quelle di carattere tecnico, di carattere esecutivo, d'impegno nella realizzazione delle opere stesse. Io credo che cose di questo tipo danneggino la vita dello Stato sotto l'aspetto economico, e spesso non fanno raggiungere all'opera che si vuol realizzare gli scopi per i quali l'opera stessa è stata progettata e deve essere realizzata.

Certo, un ulteriore ritardo pone in obiettive difficoltà, la sfida, tra strada ferrata e autostrada e superstrada che attualmente collega o dovranno collegare, Paola con Co-

senza. Comprendiamo le funzioni diverse che hanno i due servizi, ma la preminenza assoluta che continua a mantenere in Italia il trasporto per ferrovia, non nasconde la necessità che anche il raccordo superstradale debba essere completato. Però, una volta che il disegno di legge fosse approvato, io credo che l'aspetto esecutivo debba essere chiarito con grande responsabilità e grande impegno. Leggo questo discorso al problema più generale del raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria, con la immissione di tutto il traffico ferroviario rapido da Roma, e quindi dal Nord, verso la Sicilia.

Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, è stato varato il piano decennale, sono stati trovati i finanziamenti necessari, abbiamo prodotto una serie di atti, come Parlamento; ma se io dovessi dire che quest'opera è stata portata a compimento, direi una cosa inesatta; non solo, ma in sede di esecuzione non ho capito perchè si siano dovute scegliere certe soluzioni e non altre. Io non sono un tecnico, quindi non mi posso azzardare a dare giudizi di questa natura. Desidero pertanto avanzare richiesta formale che il Sottosegretario, e possibilmente il Ministro, vengano qui a relazionare sullo stato di realizzazione delle opere di raddoppio della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria. E questo per incominciare ad avere un'idea chiara di quel collegamento organico che è indispensabile tra la ferrovia e gli altri mezzi di comunicazione rapidi che nel Sud si intendono affrontare, come, per esempio, gli aeroporti.

E per ultimo manifesto alcune perplessità anche sul modo come la formulazione del disegno di legge è stata portata avanti, ma dovrei ripetere il discorso di poc'anzi sul disegno di legge n. 783, sul quale abbiamo discusso per i problemi inerenti l'articolo 4, discorso che non mi sento ora di ripetere, sia per l'ora tarda, sia per non abusare della pazienza dei colleghi.

Concludendo, dichiaro che voteremo a favore, sia pure con le riserve che ho avuto modo di esprimere.

S A M M A R T I N O . Sono favorevole a questo disegno di legge, già approvato dal-

l'altro ramo del Parlamento e sono felice di leggere all'articolo 2, oltre tutto, una innovazione che diventa un principio di carattere sociale importantissimo: « Le aree che risulteranno libere in conseguenza dello spostamento della stazione e delle linee ferroviarie esistenti o in progetto, saranno cedute gratuitamente al comune di Cosenza. Tali aree saranno utilizzate esclusivamente per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria o secondaria... ». Plaudo a questa innovazione che l'altro ramo del Parlamento ha apportato al disegno di legge e faccio voti che il comune di Cosenza possa farne un buon uso a vantaggio di tutta la collettività della nobile città.

Il senatore Poerio ha colto nel segno sollecitando il completamento del raddoppio della linea principale Battipaglia-Reggio Calabria di cui si parla da molti anni e che si trova in fase esecutiva da oltre dieci anni. Ricordo che ad ogni bollettino della Cassa per il Mezzogiorno avevamo la gioia di constatare nuovi stanziamenti di diversi miliardi; sta però di fatto che ancora oggi non si riesce a porre la parola fine a questa opera che interessa tutta l'Italia. Quindi faccio eco alla richiesta del senatore Poerio esortando il Ministero a rendersi conto dello stato dei lavori e a fornirci precise notizie in merito. Quadruplicare la Roma-Firenze non servirà a nulla se, arrivando a Salerno, ci troveremo nuovamente di fronte al classico collo di bottiglia! Credo che gli onorevoli colleghi della 7^a Commissione del Senato saranno ben lieti se apprenderanno dal Ministro che ci vorrà ancora qualche tempo, ma che, comunque, potranno partecipare, come desiderano, al più presto, alla gioia di quelle popolazioni per l'inaugurazione del raddoppio finalmente ultimato.

Mi permetto di fare, signor Presidente, una terza considerazione: quando in Italia si parla di nuove ferrovie lo si fa con un certo pudore; siamo timidi e pavidati nell'affrontare problemi inerenti alla costruzione di ferrovie, ma i tempi nuovi dimostrano quanto sia stata fallace quella impostazione di 10 o 15 anni fa, quando coloro che parlavano di nuove ferrovie erano guardati come persone fuori di senno. Io sono di quelli che

preferiscono essere trattati da folli e continuo ad insistere e ripetere che i calcoli e le previsioni di chi aveva assunto caparbiamente la veste del Catone, contro le Ferrovie dello Stato erano inesatti, erano fallaci, ed ho la conferma che non bisogna assolutamente considerare chiuso il capitolo della costruzione di ferrovie nella politica globale dei trasporti nel nostro Paese.

Quando il Parlamento approvò la legge di riforma dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, all'articolo 1, era detto che le nuove costruzioni ferroviarie rientravano nella competenza dell'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile, lasciando al Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale della viabilità ordinaria, il completamento delle ferrovie di cui era iniziata la costruzione. Ecco perchè la presente opera entra e resta nella competenza dei Lavori pubblici in quanto è già da troppo tempo iniziata e da troppo non ancora completata. Quindi, signor Presidente, nel mio, sia pur disordinato, intervento tengo a ribadire il concetto che la politica dei trasporti in Italia ritorni a guardare con interesse alla costruzione — laddove necessario — di nuove ferrovie, perchè, mentre migliaia di miliardi piovono sulle grandi strade e sulle autostrade, abbiamo liquidato troppo presto il problema di regioni, montuose soprattutto, dove in inverno non vi è strada o spazzaneve che tengano. Il progresso continua ma non c'è niente da fare di fronte all'imperio della neve; in alcune regioni del nostro Paese solo il treno riesce a superare certe difficoltà e a portare la vita a popolazioni che altrimenti rimarrebbero condannate per mesi all'isolamento.

Nel 1952 una Commissione interministeriale redasse un piano regolatore delle ferrovie in Italia, consacrato agli atti e regolarmente registrato alla Corte dei conti, del quale non si è più parlato. Faccio voti affinché questa Commissione venga resa edotta di quel piano regolatore, redatto per decreto dei ministri Tupini e Romita, e di cosa si intende farne sia pure parzialmente. Mi auguro che il Ministro dei trasporti trovi il tempo per venire in Commissione e informarci del suo pensiero circa le possibilità di attuazione di quel programma.

A N D O ' . Intervengo brevemente per esprimere la mia adesione al disegno di legge sottoposto al nostro esame per le medesime ragioni così bene esposte dagli altri colleghi e per esprimere anche la mia adesione alla proposta del senatore Poerio in ordine al potenziamento e al raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Non dobbiamo dimenticare che questa Commissione è stata solidale quando si è discusso della quadruplicazione della linea Roma-Firenze e in quell'occasione l'argomento portato a sostegno fu che essa sarebbe servita ad accorciare le distanze tra Nord e Sud. In effetti qualsiasi raddoppio di binari nel territorio italiano serve a raccorciare le distanze, però in maniera più incisiva e utile questo accorciamento si ha quando da un solo binario si passa a due binari in regioni, come quelle meridionali, che più ne sentono la necessità.

B O N A Z Z I . Dirò molto brevemente soltanto due cose. In primo luogo dichiaro di votare a favore di questo disegno di legge e ciò anche come atto di doverosa solidarietà da parte di un settentrionale verso i problemi del meridione; in secondo luogo desidero sottolineare, come ha già fatto il senatore Sammartino, la parte dell'articolo 2 in cui si prevede che le aree che risulteranno libere saranno cedute gratuitamente alla amministrazione comunale. Forse questa misura è stata proposta da qualche parlamentare?

P O E R I O . Precisamente, per iniziativa comunista, dall'onorevole Todros.

B O N A Z Z I . Ebbene io ritengo che una tale misura dovrebbe venire estesa, allorchè se ne presenti l'occasione, anche ad altre amministrazioni comunali; oltre che, come giustamente è stato fatto, a quella di Cosenza. Mi riferisco in modo particolare alle aree di proprietà dell'Amministrazione della difesa e dico ciò riferendomi, per esempio, ad una situazione esistente nella mia città — come in numerose altre del resto — la quale ha ancora all'interno delle vecchie mura depositi di armi e vecchie caserme

(talvolta anche ex polveriere) che via via vengono spostate alla periferia. Per l'assegnazione e l'utilizzazione di tali aree, infatti, non solo si è ben lungi dall'adottare le misure previste in questo disegno di legge, ma le amministrazioni comunali non vengono neppure poste in condizioni di presentare all'Amministrazione dello Stato i loro titoli preferenziali. Il Ministero della difesa spesso pensa ad altre soluzioni e così le amministrazioni comunali non vengono aiutate nel loro compito di porre mano a tutte quelle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, necessarie per lo sviluppo delle città e quando hanno bisogno di aree libere sono costrette ad acquistarle pagandole a caro prezzo. Le mie parole sono un invito al Ministro dei lavori pubblici affinché tenga presente anche per altri casi la misura adottata nel presente disegno di legge. Soprattutto in un Paese come il nostro, dove la strada maestra non è stata e non viene battuta, dove di riforma urbanistica si parla ma poi non se ne fa nulla, sarà molto importante per le amministrazioni comunali tenere presente ciò che si decide ora con la legge che stiamo approvando. In tal senso io rivolgo pertanto un preciso invito all'onorevole Sottosegretario.

DE MATTEIS. Il nostro voto non può che essere favorevole, soprattutto da parte mia che come meridionale sono particolarmente sensibile ad un disegno di legge che come questo insiste su quel tanto decantato programma di sviluppo dell'Italia meridionale che procede purtroppo in modo lento, lentissimo. Voglio però approfittare della richiesta del senatore Poerio, per il caso che il Ministro dei trasporti ci onori della sua presenza. Desidererei infatti che ci fornisse notizie su quella che è la possibile realizzazione del raddoppio Bari-Lecce. Qualche iniziativa è stata presa in questo senso dalla Cassa per il Mezzogiorno e anche, se pur modesta, da parte del Ministro; comunque siamo ben lontani dal conoscere un parere definitivo da parte dell'Amministrazione e vorremmo essere messi al corrente.

G E N C O , *relatore*. Non ho da aggiungere nulla all'infuori di una risposta al senatore Bonazzi. Il problema che ha posto, e che mi trova consenziente, è di competenza di amministrazioni diverse da quelle dei lavori pubblici e dei trasporti.

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio di tutto cuore per le significative valutazioni che sono state fatte ed anche per i rilievi critici che sono emersi dalle varie osservazioni. Tra l'altro, l'onorevole relatore si è domandato qual è la ragione del forte aumento di spesa rispetto al progetto originario, mentre l'onorevole Poerio ha lamentato il ritardo nella realizzazione di questa importante opera.

Non v'è dubbio, onorevole relatore, che la ragione della lievitazione della spesa è da ricercarsi nella motivazione stessa che ha portato all'ulteriore finanziamento, passando da 9 a 11 miliardi.

L'opera fu impostata praticamente nel 1958 ed ebbe concreto avvio nel 1965, almeno per una parte. Le caratteristiche morfologiche della zona dove doveva sorgere la nuova sede ferroviaria erano tali da richiedere una particolare considerazione; tant'è vero che, come gli onorevoli senatori possono verificare, il tracciato, prima di essere definito, venne sottoposto al giudizio dell'Ufficio geologico italiano, il quale però non ha una articolazione tale da poter garantire un esame approfondito, soprattutto dal punto di vista geofisico, tanto necessario alle realizzazioni che devono caratterizzare il moto di espansione dei trasporti in questi anni. È stato fatto un esame geologico e c'è stata anche una preoccupazione in ordine al ritardo della realizzazione dell'opera, che indubbiamente nel corso di questo decennio ha avuto una menomazione nella sua efficacia operativa in relazione al fatto che c'è una tensione inflazionistica, a tutti nota, nella economia moderna. Non v'è dubbio che, in relazione anche agli studi fatti allora, il tracciato trovava la sua legittimazione per il fatto che era già una modificazione di un precedente tracciato. Prima c'era una ferrovia a cremagliera, che costituiva il riferimento di una storia che certamente non ha esaltato

la peculiarità strutturale e morfologica del Mezzogiorno ma che doveva essere, comunque, sostituita.

Per il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria è stata seguita una differente articolazione di quel tracciato in relazione anche alle disponibilità finanziarie. Io non ritengo che negli anni '70 ci siano difficoltà tecniche insuperabili; ci possono però essere difficoltà economiche, cui devono essere commisurati gli sforzi, e in relazione alle disponibilità finanziarie fu finanziato quel tipo di tracciato.

Non v'è dubbio, tuttavia, che si riuscì a fare un ulteriore esame in relazione alla tecnica moderna; cioè un esame geofisico interessante gli strati profondi, in modo da arrivare agli strati mineralizzati e da questi poi giungere alla valutazione dell'aspetto fisico della zona.

E quindi c'è stata una valutazione geologica superficiale e in base a questa valutazione si è determinato il tracciato. Si sarebbero dovuti eseguire esami in seguito ai quali le valutazioni tecniche avrebbero avuto quella certa impostazione che forse poteva addirittura costituire un terzo del lavoro ai fini della realizzazione dell'opera stessa. Nella impossibilità di fare questi esami l'autorità amministrativa competente ha avuto un senso di responsabilità così affinato, prudente e puntuale da dividere l'opera stessa in tre tronchi per affidarne la costruzione non ad improvvisate espressioni dell'imprenditoria privata, ma a significative, sperimentate espressioni dell'attività imprenditoriale del nostro Paese, in modo che fossero cementate in un unico sforzo tutte le attività imprenditoriali che erano riuscite a realizzare conquiste non solo nel Paese ma in tutto il mondo.

Perchè è intervenuta un'altra richiesta di miliardi? Perchè si presumeva, per un esame anche se approssimato ma comunque realizzato, che vi fosse una struttura granitica che si doveva attraversare, ma è accaduto che al di là della struttura granitica è stata trovata una struttura di scisti altamente metamorfizzati e pronti a diventare un mare limoso in relazione alla pressione esercitata sulla struttura stessa, e come espressione di

uno stato magmatico di raffreddamento si è trovata una linfa di acqua addirittura calda, per cui si può dire di trovarsi di fronte a fenomeni di spurgo vulcanico; quindi solo attraverso un esame geofisico avremmo potuto arrivare a questi accertamenti. Al di là di questo c'è stata anche una manifestazione di argille scagliose, non solo, ma all'interno di una galleria si è rivelata una pressione idrostatica di 60 atmosfere, il che vuol dire che è in corso una manifestazione atipica. Prima, dunque, era sufficiente un rivestimento in calcestruzzo di 40 centimetri: ora, in relazione alla limosità degli scisti metamorfizzati e delle argille scagliose, ci vuole un rivestimento di circa un metro e lei, onorevole Genco, si renderà ben conto che esiste una grande differenza tra un rivestimento di 40 centimetri ed un rivestimento di un metro.

G E N C O , *relatore*. D'accordo, ma ciò di cui non mi rendo conto è che tutte queste novità sono emerse nel giro di due mesi.

R U S S O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In questo genere di esami in breve tempo possono nascere delle novità, o può darsi, come giustamente è stato detto dal senatore Poerio, che vi sia anche una non affinata capacità direzionale che eventualmente contribuiremo ad appurare, limare e sostituire, se l'esigenza lo impone. Comunque siamo dovuti arrivare ad un incremento di miliardi in pochi mesi, perchè il sistema di penetrazione deve essere eseguito a mano; lo stato dell'esposizione è tale che non rende possibile tecnicamente e modernamente la penetrazione malgrado la potenzialità delle attrezzature e degli strumenti a disposizione. Di qui l'incremento di 4 miliardi oltre ai 2 già autorizzati. Accanto a questa spesa c'è inoltre quella per il nuovo assetto ferroviario, per lo spostamento della stazione di Cosenza, che non è solo necessario in relazione all'articolazione del territorio municipale della città per un più razionale e moderno uso della nuova struttura urbanistica resasi disponibile, ma in relazione anche ad una moderna configurazione della struttura ferroviaria che andiamo a fare. Quindi lo sposta-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30^a SEDUTA (22 ottobre 1969)

mento è una esigenza economica in relazione al fatto che se vogliamo dare una utilità e un riferimento paritetico della città dobbiamo costruire anche una adeguata stazione ferroviaria e per determinare questo ulteriore spostamento e rendere moderna questa struttura della stazione è necessario un finanziamento di 5 miliardi: quindi sommando ai 2 miliardi iniziali i 4 di cui ho parlato poco fa e, infine, questi 5, si arriva alla cifra di 11 miliardi. Dietro questo finanziamento vi sono i motivi di cui ho parlato e che hanno imposto alla considerazione dell'altro ramo del Parlamento l'approvazione del disegno di legge; il senso di determinazione che ha governato la libera approvazione di quella Assemblea, ritengo che debba essere anche di questa deliberazione. Non dobbiamo poi dimenticare quel senso di giustizia verso una grande e significativa regione, che deve spingerci ad agire per sbloccare l'attuale situazione e inserire la Calabria in una nuova direttrice, anche attraverso le Puglie, sul versante adriatico, quindi, non solo congiungimento di due versanti reciprocamente, ma l'inserimento di due versanti, ionico e tirrenico, nel versante adriatico in modo tale che gli sviluppi turistici e gli sviluppi economici di quella regione possano trovare attraverso quell'asse ferroviario un più facile sbocco in rispondenza all'intendimento politico, secondo il quale si vuole fare di quella zona una zona di decollo verso ulteriori mete di sviluppo.

PRESIDENTE. 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.

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

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

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per gli anni finanziari 1969 e 1970, rispettivamente di lire 2 miliardi e lire 3 miliardi, si fa fronte mediante riduzione di analoghi importi del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i corrispondenti anni finanziari.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,40.