

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 22 FEBBRAIO 1951

(88ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo »  
(N. 1458):

TISSI, *relatore* . . . . . Pag. 944  
VOCOLI . . . . . 944

« Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise »  
(N. 1512) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

ROMANO Domenico, *relatore* . . . . . 945  
TROIANO . . . . . 945

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione della autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a

cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.) » (N. 1538):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 945, 948  
GENCO . . . . . 945  
BUIZZA, *relatore* . . . . . 946, 947, 948, 949  
TOMMASINI . . . . . 947, 948  
TISSI . . . . . 947  
TOSELLI . . . . . 947  
CORBELLINI . . . . . 947  
PANETTI . . . . . 947, 948

« Approvazione della convenzione 11 luglio 1950 stipulata tra l'Amministrazione dello Stato e la Società anonima autostrade meridionali, con sede in Napoli, per il contributo statale nella spesa relativa ai lavori di riparazione dei danni bellici sull'autostrada Napoli-Pompei e per la proroga della concessione dell'esercizio della autostrada stessa » (N. 1456) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

CESCHI, *relatore* . . . . . 949, 959  
VOCOLI . . . . . 959  
GENCO . . . . . 959

(Seguito della discussione)

« Concessione di una sovvenzione per la produzione di energia elettrica e riapertura del termine per la presentazione di domande di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel Mezzogiorno e nelle Isole » (N. 1240) (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . . 960, 961, 962, 964, 965  
BORROMEO . . . . . 959, 962  
TROIANO . . . . . 960, 961  
TOMMASINI . . . . . 960  
FOCACCIA, *relatore* . . . . . 960, 961, 962, 963, 964, 965  
TISSI . . . . . 960, 961, 963  
GENCO . . . . . 961, 962, 963, 964, 966  
CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 961, 962, 963, 965  
VOCOLI . . . . . 961  
BUIZZA . . . . . 962, 963  
MARTINI . . . . . 963

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Focaccia, Franza, Genco, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Mastino, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano e Voccoli.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Camangi.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente che è approvato.

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

**« Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo » (N. 1458).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assegnazione di un nuovo termine per l'esecuzione delle opere relative alla Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo ».

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico del disegno di legge, del quale do lettura:

#### *Articolo unico.*

È assegnato un nuovo termine, dal 18 novembre 1950 al 18 novembre 1953, entro il quale dovranno essere compiute le opere necessarie per la Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo, già « Mostra triennale delle terre italiane d'oltremare » ai sensi del regio decreto-legge 23 settembre 1938, n. 1722, prorogato con decreto presidenziale 13 novembre 1947, n. 1230.

TISSI, *relatore*. Si tratta semplicemente di prorogare il termine entro il quale dovranno essere compiute le opere necessarie per il completamento della Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo, con sede in Napoli. Questa mostra fu istituita prima della guerra come « Mostra triennale delle terre italiane d'oltremare ». Con regio decreto-legge 23 settembre 1938, n. 1722, furono dichiarate di

pubblica utilità le aree necessarie e furono fissati per l'inizio e il compimento delle espropriazioni e dei lavori rispettivamente i termini di sei e nove anni. Senonchè, a causa delle difficoltà derivanti dalla guerra, non si poterono portare a compimento i lavori e fu quindi concessa, con decreto del capo provvisorio dello Stato 12 novembre 1947, n. 1230, una proroga fino al 18 novembre 1950. Purtroppo, anche per il fatto che, nel frattempo, con il decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 1314, è stato riorganizzato e dato definitivo assetto al nuovo Ente autonomo « Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo », detta proroga non è stata sufficiente. L'Ente chiede perciò che i termini per il programma costruttivo siano fissati al 18 novembre 1953, ed è quanto si dispone con il disegno di legge in esame.

A proposito di questa Mostra è stata presentata alla Camera una interpellanza di molti deputati napoletani contro un'altra mostra che si starebbe organizzando a Roma. Non so se questa possa essere in concorrenza con la Mostra di Napoli.

VOCOLI. Dichiaro che i senatori del gruppo comunista sono favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo unico del disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

**« Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise » (N. 1512) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1949, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise ».

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

*Articolo unico.*

Il termine del 31 dicembre 1950 previsto dall'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, è prorogato al 30 giugno 1951.

Dichiaro aperta la discussione.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Romano Domenico.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. L'articolo 2 della legge del 6 marzo 1950, n. 171, stabilisce: « per la sistemazione idraulica dei corsi d'acqua delle regioni indicate nell'articolo 1 (cioè Campania e Molise) il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato, anche in deroga alle vigenti disposizioni, non oltre il 31 dicembre 1950, e nei limiti degli stanziamenti comunque destinati alle opere idrauliche, ad eseguire i lavori che si riconoscano necessari su qualsiasi corso d'acqua per riparare i danni prodotti dalle alluvioni . . . ».

Ora, le opere idrauliche di terza categoria non sono totalmente a carico dello Stato, ma è previsto per esse un contributo dei Consorzi. Quindi la legge, in deroga a queste disposizioni, stabilisce che, sia con i fondi previsti nella legge stessa, sia con i fondi del bilancio dei lavori pubblici, si possano fare delle opere atte a prevenire nuovi danni o a riparare quelli esistenti. Senonchè la legge del 6 marzo è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 aprile 1950, quindi con molto ritardo, e non c'è stato tempo di regolarizzare lo stanziamento di fondi per poter eseguire queste opere. Il termine del 31 dicembre 1950 si è reso quindi insufficiente ed adesso si propone una proroga sino al 30 giugno del 1951.

Ora io ritengo che anche questo nuovo termine del 30 giugno 1951 sia a troppo breve scadenza, perchè, se si considera il tempo necessario per la pubblicazione della legge, si tratterà di una proroga di soli due o tre mesi. Il Ministero dei lavori pubblici aveva proposto il termine del 30 giugno 1952, ma il Tesoro si è decisamente opposto. Allora io pregherei la Commissione di fissare una data intermedia, quella cioè del 31 dicembre 1951.

TROIANO. Noi siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge, non senza

rilevare, però, che non ci spieghiamo il perchè del ritardo nell'applicazione della legge del 6 marzo 1950. È inutile far le leggi, se poi queste non hanno attuazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento proposto dal relatore tendente a sostituire alle parole « 30 giugno 1951 » le altre « 31 dicembre 1951 ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo unico come risulta dalla modifica apportatavi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione della autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.) » (N. 1538).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.) ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO. Debbo rilevare che è strano che in una discussione di questa importanza, trattandosi di una spesa che si aggira sugli 8 miliardi, non debba essere presente il rappresentante del Governo. Con questo, pur dichiarandomi favorevole al disegno di legge, perchè esso comporta un aumento del patrimonio nazionale, intendo anche ribadire quella richiesta che ho fatto in una delle scorse sedute, che disegni di legge di questo genere debbono essere accompagnati da uno schizzo o pianta che ci metta in condizione di capire di che si tratta.

PRESIDENTE. Ho avvertito il Sottosegretario di Stato e l'ho pregato di intervenire alla riunione. Egli mi ha assicurato che sarebbe

stato presente se altri impegni non lo avessero trattenuto.

BUIZZA, *relatore*. Onorevoli colleghi, al nostro esame e alla nostra approvazione è sottoposto il disegno di legge n. 1538, inteso ad autorizzare la spesa occorrente per la costruzione dell'autostrada Genova-Savona. Questa costruzione è resa necessaria dall'intensissimo traffico che si svolge tra le due città sulla statale n. 1 (Aurelia), sopra un percorso difficile per curve e controcurve molto strette e per numerosissimi incroci a livello con la linea ferroviaria Genova-confine con la Francia. Secondo il progetto, studiato già da tempo ed ora aggiornato nei prezzi e nel preventivo della spesa, l'autostrada ha inizio a Voltri e termina ad Albisòla dopo un percorso di chilometri 27, raccordandosi ai due estremi con la statale Aurelia a mezzo di due piazzali, i quali sono stati studiati in modo da poter consentire senz'altro il congiungimento con l'esistente camionale Genova-Serravalle e la prosecuzione oltre Savona. Con ciò la progettata camionale verrà costruita in modo da essere inquadrata, quando ne sarà il momento, nella rete delle autostrade italiane. Le caratteristiche previste per la nuova autostrada sono le seguenti: piano viabile a 3 vie di metri 3,50 ciascuna; banchina a raso di metri 1 ciascuna nei rilevanti; cunette di metri 0,60 ciascuna nelle trincee; marciapiedi rialzati di metri 1 ciascuno sui manufatti. Quindi, larghezza complessiva, da ciglio a ciglio, di metri 12,50 e di metri 11,70. Pendenza massima 4 per cento allo scoperto e 2,50 per cento in galleria; raggio minimo delle curve metri 150; sopraelevazione in curva raccordata, raccordi altimetrici nei campi di livelletta, galleria a sagoma policentrica con altezza in chiave di metri 7,75 e piano viabile di metri 10,50; piazzale di sosta ogni due chilometri, piazzale di deposito ogni 250 metri circa; pavimentazione in mac-adam protetto su tutto il percorso e in conglomerato cementizio ad un solo strato in corrispondenza alle gallerie e alle grandi opere d'arte; mancanza assoluta di incroci a livello per tutto il percorso.

Il tracciato previsto per la nuova autostrada è completamente indipendente dal percorso della linea ferroviaria e dal percorso della statale Aurelia e non intralcia affatto l'eventuale

raddoppio della ferrovia, nè sopprime la possibilità di attuare qualsiasi variante tanto al tracciato attuale della ferrovia quanto a quello della statale, nè intralcia l'ampliamento urbanistico ed industriale dei centri abitati. Difatti è previsto che la nuova strada, staccandosi dall'Aurelia, salga gradualmente a raggiungere quel terrazzo che trovasi a non grande altezza sul livello marino e che corre con una certa continuità da Voltri a Varazze. D'altra parte la conformazione topografica e la natura geologica del terreno nella zona prescelta sono tali da non dare preoccupazioni per la stabilità dell'opera progettata. Il tracciato scelto ha però l'inconveniente di dover attraversare i principali corsi d'acqua che scendono al mare a quota alquanto alta, mediante il ricorso a viadotti e a qualche opera d'arte di mole importante. Ma questo inconveniente ha di contro i vantaggi già enumerati.

Altimetricamente la strada parte a quota 6,50 sul mare e sale e scende sul terrazzo di cui ho detto, raggiungendo la quota massima di m. 90 sul mare, per scendere quasi a livello della spiaggia a riallacciarsi alla statale fuori dell'abitato di Albisòla Marina in vicinanza dell'estremità occidentale della sua spiaggia.

Sono previste ventidue gallerie per un complessivo sviluppo di metri 2.908, tutti in rettilineo. La galleria più lunga è quella di Crevari con metri 422. Sono previste duecento opere d'arte minori e quaranta maggiori. Oltre i piazzali di raccordo agli estremi, che ho già ricordato, sono previsti due altri piazzali di raccordo ad Arenzano e ai Piani d'Invrea; per ciascuno di essi, eccetto che per quello di Arenzano, è previsto il fabbricato della stazione a due piani, con l'alloggio del personale di servizio e dei familiari. Sono previste inoltre alcune case cantoniere.

Le proprietà private attraversate sono quasi sempre di notevole valore. La zona di occupazione è stata ridotta nei limiti del possibile, con la costruzione di muri di sostegno nei rilevanti e di controriva nelle trincee, cercando di evitare i fabbricati. Tuttavia i terreni, giardini o seminativi, hanno, per le particolari condizioni locali, un valore unitario cospicuo e, circa i fabbricati, si è dovuto prevedere la demolizione in alcuni casi rappresentati in

gran parte da vecchi e malandati edifici rurali. Solo a Varazze la necessità di tenere il tracciato allo scoperto richiede la demolizione di un gruppo di villette di ordinaria consistenza e di modesta veste architettonica

La spesa è prevista in lire 8.500.000.000, delle quali lire 500.000.000 per le sole espropriazioni. Al finanziamento della spesa il disegno di legge provvede con una ratizzazione distribuita secondo il prevedibile svolgersi dei lavori di esecuzione, prevedendo di inscrivere un miliardo di lire nell'esercizio finanziario 1951-52, due miliardi di lire in ciascuno dei tre esercizi successivi dal 1952 al 1955 e un miliardo e mezzo di lire nell'esercizio 1955-56.

La progettazione, l'amministrazione e la direzione dei lavori vengono affidate all'A.N.A.S., la quale ha la preparazione tecnica e la organizzazione necessarie per impostarli e attuarli rapidamente.

Onorevoli colleghi, tenute presenti le condizioni nelle quali si svolge il traffico sulla statale Aurelia tra Genova e Savona e la inderogabile necessità di migliorarle, vi invito ad approvare il disegno di legge.

TOMMASINI. Quanti chilometri sono?

BUIZZA, *relatore*. Circa 27.

TISSI. Mi sembra che il prezzo di costruzione sia troppo elevato.

BUIZZA, *relatore*. Bisogna tener presente che la strada attraversa una zona nella quale i terreni sono pregiatissimi, anche se si è cercato di ridurre le espropriazioni al minimo.

TOSELLI. Io premetto che voterò a favore del disegno di legge, però ritengo che sia opportuno in questa sede far risultare un'osservazione di carattere generale.

Siamo abituati a risolvere i nostri problemi col contagocce. Sappiamo tutti che il traffico tra Genova e Ventimiglia è addirittura impossibile, sia per strada che per ferrovia, dato che quest'ultima è a un solo binario.

Allora non vedo perchè, approfittando di questa occasione, non sarebbe stato opportuno studiare uno spostamento della sede ferroviaria per la costruzione di un doppio binario, lasciando a disposizione della strada la sede dell'attuale ferrovia.

Mi pare che il problema delle comunicazioni da Genova al confine dovrebbe essere visto

con una certa lungimiranza. Infatti, in un secondo tempo, si renderà indispensabile l'ampliamento della ferrovia ed avremo un raddoppio di spesa.

In questo momento pensare a sostituire l'autostrada con la ferrovia a doppio binario non è assolutamente possibile e quindi voterò favorevolmente al progetto di legge. Sono però spiacente che le soluzioni dei problemi di interesse nazionale siano sempre impostate in modo così improvvisato.

BUIZZA, *relatore*. Osservo ancora che ai due estremi dell'autocamionale è previsto, dalla parte di Voltri, l'allacciamento con la Genova-Serravalle e, dalla parte di Albisola, il proseguimento oltre Savona.

In merito all'obiezione del collega Toselli, in via di massima concordo con lui, però non so se in una zona come questa sia prevista la costruzione del secondo binario.

CORBELLINI. È prevista.

BUIZZA, *relatore*. Ricordo che, nei tempi andati, si discuteva molto della potenzialità delle ferrovie in zone di confine, ma forse a questo non è più il caso di pensare oggi che ci si avvia verso gli Stati Uniti d'Europa. Ad ogni modo ci sono difficoltà naturali che lasciano molto perplessi.

CORBELLINI. Il doppio binario esiste già sulla riviera francese e ne è prevista la costruzione anche in Italia. Certo è che, per attuarlo, occorrerà una spesa ingente.

BUIZZA, *relatore*. Quel che mi preme è far rilevare al collega Toselli che questo tronco stradale non è a se stante, ma ne è previsto l'allacciamento agli estremi.

Sarebbe forse opportuno far voto che si addivenga presto alla costruzione del raccordo di Serravalle, anche per evitare la strozzatura dell'Aurelia in località Sampierdarena, che rende difficoltosissimo il traffico.

PANETTI. Credo di interpretare il pensiero del collega Toselli proponendo che non si domandi che si provveda all'esecuzione del doppio binario, ma che si tenga presente, nella costruzione dell'autocamionale, la necessità futura di realizzare una maggiore potenzialità del tronco ferroviario e di assicurare gli allacciamenti stradali, cioè a dire che i lavori siano fatti sulla base di un piano armonico.

PRESIDENTE. Vorrei far presente ai colleghi che questo provvedimento è tutt'altro che la perfezione. È stato finalmente strappato al Ministero in quanto non si passa più per la via Aurelia. Dodici passaggi a livello su 20 chilometri! Ci sono dei punti in cui, se due autpumann si incontrano, uno di essi deve tornare indietro. Inoltre, negli scorsi giorni, la mareggiata ha portato via alcuni tratti di strada e il traffico è stato completamente interrotto. Il traffico è crescente, dato anche che la ferrovia, che pure è di importanza internazionale, è a binario unico.

Si deve poi tener presente che il nuovo tratto sarà solo tra Voltri e Albisòla, e che quindi non sarà eliminato il difficilissimo attraversamento di Sampierdarena. È quindi opportuno far voti perchè si giunga al più presto all'eliminazione di questo punto di ingorgo e all'allacciamento con la Milano-Serravalle.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocomunale Genova-Savona (Voltri-Albisòla) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.) ai sensi dell'articolo 1 lettera c) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

(È approvato).

Art. 2.

La spesa prevista al precedente articolo 1 è ripartita come appresso:

nell'esercizio finanziario 1951-52 lire 1.000.000.000;

in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1952-53 al 1954-55 lire 2.000.000.000;

nell'esercizio finanziario 1955-56 lire 1.500.000.000.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 1.000.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1951-52 si provvede con i fondi iscritti

nell'apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

Art. 4.

I proventi dell'autocamionale Genova-Savona, a termini dell'articolo 40 lettera g) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, sono assegnati all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali.

(È approvato).

BUIZZA, *relatore*. Aderendo al desiderio dei colleghi Panetti e Toselli, propongo che la nostra Commissione approvi un ordine del giorno formulato in questo senso:

« La 7ª Commissione permanente del Senato, approvando il disegno di legge che autorizza la spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisòla) a cura diretta dell'A.N.A.S., fa voti perchè sia provveduto alla sistemazione del raccordo della nuova costruenda autostrada all'autocamionabile Genova-Serravalle con speciale riguardo alla eliminazione della strozzatura della statale n. 1 in località Sampierdarena e affinchè si metta immediatamente in programma il raddoppio del binario ferroviario sul tronco Genova-Savona, nell'interesse della più economica e razionale risoluzione del problema dei trasporti in quella regione considerata nel suo complesso ».

TOMMASINI. Non mi sembra il caso che noi, approvando un disegno di legge per la costruzione di una nuova strada, formuliamo un voto in materia ferroviaria. Inoltre non saprei dire se la costruzione di questi doppi binari, nel campo delle necessità delle ferrovie italiane, occupi veramente un posto rilevante.

Proporrei quindi che dall'ordine del giorno fosse stralciata la parte relativa al tronco ferroviario Genova-Savona.

PANETTI. Io non ho detto che si debba invitare il Governo a realizzare il doppio binario. Ho sostenuto solo la necessità che, con la costruzione dell'autocamionabile, non si

comprometta un eventuale futuro potenziamento della ferrovia.

BUIZZA, *relatore*. Il progetto dell'autocamionabile ha tenuto conto dell'opportunità di non impedire nel domani il raddoppio ferroviario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno come proposto dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

**« Approvazione della convenzione 11 luglio 1950 stipulata tra l'Amministrazione dello Stato e la Società anonima autostrade meridionali, con sede in Napoli, per il contributo statale nella spesa relativa ai lavori di riparazione dei danni bellici sull'autostrada Napoli-Pompei e per la proroga della concessione dell'esercizio dell'autostrada stessa » (N. 1456)**  
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione 11 luglio 1950 stipulata tra l'Amministrazione dello Stato e la Società anonima autostrade meridionali, con sede in Napoli, per il contributo statale nella spesa relativa ai lavori di riparazione dei danni bellici sull'autostrada Napoli-Pompei e per la proroga della concessione dell'esercizio dell'autostrada stessa ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ceschi.

CESCHI, *relatore*. L'autostrada Napoli-Pompei, come tante altre strade italiane, è stata danneggiata a causa degli eventi bellici. L'amministrazione ha predisposto un progetto per la riparazione di questi danni, importante una spesa di 125.500.000, lire, ed ha chiesto un contributo allo Stato. Il Governo ha esaminato la richiesta ed ha deliberato di concedere un contributo nella misura del 30 per cento, cioè, arrotondando, 40 milioni a *forfait*.

L'amministrazione dell'autostrada ha anche chiesto che la durata della concessione, di 50 anni a partire dal 29 luglio 1925, venga prorogata di 10 anni, dato che, per il periodo della guerra, non ha potuto usufruire della concessione stessa in quanto che l'autostrada è stata utilizzata per esigenze militari.

Il contributo che lo Stato dà per l'esecuzione dei lavori viene concesso col sistema normale di pagamenti attraverso la presentazione degli stati di avanzamento e a saldo a lavori ultimati, sistema che garantisce lo Stato che il contributo vada a buon fine.

Credo che noi, come la Commissione della Camera, possiamo approvare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata in data 11 luglio 1950 tra l'Amministrazione dello Stato e la Società Anonima Autostrade Meridionali con sede in Napoli, per il contributo dello Stato in ragione di lire 40.000.000 nella spesa relativa ai lavori di riparazione dei danni bellici sull'autostrada Napoli-Pompei e per la proroga al 12 maggio 1982 della concessione dell'esercizio dell'autostrada stessa.

(È approvato).

#### Art. 2.

Alla copertura della spesa di lire 40.000.000 da stanziarsi nell'esercizio 1949-50, viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 1º aprile 1950, n. 155, concernente variazioni allo stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario 1949-50 (primo provvedimento).

(È approvato).

#### Art. 3.

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

(È approvato).

Pongo ora in votazione la convenzione allegata, di cui do lettura:

N. 172 di repertorio.

## MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

UFFICIO PER I SERVIZI DELL'ALBO NAZIONALE DEGLI APPALTATORI  
E PER I CONTRATTI.

ATTO ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE 22 LUGLIO 1925, N. 175  
ED AGLI ATTI AGGIUNTIVI 21 NOVEMBRE 1927, n. 221 E 6 GIUGNO  
1933, N. 264, STIPULATI FRA L'AMMINISTRAZIONE DELLO STATO E  
LA SOCIETÀ ANONIMA AUTOSTRADE MERIDIONALI CON SEDE IN  
NAPOLI PER CONTRIBUTO DELLO STATO PER I LAVORI DI RIPARA-  
ZIONE DEI DANNI BELLICI SULL'AUTOSTRADA NAPOLI-POMPEI  
NONCHÈ PER LA PROROGA DELLA CONCESSIONE DELL'ESERCIZIO  
DELL'AUTOSTRADA STESSA

## REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DELLA LEGGE

L'anno 1950 (millenovecentocinquanta) addì 11 (undici) del mese di luglio, in Roma, in una sala di questo Ministero dei lavori pubblici, avanti di me ragioniere DANILÒ BALDONI fu Innocenzo, *Ispettore di I classe delle Nuove Costruzioni Ferroviarie, sostituto delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione Centrale*, senza l'assistenza dei testimoni, avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me, Ufficiale rogante sostituto delegato, giusta le facoltà consentite dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE

il Gr. Uff. Dott. FRANCESCO LA FARINA fu Cesare, *Direttore Generale della Viabilità ordinaria e delle Nuove Costruzioni Ferroviarie, in rappresentanza dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici*; ed il Dott. RUGGERO MASTRANGELO fu Giovanni, *Ispettore Generale del Tesoro, in rappresentanza dell'onorevole signor Ministro del tesoro*, giusta delega in data 20 febbraio 1950, n. 225172, che in originale si allega sotto la lettera A)

E DALL'ALTRA

il Sig. Ing. LEOPOLDO DE LIETO fu Enrico, nato e domiciliato in Napoli, nella qualità di Vice presidente della Società Anonima Autostrade Meridionali, con sede in Napoli via Galileo Ferraris, autorizzato a firmare il presente atto in nome e per conto di detta Società, giusta quanto è previsto nella deliberazione del Consiglio di amministrazione della Società stessa in data 11 aprile 1950, che in estratto autentico a firma del dott. MARIO MARANO, *Notaio in Napoli* (n. 6679 di repertorio) qui si allega sotto la lettera B).



## PREMESSO

che, giusta convenzione in data 29 luglio 1925, approvata con regio decreto 4 settembre 1925, n. 1752, registrata fiscalmente a Roma l'8 febbraio 1926, al n. 13927, registro 444, la Società Autostrade Meridionali, col capitale attualmente versato di lire 20.000.000 e sede in Napoli, ottenne la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada riservata esclusivamente agli autoveicoli con ruote a rivestimento elastico di allacciamento tra Napoli e Salerno, per un periodo di anni cinquanta;

che, con atto addizionale del 21 novembre 1927, approvato con regio decreto 24 novembre 1927, n. 2316, registrato fiscalmente in Roma il 7 gennaio 1928, e al n. 2499, registro 458, la Società suddetta ottenne di limitare la costruzione dell'autostrada ai primi due tronchi da Napoli a Pompei, differendo al termine di due anni, dalla data di ultimazione del tratto da Napoli a Pompei, il completamento dell'autostrada fino a Salerno, decorso il quale termine la concessione per la residua parte del percorso sarebbe decaduta; che con successivo atto addizionale del 6 giugno 1933, approvato con regio decreto 14 febbraio 1935, n. 110, registrato fiscalmente in Roma il 1º marzo 1935, al n. 264, registro 357, la stessa Società ebbe a rinunciare alla prosecuzione dell'opera fino a Salerno e chiese ed ottenne invece di essere autorizzata ad eseguire il prolungamento dell'autostrada verso l'interno dell'abitato di Napoli, in modo da migliorare le condizioni di accesso che si erano rilevate inadatte ed insufficienti;

che tale autostrada ha subito gravi danni in dipendenza degli eventi bellici, giusta le risultanze della perizia appositamente redatta in data 1º ottobre 1946 per un importo complessivo di lire 125.500.000;

che la Società stessa è stata privata dell'esercizio dal 1º ottobre 1943 al 21 agosto 1946 a causa della intervenuta occupazione alleata, che la società in parola chiese che i lavori tutti di riparazione fossero stati eseguiti a completo carico dello Stato;

che viceversa, l'Amministrazione ritenne che le spese di ripristino, ossia l'esecuzione di tali lavori fossero a carico della Società, rientrando la loro esecuzione nell'obbligo assunto dalla Società con la convenzione che regola l'autostrada in parola, per la quale le riparazioni ordinarie e straordinarie sono a carico della Società;

che tuttavia il Ministero dei lavori pubblici sentito il parere del Ministero del tesoro, fermo il principio per il quale l'onere delle riparazioni è a carico della Società, si dichiara disposto a concedere — in via transattiva — alla Società stessa un indennizzo sotto forma di un contributo pari a circa il 30 per cento dell'importo dell'opera e lavori di ripristino indicato nella citata perizia del 1º ottobre 1946 ed inoltre, a prorogare la durata della concessione per il periodo per il quale l'autostrada stessa è stata requisita dalle Autorità alleate;

che allo scopo di regolare i rapporti tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la predetta Società, in dipendenza di quanto sopra, si è stabilito di addivenire oggi alla stipulazione del presente atto addizionale;

## TUTTO CIÒ PREMESSO

le parti come sopra costituite da me ufficiale rogante personalmente conosciute, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa che forma parte integrante del presente atto addizionale, convengono e stipulano quanto appresso:

## Art. 1.

L'Amministrazione dei lavori pubblici si obbliga a corrispondere alla Società Anonima Autostrade Meridionali, un concorso statale pari al 30 per cento (trenta per cento) circa delle spese di ripristino indicate nella citata perizia del 1° ottobre 1946, concorso fissato in cifra fissa invariabile di lire 40.000.000 (quarantamiloni).

## Art. 2.

In conseguenza di quanto fissato dall'articolo 1 gli importi dei singoli lavori che figurano nella citata perizia del 1° ottobre 1946, sono da considerarsi fissi ed invariabili e non *soggetti a revisione*, servendo essi solo al fine di stabilire i rapporti di proporzionalità per le aliquote del contributo statale relativo ad ogni singolo lavoro eseguito.

## Art. 3.

La durata della concessione dell'autostrada concordata nella convenzione del 29 luglio 1925, viene prorogata di anni 2 (due) mesi 10 (dieci) e giorni 20 (venti) in corrispondenza del periodo 1° ottobre 1943–21 agosto 1946, durante il quale detta autostrada fu soggetta a requisizione alleata, di conseguenza la concessione dell'Autostrada Napoli–Pompei scadrà anzichè il 22 giugno 1979 il giorno 12 maggio 1982.

## Art. 4.

I lavori previsti nella citata perizia del 1° ottobre 1946 – perizia redatta dall'ufficio del genio civile di Napoli ed approvata dal Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania – opportunamente suddivisi in lotti separati dell'importo complessivo di lire 125.500.000 saranno sottoposti alla preventiva, approvazione degli organi tecnici dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

L'aliquota del contributo statale per ogni singolo lotto di lavoro che si andrà ad eseguire, sarà corrisposta in base agli stati di avanzamento dei lavori redatti dal competente Ufficio del genio civile, non sulla base delle spese effettivamente sostenute, ma sulla base dei lavori, come previsto in perizia.

Il saldo del contributo relativo ad ogni singolo lotto di lavori, sarà corrisposto a lavoro ultimato e collaudato.

Infine, al saldo del contributo relativo, all'ultimo lotto dei lavori, sarà corrisposta anche la differenza spettante alla Società tra il trenta per cento (30 %) precedentemente già corrisposto su ogni singolo lotto di lavori ed il contributo statale come sopra fissato all'articolo primo in lire 40.000.000 (quaranta milioni).

## Art. 5.

La Società Autostrade Meridionali rinuncia a qualsiasi ulteriore pretesa nei confronti dello Stato, sia per risarcimento dei danni di guerra, sia per il mancato esercizio dell'autostrada durante la citata requisizione alleata.

## Art. 6.

Il presente atto mentre è impegnativo fin da ora per la Società Autostrade Meridionali, lo sarà per l'Amministrazione dei lavori pubblici solo dopo aver conseguita la prescritta approvazione nei modi di legge.

## Art. 7.

La Società Autostrade Meridionali, per tutti gli effetti del presente atto, elegge domicilio legale in Napoli presso la propria sede in via Galileo Ferraris.

\* \* \*

E richiesto, io ufficiale rogante sostituto delegato, ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce alle parti contraenti, le quali da me interpellate prima di sottoscriverlo hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alle loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate per espressa volontà delle parti, le quali hanno dichiarato di averne preso in precedenza cognizione.

Il presente atto consta di tre fogli bollati dattilografati da persona di mia fiducia su facciate nove e righe sei della decima, escluse le firme e contiene due inserzioni per fogli quattro dattilografati su facciate undici.

*Il Rappresentante del Ministero dei lavori pubblici*

FRANCESCO LA FARINA fu Cesare

*Il Rappresentante del Ministero del tesoro*

RUGGERO MASTRANGELO fu Giovanni

*Il Rappresentante della Società Autostrade Meridionali*

LEOPOLDO DE LIETO fu Enrico

*L'Ufficiale Rogante*

DANILO BALDONI fu Innocenzo

## ALLEGATO A

DIREZIONE GENERALE TESORO — DIVISIONE VIII N. 225172  
ISPETTORATO GENERALE FINANZIAMENTI

## IL MINISTRO DEL TESORO

Visto l'articolo 93 del regolamento per l'Amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827:

## DELEGA

il Gr. Uff. Avv. GINO BOLAFFI, *Direttore generale del Tesoro*, ed in caso di assenza od impedimento l'Ispettore Generale dott. RUGGERO MASTRANGELO, a rappresentarlo ed a firmare, in sua vece, l'atto aggiuntivo da stipularsi con la Società Anonima Autostrade Meridionali, inteso a modificare la convenzione 29 luglio 1925, che riflette la concessione di costruzione ed esercizio dell'autostrada Napoli-Salerno (limitata, poi, al solo tratto Napoli-Pompei) accordando fra l'altro, alla Società medesima, un contributo governativo di lire 40.000.000 per lavori di riparazione dei danni causati dalla guerra.

*Il Ministro*  
PELLA.

## ALLEGATO B

(Copia conforme).

L'anno millenovecentoquarantanove, il giorno 11 aprile, alle ore 13, si è riaperta la seduta del Consiglio di amministrazione della Società Anonima Autostrade Meridionali.

Sono presenti gli stessi consiglieri e cioè:

- 1° Gr. Uff. Avv. LUIGI DE CONCILII, *presidente*;
- 2° Comm. ing. LEOPOLDO DE LIETO, *vice presidente*;
- 3° Cav. di Gr. Cr. Avv. EDUARDO MARINO, *consigliere*;
- 4° Ing. AMERIGO MOLLI CA LANDI, *consigliere*;
- 5° Ing. FRANCESCO DE CONCILII, *consigliere*;
- 6° Comm. Avv. LUIGI DE FILIPPIS, *consigliere*;
- 7° Cav. del Lavoro LUIGI DEL GAIZO, *consigliere*;
- 8° Ing. CAMILLO PORZIO, *consigliere*

ed i sindaci effettivi

- 1° Dott. SALVATORE GIORDANO, *presidente*;
- 2° ERNESTO MATTAROCCHI, *sindaco*;
- 3° Avv. ARTURO NARULLI, *vicesindaco*,

nonchè il Segretario del Consiglio di Amministrazione:

RENATO BARENDSON.

Il presidente constatata la presenza di otto Consiglieri sugli 11 in carica e del Collegio sindacale al completo, dichiara riaperta la seduta:

Il presidente rende noto, in merito alla definizione della pratica relativa ai danni di guerra, che, mercè le efficaci pressioni e le ulteriori trattative condotte dal commendator Barendson si è ottenuto che il contributo dello Stato di lire 28.000.000 fosse elevato alla cifra fissa ed invariabile di lire 40.000.000, da pagarsi da parte dello Stato, con la percentuale ricadente sulla esecuzione dei singoli lavori risultanti dalla perizia in data 1º ottobre 1946, redatta dall'Ufficio del genio civile per l'ammontare di lire 125.500.000; lo stesso Presidente invita il Segretario a voler leggere lo schema della convenzione, concordata con gli organi amministrativi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, e propriamente col Provveditorato alle opere pubbliche della Compagnia che, a sua volta, dovrà trasmetterlo al Ministero che avrà cura, dopo averlo approvato, di rimmetterlo al Ministero del Tesoro, Ragioneria Generale dello Stato, all'Avvocatura Erariale ed al Consiglio di Stato.

Su tale schema, che di seguito si trascrive, egli dichiara di avere apposto anche la firma di accettazione.

N. . . . di repertorio.

#### MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

ATTO ADDIZIONALE ALLE CONVENZIONI 29 LUGLIO 1926, n. 175, 31 NOVEMBRE 1927, N. 221, e 6 GIUGNO 1933, N. 264, PER IL CONTRIBUTO DELLO STATO PER I LAVORI DI RIPARAZIONE DEI DANNI BELLICI SULLA AUTOSTRADA NAPOLI-POMPEI, NONCHÈ PER LA PROROGA DELLA CONCESSIONE DELL'ESERCIZIO DELLA AUTOSTRADA STESSA

L'anno millenovecento                      il giorno                      del mese di  
in Roma, in una sala di questo Ministero dei lavori pubblici, avanti a me  
delegato alla stipulazione di contratti di questa  
Amministrazione centrale e senza l'intervento di testimoni, avendovi le parti  
contraenti rinunciato, di accordo con me Ufficiale rogante delegato, giusta  
la facoltà concessa dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile  
in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente costituiti

#### DA UNA PARTE

il sig. Comm. Dott. FRANCESCO LA FARINA fu Cesare, *Direttore Generale della Viabilità ordinaria e Nuove Costruzioni Ferroviarie, in rappresentanza dell'onorevole Ministero dei lavori pubblici*, giusta delega in data,  
che qui si allega sotto la lettera a).

I. Comm. . . . . . BERTONE di . . . . . *Ispettore Generale del Ministero del tesoro*, giusta delega in data,  
che qui si alliga sotto la lettera b).

#### E DALL'ALTRA

il Gr. Uff. Avv. LUIGI DE CONCILIIIS fu Pasquale, nato e domiciliato in Napol'.  
delegato a firmare il presente atto addizionale in nome e per conto della Società  
Anonima Autostrade Meridionali, con sede in Napoli, giusta deliberazione del

Consiglio di Amministrazione della predetta Società in data . . . deliberazione che in estratto autentico del Dott. MARIO MARANO di Niccodemo, *Notaio alla residenza di Napoli*, qui si allega sotto la lettera c).

## PREMESSO

che, giusta convenzione in data 29 luglio 1925 approvata con regio decreto 4 settembre 1925, n. 1652, registrata fiscalmente a Roma l'8 febbraio 1926, al n. 13927, registro 444, la Società autostrade meridionali, col capitale attualmente versato di lire 20.000.000 e sede di Napoli ottenne la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada riservata esclusivamente agli autoveicoli con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento tra Napoli e Salerno, per un periodo di anni cinquanta.

— che con atto addizionale del 21 novembre 1927, approvato con regio decreto 24 novembre 1927, n. 2316, registrato fiscalmente in Roma il 7 gennaio 1928, al n. 2499 registro 458, la Società suddetta ottenne di limitare la costruzione dell'autostrada ai primi due tronchi da Napoli a Pompei differendo al termine di due anni dalla data di ultimazione del tratto da Napoli a Pompei, il completamento dell'autostrada fino a Salerno, decorso il quale termine la concessione per la residua parte del percorso sarebbe decaduta.

— che con successivo atto addizionale del 6 giugno 1933, approvato con regio decreto 14 febbraio 1935, n. 110, registrato fiscalmente in Roma il 1º marzo 1935, al n. 264, registro 357, la stessa Società ebbe a rinunciare alla prosecuzione dell'opera fino a Salerno e chiese ed ottenne invece di essere autorizzata ad eseguire il prolungamento dell'autostrada verso l'interno dell'abitato di Napoli, in modo da migliorare le condizioni di accesso che si erano rilevate inadatte ed insufficienti, -

— che tale autostrada ha subito gravi danni in dipendenza degli eventi bellici, giusta le risultanze della perizia appositamente redatta in data 1º ottobre 1946 per un importo complessivo di lire 125.500.000,

— che la Società stessa è stata privata dell'esercizio dal 1º ottobre 1943 al 21 agosto 1946 a causa della intervenuta occupazione alleata,

— che la Società in parola chiese che i lavori tutti di riparazione fossero stati eseguiti a completo carico dello Stato,

— che, viceversa, l'Amministrazione ritenne che le spese di ripristino, ossia l'esecuzione di tali lavori, fossero state a carico della Società, rientrando la loro esecuzione nell'obbligo assunto dalla Società con la Convenzione che regola l'autostrada in parola, per la quale le riparazioni ordinarie sono a carico della Società.

— che tuttavia il Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Ministero del tesoro, fermo il principio per il quale l'onere delle riparazioni è a carico della Società, si dichiara disposto a concedere — in via transattiva — alla Società stessa un indennizzo sotto forma di un contributo pari a circa il 30 per cento dell'importo delle opere e lavori di ripristino indicato nella citata perizia del 1º ottobre 1946, ed inoltre a prorogare la durata della concessione per il periodo per il quale l'autostrada stessa è stata requisita dalle autorità alleate, — che allo scopo di regolare i rapporti fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la predetta Società in dipendenza di quanto sopra, si è stabilito di addivenire oggi alla stipulazione della presente Convenzione.

## TUTTO CIÒ PREMESSO

le parti sopra costituite, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, che forma parte integrante di questo atto addizionale convengono e stipulano quanto appresso:

## Art. 1.

L'Amministrazione dei lavori pubblici si obbliga a corrispondere alla Società Anonima Autostrade Meridionali un concorso statale pari al 30 per cento circa delle opere di ripristino indicate nella citata perizia del 1° ottobre 1946, concorso fissato in cifra fissa ed invariabile di lire 40.000.000.

## Art. 2.

In conseguenza di quanto fissato dall'articolo 1 gli importi dei singoli lavori che figurano nella citata perizia del 1° ottobre 1946 sono da considerarsi fissi ed invariabili e *non soggetti a revisione*, servendo essi solo al fine di stabilire i rapporti di proporzionalità per le aliquote del contributo statale relativo ad ogni singolo lavoro eseguito.

## Art. 3.

La durata della concessione dell'autostrada nella Convenzione del 29 luglio 1925 viene prorogata di anni 2 (due) mesi 10 (dieci) e giorni 20 (venti), in corrispondenza del periodo 1° ottobre 1943-21 agosto 1946, durante il quale detta autostrada fu soggetta a requisizione alleata di conseguenza la concessione dell'autostrada Napoli-Pompei scadrà, anzichè il 22 giugno 1979, il giorno 12 maggio 1982.

## Art. 4.

I lavori previsti nella citata perizia del 1° ottobre 1946, perizia redatta dall'Ufficio del genio civile di Napoli ed approvata dal Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania opportunamente suddivisi in lotti separati dell'importo complessivo di lire 125.500.000 saranno sottoposti alla preventiva approvazione degli organi tecnici dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

L'aliquota del contributo statale per ogni singolo lotto di lavoro che si andrà ad eseguire sarà corrisposta in base agli stati di avanzamento dei lavori redatti dal competente Ufficio del genio civile, non sulla base delle spese effettivamente sostenute ma sulla base dei lavori come previsto in perizia.

Il saldo di ogni singolo lotto di lavori sarà corrisposto a lavoro ultimato e collaudato.

Infine al saldo dell'ultimo lotto dei lavori sarà corrisposta anche la differenza spettante alla Società tra il 30 per cento precedentemente già corrisposto su ogni singolo lotto di lavori ed il contributo statale come sopra fissato all'articolo 1 in lire 40.000.000.

## Art. 5.

La Società autostrade meridionali si impegna a rinunciare a qualsiasi ulteriore pretesa nei confronti dello Stato sia per risarcimento di danni di guerra, sia per il mancato esercizio dell'autostrada durante la citata requisizione alleata.

Il Consigliere avv. MARINO a nome di tutti i colleghi rivolge un vivo plauso al Presidente, rilevando come siano state lodevolmente superate tutte le difficoltà per la concessione dell'ottenuto contributo.

Il Presidente a sua volta dichiara che tale plauso deve essere diretto al Direttore della Società Comm. Renato Barendson che è l'artefice dei risultati conseguiti.

All'uopo il Consiglio all'unanimità conferisce i più ampi poteri e facoltà al Presidente della Società Gr. Uff. Avv. LUIGI DE CONCILIIIS ed al Vice Presidente Ing. LEOPOLDO DE LIETO, congiuntamente e separatamente a ciascuno di essi, affinché addivengano alla stipula del nuovo atto aggiuntivo alla Convenzione originale a suo tempo stipulata con lo Stato, accettando tutte le eventuali modifiche, clausole, condizioni ed aggiunte che i competenti organi statali credessero di apportare allo schema di cui sopra, con dichiarazione di anticipata ratifica di quanto sarà da loro concordato. Non essendovi altri argomenti da trattare, il Presidente alle ore 13,30 dichiara sciolta la seduta. Del che si è redatto il presente verbale, letto, approvato e sottoscritto seduta stante.

*Il Segretario*  
BARENDSON

*Il Presidente*  
LUIGI DE CONCILIIIS

REPERTORIO N. 6679

Si certifica dal sottoscritto notaio Dott. MARIO MARANO di NOTAR NICODEMO, Notaio in Napoli con ufficio alla Piazza Nicola Amore n. 2, iscritto al locale Collegio Notarile, che la presente copia è in conformità dell'originale verbale 11 aprile 1949 del Consiglio di Amministrazione della Società Anonima Autostrade Meridionali; riportato tale verbale da pagina 163 a 170 del registro deliberazioni di detto Consiglio, debitamente bollato, numerato e vidimato dal Tribunale di Napoli in data 22 novembre 1938, sotto il n. 3932.

Si rilascia a richiesta della predetta Società Anonima Autostrade Meridionali con sede in Napoli, Via Galileo Ferraris oggi ventisette giugno millenovecentocinquanta.

Dott. MARIO MARANO  
*Notaio*

*Visto:* per la legalizzazione della firma del Dott. MARIO MARANO Notaio in Napoli.

*Napoli 28 giugno 1950.*

*Il Presidente del Tribunale*  
*Il Cancelliere Delegato*  
ANTONIO ANSELOTO

*(Per copia conforme).*  
*Per il Capo del servizio contratti*  
G. BALDONI

*(È approvata).*



Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

VOCOLLI. Noi non siamo favorevoli alla approvazione di questo disegno di legge, perchè riteniamo che non dovrebbe essere prorogata la concessione dell'esercizio.

Siamo invece del parere che tale concessione dovrebbe essere data ad un consorzio dei Comuni attraverso i quali passa l'autostrada, consorzio che dovrebbe anche provvedere alla riparazione dei danni di guerra.

CESCHI, *relatore*. Mi pare che un consorzio di Comuni non sia l'ente più adatto a gestire l'autostrada, semplicemente perchè essa passa nel loro territorio.

GENCO. Evidentemente si ignora il modo come è nata questa autostrada. Essa è nata nel 1925 in seguito a una convenzione tra l'allora Alto Commissariato di Napoli e la Società. Questa strada non tocca nessun abitato dei Comuni, che sono tutti sulla riva del mare, mentre la strada si porta alle falde del Vesuvio.

La costruzione di questa autostrada, che doveva essere prolungata fino a Salerno, importò naturalmente una ingente spesa. La società ricava un utile attraverso la riscossione di un diritto di passaggio, ma durante la guerra gli Alleati, che comandavano in quella zona, naturalmente rifiutarono qualsiasi pagamento e per di più vi passarono con pesanti automezzi che hanno manomesso il fondo stradale.

Ora è naturale che lo Stato conceda un contributo per la riparazione di questi danni di guerra. Si tratta solo di vedere se la proroga richiesta di 10 anni non sia eccessiva e non consenta alla Società di incassare una somma molto maggiore di quella che ha perso a causa del mancato utilizzo della strada nel periodo della guerra.

CESCHI, *relatore*. Le amministrazioni di altre autostrade hanno rinunciato alla concessione e hanno ceduto la strada all'A.N.A.S. perchè l'onere di gestione era troppo gravoso. Ora se c'è una Società che invece desidera una proroga della concessione, credo che sia conveniente accordargliela.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**« Concessione di una sovvenzione per la produzione di energia elettrica e riapertura del termine per la presentazione di domande di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel Mezzogiorno e nelle Isole » (N. 1240)**  
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione per la produzione di energia elettrica e riapertura del termine per la presentazione di domande di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel Mezzogiorno e nelle Isole ».

BORROMEO. Ho preso la parola per esprimere la protesta più vibrante contro un *memorandum* anonimo che è stato distribuito ai componenti della 7ª Commissione, contenente apprezzamenti ingiuriosi per i parlamentari, insinuazioni e pressioni inammissibili. Come ho detto, il *memorandum* è anonimo e con ciò dimostra la viltà di chi l'ha scritto, perchè tutte le idee possono essere sostenute, purchè a viso aperto.

In questo pro-memoria si afferma, tra l'altro, che in questo disegno di legge la nostra Commissione, nella seduta scorsa, respingendo un emendamento (che viceversa non fu respinto, ma ritirato) per un effetto retroattivo, che era avversato dalle grandi società elettro-commerciali, e in particolare dalla Società Meridionale di Elettricità (S.M.E.), avrebbe soggiaciuto, insieme al Governo, all'influenza degli interessi particolari di tali società.

Con questi apprezzamenti ingiuriosi si esercitano delle pressioni sulla Commissione e si giunge a richiedere, tra l'altro, una approvazione incondizionata del disegno di legge perchè « una qualsiasi modifica al testo già approvato dalla Camera potrebbe essere interpretata come una ingiustificata e inconfessabile interferenza sulla 7ª Commissione da parte delle grandi società elettro-commerciali, al solo scopo di perpetuare l'attuale carenza di energia elettrica e dare una presunta giustificazione anche delle attuali proibitive tariffe da esse praticate ».

Ora io ritengo, nel difendere il mio operato e quello degli altri colleghi della Commissione, di dover affermare che la nostra azione è solo in funzione del mandato che siamo chiamati ad assolvere nell'interesse del Paese, e solo del Paese. Noi abbiamo il coraggio di affermare le nostre idee e ne assumiamo in pieno le responsabilità, cosa che non hanno il coraggio di fare coloro che ci fanno pervenire con l'anonimo le loro insinuazioni.

Le nostre proposte possono anche non essere accettate, ma sono determinate da quel desiderio di operare nell'interesse comune che ci anima tutti indistintamente. Così, nel presentare altri emendamenti, che ritengo possano essere combattuti da coloro che hanno ispirato questo poco nobile *memorandum*, io agirò sempre in base alla premessa di difendere gli interessi del Paese. Quando, per esempio, d'accordo anche col relatore, chiederò di escludere certi benefici per certe potenze così insignificanti che darebbero vita ad impianti tra i più anti-economici, e questo con sacrificio del denaro dello Stato e quindi del denaro pubblico, affermerò una cosa in contrario a quello che è stato il parere della Camera e che non ci interessa assolutamente se possa coincidere o meno con interessi di altre parti.

Comunque, riservandomi di intervenire nella discussione degli articoli, voglio che rimanga ferma la mia energica protesta contro questi sistemi adottati nei nostri confronti.

PRESIDENTE. Io non ho ricevuto questa lettera anonima, ma ritengo che l'onorevole Borromeo non abbia necessità di giustificare la sua azione. Anzi credo che la Commissione non possa e non debba far altro che vagliare il disegno di legge con la consueta e anche con maggiore, se possibile, diligenza.

TROIANO. Questo *memorandum* io l'ho ricevuto ieri sera. Ho notato che mancava la firma e naturalmente l'ho deplorato per questo e per tante affermazioni in esso contenute. Però debbo subito chiarire che, se c'è qualcuno che si vuole opporre a questo disegno di legge, certamente non si vale di questi mezzi.

Debbo però deplorare che si siano fatte insinuazioni sulla possibilità che il *memorandum* sia partito dalla opposizione. (*Proteste*). Ad ogni modo, ci tengo a dichiarare che l'opposizione è costituita di gente coraggiosa, che

afferma le sue opinioni e le difende apertamente e lealmente.

TOMMASINI. Vorrei fermare l'attenzione della Commissione su un punto di questo *memorandum*, dove è detto: «È ciò che dà motivo a sperare che essa (Commissione) approverà senz'altro il disegno di legge in questione, anche per reagire legittimamente alla inaudita deplorazione che l'Assemblea della Società Meridionale di Eletticità (S.M.E.) del 9 novembre 1950 ebbe l'impudenza di infliggere alla Camera ed al Senato, aggravando tale impudenza con l'includere detta deplorazione nel riassunto della deliberazione sociale, pubblicata su tutti i giornali!».

Data l'importanza di questo documento, in riferimento alle insinuazioni che vi sono fatte, prego vivamente la Presidenza della nostra Commissione affinché svolga ricerche dirette ad identificare l'autore di questo *memorandum*. Ritengo che la cosa sia di massima importanza.

FOCACCIA, *relatore*. Sono d'accordo con le dichiarazioni fatte dal collega Borromeo. Debbo ancora rilevare che questo *memorandum* è stato inviato a tutti i membri della Commissione fuorchè al sottoscritto e al Presidente. Da ciò appare la vigliaccheria degli autori della lettera, perchè essa doveva essere inviata, prima che ad ogni altro, al relatore, che dà ragione delle sue azioni oggi, domani e sempre.

PRESIDENTE. L'incidente è da considerare chiuso. Riprendiamo la discussione del disegno di legge.

TISSI. Ricordo che ebbi a chiedere al relatore dati più precisi di quelli già forniti nella relazione. Gradirei che tale mia richiesta venisse esaudita.

FOCACCIA, *relatore*. Rispondendo al senatore Tissi ricordo che, per il programma nazionale, cioè quello che si sta attualmente realizzando, i costi per chilowattora - anno sono diversi da regione a regione e sono i seguenti: Italia settentrionale, 42,30 (il costo di produzione è in relazione immediata col costo di costruzione); Italia centrale, 35,20; Italia meridionale, 44,60; Italia insulare, 132. Media ponderale per l'Italia settentrionale e centrale, 41,50; per l'Italia meridionale ed insulare, 53,60.

Passando al programma complementare, quello per il quale debbono essere concesse le sovvenzioni, abbiamo, per l'Italia settentrionale, 44,20, rispetto al 42,30 del programma nazionale. Da ciò si vede come gli impianti nuovi crescano di prezzo. Per l'Italia centrale si passa da 35,20 a 41,40, per l'Italia meridionale da 40,60 a 50,80, per l'Italia insulare da 132 a 143,60. Media ponderale: Italia settentrionale e centrale, 43,80; Italia meridionale ed insulare, 70,30.

Queste cifre giustificano la ragione morale e sociale di questa legge.

TISSI. Questi sono i costi di impianto: il costo di produzione è superiore di un 15-17 per cento. Quale è il prezzo di vendita?

FOCACCIA, *relatore*. È da determinarsi.

TISSI. Il Ministero dovrebbe saperlo.

GENCO. Sa il Ministero che il prezzo di vendita a Bari è precisamente il doppio di quello di Napoli?

TISSI. Noi dobbiamo sapere quale è il prezzo di vendita, perchè se, ad esempio, fosse il doppio del costo di produzione, non sarebbe ragionevole la concessione di un contributo da parte dello Stato.

FOCACCIA, *relatore*. La ragione fondamentale di questo disegno di legge è di cercare di incrementare gli impianti del Mezzogiorno. La questione delle tariffe è questione molto diversa, che deve essere risolta in altra sede.

Noi dobbiamo rendere possibile la costruzione di nuovi impianti nell'Italia meridionale, cosa che i concessionari attuali non possono fare, perchè questi impianti costano enormemente di più rispetto al settentrione. D'altra parte, ricordiamoci che la disponibilità di energia nell'Italia meridionale e nelle Isole è molto modesta. La questione delle tariffe si farà in seguito e dovrà essere risolta indipendentemente.

GENCO. Abbiamo ripetutamente chiesto al Ministero dei lavori pubblici di fornire una statistica precisa, accurata, degli impianti idroelettrici esistenti in Italia e della loro producibilità, ma il nostro desiderio non è stato mai soddisfatto.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ci sono esaurienti pubblicazioni a stampa dell'Ufficio idrografico.

GENCO. Se ne mandi una copia alla Commissione. Producibilità, vendita e ricavo: quando dovremo discutere in materia di tariffe, sarà necessario tener presenti questi dati. Fatta questa osservazione, dichiaro di essere favorevole al passaggio agli articoli.

TISSI. Io sostengo ancora che, se la Commissione non è in grado di far confronti tra il costo di produzione e il costo di vendita, non può decidere con cognizione di causa.

VOCCOLI. Noi dell'opposizione siamo favorevoli al disegno di legge ad una sola condizione, che all'articolo 1 siano aggiunte le parole: « a condizione che si proceda ad una revisione delle tariffe che tenga conto del costo reale (vale a dire tenendo conto nella determinazione del costo stesso, anche della sovvenzione statale), e non di quello presunto ».

TROIANO. Il relatore ha detto che questo disegno di legge è a beneficio dell'Italia meridionale. Ora, invece, nell'articolo 1 si parla semplicemente di impianti idrici per la produzione di energia elettrica, senza nessuna limitazione. Allora se ci si vuol riferire solo all'Italia meridionale, bisogna specificare.

Un'altra osservazione debbo fare. In tutta la legge si parla di impianti idrici. Il relatore sostiene che con questo progetto si vuol incrementare la produzione di energia elettrica dell'Italia meridionale. Allora perchè fare una distinzione tra impianti idrici ed impianti termo-elettrici? A noi interessa la produzione di energia, in qualsiasi modo la si ottenga. Inoltre gli impianti termici servono spesso di integrazione agli impianti idrici, sia quando c'è maggior richiesta di energia, sia quando, a causa della siccità, si riducono le stesse riserve idriche.

In Basilicata, ad esempio, ci sono miniere di lignite. Perchè non mettere in valore anche questa ricchezza?

Propongo allora che, nel primo comma dell'articolo 1 sia soppressa la parola « idrici », di modo che siano compresi tutti gli impianti. Successivamente, in fine di articolo, bisognerebbe aggiungere: « salvo quanto è disposto nel successivo articolo 6 ».

PRESIDENTE. Ciò fa materia della discussione degli articoli. Perciò, se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo in votazione il passaggio agli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 1:

Art. 1.

Per tutti gli impianti idrici per produzione di energia elettrica che abbiano una potenza di almeno 40 chilowatt, di cui si inizi la costruzione o la ricostruzione o di cui si intenda procedere ad ampliamento o a potenziamento dopo l'entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei lavori pubblici potrà accordare alla ditta concessionaria una sovvenzione annua di lire 4.500 (lire quattromilacinquecento) per ogni chilowatt nominale risultante dal decreto di concessione.

È vietato il cumulo dei benefici derivanti da altre leggi. In caso di ricostruzione si può optare per i benefici previsti dal presente articolo o per i benefici previsti da altre leggi per i danni di guerra.

La sovvenzione di cui al primo comma sarà corrisposta per la durata di anni quindici a decorrere dalla data di effettiva entrata in funzione dell'impianto, dopo il collaudo.

FOCACCIA, *relatore*. Propongo, al primo comma, di sostituire la parola « accorderà », alle parole « potrà accordare », di sopprimere le parole « o la ricostruzione » e di sostituire alla cifra « 40 chilowatt », l'altra « 100 chilowatt ».

GENCO. Insisto perchè la potenza minima degli impianti sovvenzionati rimanga fissata in 40 chilowatt, come ha deciso la Camera dei deputati. Elevarla a 100 significherebbe escludere dai benefici di questa legge piccoli impianti che sono di notevole utilità.

BORROMEO. Mi dichiaro favorevole alla proposta di emendamento del senatore Focaccia, il quale anzi ha contenuto in un limite che è forse troppo modesto il minimo della potenza dell'impianto. La Camera, per ragioni di ordine strettamente economico, ha respinto alcuni effetti retroattivi della legge. Questi motivi di ordine economico debbono permanere anche quando si stabiliscono benefici a favore dei nuovi impianti.

Se approviamo il contributo dello Stato anche per questi impianti modestissimi andiamo incontro ad interessi strettamente privati che non hanno niente a che vedere con lo scopo che si prefigge questa legge. Noi dobbiamo preoccuparci che il denaro dello Stato sia speso bene. Il disegno di legge governativo parlava di 220 chilowatt. La Camera ha ritenuto, per ragioni che non possiamo assolutamente condividere, di ridurli a 40. Non dico di ritornare ai 220 del progetto governativo, ma di accettare almeno il limite proposto dal relatore.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'ultimo intervento in sede di discussione generale, del senatore Troiano, ha richiamato la mia attenzione su un'omissione banale nello stampato del disegno di legge, in cui manca una frase, la più importante, quella che indica che questo disegno di legge è dedicato agli impianti dell'Italia meridionale. Il testo dell'articolo 1 approvato dalla Commissione della Camera dei deputati parla di impianti idrici di produzione di energia elettrica nel Mezzogiorno, nella Sicilia e nella Sardegna. Allora io ritengo che noi non possiamo procedere se prima non si siano fatte indagini per stabilire come sia avvenuta questa omissione e se non ve ne siano altre.

PRESIDENTE. Sarei dell'opinione di continuare la discussione, nell'attesa che sia recuperato il testo originario del messaggio della Camera dei deputati.

BUIZZA. Desidero far presente che il limite della potenza delle centrali fissato a 40 chilowatt è troppo basso. Assegnando 4.500 lire per chilowatt di potenza installata, per 15 anni, veniamo in sostanza a dare due milioni e 700 mila lire per un impianto che produce 40 chilowatt. Ebbene, a me pare che una simile sovvenzione ad un impianto di una entità così esigua sia assolutamente antieconomica. E ritengo pertanto che il limite previsto nell'articolo primo debba essere elevato.

FOCACCIA, *relatore*. Vorrei formulare più chiaramente la mia proposta. Riferendomi al testo governativo, ridurrei il limite in esso fissato di 220 chilowatt a 100 chilowatt, aumentando così la potenza minima sovven-

zionabile proposta nel testo della Camera dei deputati da 40 a 100 chilowatt. Le ragioni sono già state spiegate nella mia esposizione in sede di discussione generale. Gli impianti che superano di poco i 40 chilowatt non sono economicamente finanziabili dallo Stato per raggiungere la finalità che ci proponiamo e cioè l'incremento della produzione generale di energia elettrica in vista di un utile generale. Verrebbero cioè a sovvenzionarsi, accettando il testo della Camera dei deputati, impianti di limitatissima importanza, come quelli che producono energia elettrica per mulini, pastifici del tutto locali, ecc. Non mi pare giusto che lo Stato sovvenzioni piccoli impianti come questi, i quali, poi, a norma di legge, non passerebbero neppure allo Stato. Noi dobbiamo invece preoccuparci di sovvenzionare solo quegli impianti che, allo scadere del 60° anno di concessione, passeranno in proprietà dello Stato.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa difficoltà rimane inalterata se il limite sarà fissato a 100 chilowattore.

FOCACCIA, *relatore*. È vero, ma almeno lo Stato sovvenzionerà impianti a più ampio respiro e di utilità più generale, impianti che, inoltre, come l'onorevole Camangi mi insegna, possono essere messi in parallelo sulle reti di tutta l'Italia. E questo è un vantaggio positivo.

MARTINI. Proporrei di modificare la dizione del primo comma dell'articolo primo in questo senso: « Il Ministero dei lavori pubblici potrà accordare alla ditta concessionaria una sovvenzione annua non superiore a lire 4.500 ». Questo emendamento dovrebbe essere in rapporto al costo di impianto ed al margine di utile che è possibile conseguire.

TISSI. Sono perfettamente d'accordo con il relatore Focaccia: gli impianti piccoli non debbono essere sovvenzionati dallo Stato, perchè ciò sarebbe antieconomico. L'organizzazione dei bacini idrici esclude i piccoli impianti, salvo rarissimi casi. Anch'io faccio la proposta di elevare il limite dei 40 chilowatt, ed, anzi, sarei favorevole a tornare al testo governativo, e cioè ai 220 chilowatt.

BUIZZA. Sono favorevole anch'io a tornare a quel testo.

GENCO. Dobbiamo intenderci, onorevoli colleghi. Il senatore Borromeo ritiene che, sovvenzionando gli impianti a partire da un limite di potenza di 40 chilowatt, si aiuterebbero interessi privati e non generali. Ebbene, io contesto questa affermazione. Ricordo a me stesso che nel Parlamento noi rappresentiamo solo interessi generali, di tutti i cittadini indistintamente, ed io non posso dimenticare che nella mia provincia, per esempio, non vi sarebbe nessuna industria elettrica che potrebbe godere delle sovvenzioni dello Stato, se queste fossero date alle sole centrali che producono più di 220 chilowatt.

A mio avviso dobbiamo consentire, in queste condizioni, ai piccoli impianti di energia di vivere, eventualmente anche di nascere, ed impedire così che tutti i consumatori dell'energia elettrica debbano sottostare al monopolio delle grandi società idroelettriche. Se escludiamo i piccoli impianti, semplicemente perchè, non escludendoli, faremmo gli interessi di alcuni privati, non bisogna sottacere che, così agendo, faremmo invece gli interessi delle grosse società elettriche. E non dimentico, parlando così, gli interessi del Mezzogiorno, che attualmente è sottoposto alla dittatura della Società Meridionale di Elettricità (S.M.E.): nel Mezzogiorno lo Stato, nonostante le nostre pressioni per la regolamentazione delle tariffe, non si è mai finora preoccupato di provvedere alla soluzione di tale problema, mentre l'energia elettrica, se è alla portata di tutti, costituisce la fonte prima della possibilità del sorgere di nuove industrie, è indispensabile per la meccanizzazione agricola, e per la diffusione anche della semplice illuminazione elettrica nelle campagne. Siamo italiani e non dobbiamo essere divisi in due categorie, ed io non posso dimenticare che lo Stato attualmente introduce, ad esempio in Piemonte, per la Società Idroelettrica Piemontese (S.I.P.), che è in mano all'I.R.I., una certa quantità di energia elettrica, che è prodotta nella zona industriale di Massa e di Apuania, cosicché il Piemonte può disporre di una quantità di energia elettrica a prezzo di costo dagli impianti dello Stato. Se, inoltre, l'energia delle centrali geotermiche del Lardarello serve in

parte alle Ferrovie dello Stato, ma, anche, in parte, a bassi prezzi, a fornire energia alle zone vicine, non vi è motivo perchè l'Italia meridionale non debba avere un analogo trattamento. Le tariffe del Mezzogiorno sono elevatissime, e la prova che esse siano imposte in regime di monopolio, è che esse sono esattamente il doppio di quelle praticate dalle società di Napoli e addirittura il triplo, se non il quadruplo, di quelle di altre città italiane. Ora, se un privato, costruendo una centrale idroelettrica, anche di scarsa portata, riesce a sottrarsi a questo monopolio, non vedo perchè non si debba aiutarlo. Ho già detto prima che, aiutando dieci piccoli impianti di una portata massima di 40 chilowatt, il carico dello Stato è esattamente uguale a quello che sopporterebbe se aiutasse un impianto di 400 chilowatt. Ecco perchè sono dell'opinione di mantenere basso il minimo di potenza sovvenzionabile per consentire a tutti di concorrere alla produzione di energia elettrica.

FOCACCIA, *relatore*. Ma le industrie di potenza inferiore ai 220 chilowatt non andranno, tra 60 anni, allo Stato.

GENCO. Un re francese diceva: chi vivrà vedrà. Auguro a tutti voi ed a me stesso di vivere in modo sufficiente per vedere fra 60 anni il passaggio delle industrie elettriche allo Stato. Ma io penso che non ci dobbiamo preoccupare per quello che accadrà fra un lungo lasso di tempo; preoccupiamoci invece del presente e aiutiamo i piccoli produttori privati. In Calabria vi sono piccoli torrenti, i quali non possono essere sfruttati se non per centrali di scarsa portata; ci sono moltissime possibilità di sfruttamento di questi corsi d'acqua, e mi preoccupo che ciò sia reso possibile da sovvenzioni statali, anche se le centrali che vi potranno sorgere saranno di portata limitata. I piccoli impianti, inoltre, potranno validamente concorrere a stroncare il regime di monopolio. A questo proposito non dimentichiamo l'esempio di Reggio Calabria, dove il costo dell'energia elettrica è diminuito notevolmente da due mesi a questa parte, e cioè esattamente dal giorno in cui le società produttrici del « Liquigas » e del « Pibigas » hanno scaricato migliaia di bombole in quella città, fornendo agli abitanti possibilità di riscaldamento e di illuminazione

al di fuori della società produttrice di energia elettrica. È bastata, dunque, una piccola concorrenza per costringere i monopolisti di energia elettrica ad abbassare, e di molto, le loro tariffe.

Per questa ragione prego gli onorevoli colleghi di lasciare inalterato il testo approvato dalla Camera, e cioè di mantenere a 40 chilowatt il limite di potenza sovvenzionabile. D'altra parte è lasciata facoltà al Ministero dei lavori pubblici di accertare la convenienza di determinati impianti. Vorrei far presente che, nella piana di Sibari, sono stati elettrificati 13 mila ettari, con rapidità, negli ultimi due anni, soltanto perchè un ingegnere di grande attività è riuscito a costruire una centrale di 40-50 chilowatt con la quale ha potuto inondare di luce tutta la zona, fino al punto di permettersi il lusso di regalare energia a qualche azienda, facendole pagare semplicemente il costo delle tasse governative.

Non dimentichiamo tutti questi elementi nel fissare il limite minimo di potenza sovvenzionabile, che io, ripeto ancora una volta, ritengo debba essere quello proposto dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Dal messaggio della Camera dei deputati, che ho in questo momento in mano, risulta che gli errori denunziati dal Sottosegretario come contenuti nello stampato n. 1240 che è stato distribuito, sono già inseriti nel messaggio stesso e quindi risalgono alla Camera dei deputati.

Infatti il testo dell'articolo primo nel messaggio è perfettamente uguale a quello dello stampato. Possiamo pertanto concludere la discussione su tale articolo, senza preoccupazioni. Vuol dire che, terminata la discussione sull'articolo primo, rinvieremo ad una delle prossime sedute il seguito, onde stabilire se analoga concordanza vi sia anche negli altri articoli.

In ordine al problema del limite di potenze sovvenzionabili, riassumendo, vi sono tre tendenze: una vorrebbe mantenuto il testo della Camera dei deputati; una seconda propone di portare il limite minimo sovvenzionabile a 100 chilowatt; una terza è favorevole al ritorno puro e semplice al testo governativo.

FOCACCIA, *relatore*. Sono sempre più fermamente convinto, dopo l'ampia discussione che si è svolta in questa Commissione, che la mia proposta sia la più equa. Posso anche essere d'accordo col collega Genco, il quale sostiene la necessità di aiutare taluni piccoli impianti del Mezzogiorno, ma, quando il senatore Buizza ci ricorda che la sovvenzione significherebbe, per questi piccoli impianti, essere completamente a carico dello Stato, allora a me sembra che commetteremmo una palese ingiustizia accettando il testo della Camera.

I piccoli impianti sono quasi tutti ad acqua fluente e non hanno bacini; potenziemmo quindi impianti di scarsissimo interesse. Fissando invece il limite di 100 chilowatt, noi sovvenzioneremmo impianti di una certa rilevanza, che possono interessare Comuni interi, e che sono capaci veramente di sottrarsi alle grandi società monopolistiche. Quaranta chilowatt è un limite troppo basso e pertanto insisto sulla mia proposta.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credo che sia superfluo dire che il Governo preferirebbe la soluzione tendente al ritorno alla cifra che esso stesso aveva proposto. I 220 chilowatt di potenza come minimo sovvenzionabile non erano stati scelti a caso, ma con un fondamento di duplice ordine, giuridico e tecnico. Giuridico, perchè 220 chilowatt di potenza corrispondono, come sapete, al concetto di grande derivazione, e ad un concetto di utilizzazione economica, sul quale ultimo non mi dilungherò, perchè è già stato ampiamente illustrato dal relatore; concetto di ordine giuridico, perchè alla stregua delle disposizioni vigenti, gli impianti su grandi derivazioni dai 220 chilowatt in su passano in proprietà dello Stato alla scadenza della concessione sessantennale. È evidente che, se abbandoniamo questo limite di 220 chilowatt, tuttora in vigore in forza del testo unico, e scendiamo al di sotto di esso, sia ai 40 sia ai 100, come infine ad altra cifra qualsiasi intermedia, sconvolgiamo l'ordine costituito in questa materia, ordine che, finchè non sarà modificato, va rispettato.

Da un punto di vista sostanziale, poi, mentre non ardisco imbarcarmi in una disquisizione di ordine tecnico, di fronte a così autorevoli

membri di una così autorevole Commissione, tuttavia ritengo che il criterio dello sminuzzamento, in questa materia, sia quanto mai antieconomico e non tecnico, da tutti i punti di vista. Se anche in questa materia volete introdurre considerazioni di ordine politico, non ho nessuna difficoltà ad affrontare anche questo aspetto della questione. Lo sviluppo dell'elettrificazione nel nostro Paese, come del resto in tutti i Paesi del mondo, si riassume in una tendenza alla concentrazione delle imprese, che non è un fenomeno capitalistico, ma soprattutto tecnico. Dalla prima piccola sperimentale centrale, si è andati man mano verso forme più complesse e complete, arrivando addirittura alla distruzione delle centrali minori, per una utilizzazione più organica e razionale delle risorse idriche, ottenuta in più vasti termini. Politicamente, e mi riferisco in particolare ai colleghi dell'estrema sinistra, che vedono in un domani non lontano la nazionalizzazione dell'industria elettrica, dirò che è interesse comune favorire questa tendenza alla concentrazione, che, in ultima analisi, faciliterà la statizzazione, concentrazione poi che, attualmente, si presenta sotto due aspetti entrambi positivi, quello politico e quello tecnico.

L'abbandono del limite proposto dal Governo — senza voler per ora entrare nelle varie subordinate — mi pare che andrebbe molto attentamente considerato e valutato da parte della Commissione. Comunque, se la Commissione è determinata a obliterare questo limite, passando sopra tutte le difficoltà da me prospettate, è evidente che il Governo non può essere che favorevole ad una cifra più vicina possibile a quella che egli stesso aveva proposto, e cioè al limite di 100 chilowatt.

PRESIDENTE. Bisogna considerare che la Camera ha proposto 40 chilowatt di potenza come minimo sovvenzionabile, contro la proposta del Governo che era di 220.

Il relatore della nostra Commissione ha proposto un termine intermedio, quello di 100 chilowatt. Dobbiamo tener presente, quindi, che, se noi voteremo il ritorno puro e semplice al testo governativo, provocheremo evidentemente da parte della Camera una rea-

zione maggiore. Penso quindi che approvare il termine intermedio, che tiene un po' conto delle considerazioni tecniche politiche e giuridiche del Governo come del desiderio formulato da molti colleghi di estendere ad intraprese minori i benefici di questo provvedimento, sia la cosa forse migliore.

GENCO. Prendo la parola per dichiarazione di voto. Dichiaro di votare a favore del termine proposto dalla Camera dei deputati (40 chilowatt), perchè ritengo che le obiezioni formulate in contrario dai colleghi, dal relatore e dal rappresentante del Governo, non abbiano rilevanza. Per un impianto di 40 chilowatt si concedono, in base al disegno di legge, 2 milioni e 700 mila lire; per un impianto di 40 mila chilowatt, quindi, 2 miliardi e 700 milioni. Ebbene, preferisco aiutare mille piccoli impianti da 40 chilowatt piuttosto che un solo grande impianto, perchè preferisco venire incontro al piccolo imprenditore, piut-

tosto che al grande, il quale non avrà certamente bisogno di particolari sovvenzioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento proposto dai senatori Tissi e Buizza, tendente a ritornare al testo governativo, e cioè a sostituire le parole « di almeno 40 chilowatt » con le altre « di almeno 220 chilowatt ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Pongo allora in votazione l'emendamento proposto dal relatore tendente a sostituire alle parole « di almeno 40 chilowatt » le altre « di almeno 100 chilowatt ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Dopo prova e controprova, è approvato).*

Il seguito della discussione sull'articolo 1 e sugli altri articoli del disegno di legge, è rinviato ad una delle prossime sedute.

La riunione termina alle ore 13.