SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 21 NOVEMBRE 1967

(114ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Estensione delle provvidenze di cui alla legge 3 gennaio 1963, n. 4, ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi negli anni 1960 e 1961 nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti e nel secondo semestre del 1961 nella provincia di Firenze e provvidenze per i comuni terremotati della regione marchigiana » **(2473)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1614, 1615, 1616
ADAMOLI 1615
GENCO 1615
GIANCANE, *relatore* 1614
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1615

« Modificazioni al decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, riguardante la sistemazione delle opere permanenti di ricovero già costruite dallo Stato o a mezzo di enti locali » **(2474)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1617, 1618, 1619
ADAMOLI 1618
GASPARI, *Sottosegretario di Stato per l'interno* . . . . . *Pag.* 1618
JERVOLINO, *relatore* 1617

« Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania » **(2501)** **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1620, 1624, 1625
ADAMOLI 1621, 1624, 1625
DE UNTERRICHTER 1621
GENCO, *relatore* 1620, 1624
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1622, 1625
ZANNIER 1623

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Jervolino, Lombardi, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per l'interno Gaspari e per i lavori pubblici Giglia.

L O M B A R D I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Estensione delle provvidenze di cui alla legge 3 gennaio 1963, n. 4, ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi negli anni 1960 e 1961 nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti e nel secondo semestre del 1961 nella provincia di Firenze e provvidenze per i comuni terremotati della regione marchigiana » (2473) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione delle provvidenze di cui alla legge 3 gennaio 1963, n. 4, ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi negli anni 1960 e 1961 nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti e nel secondo semestre del 1961 nella provincia di Firenze e provvidenze per i comuni terremotati della regione marchigiana », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prima di dichiarare aperta la discussione generale comunico che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole sul disegno di legge in discussione.

G I A N C A N E , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, con la legge 3 gennaio 1963, n. 4, il Ministero dei lavori pubblici venne autorizzato a provvedere, tra l'altro, al ripristino delle opere pubbliche e private danneggiate dalle alluvioni verificatesi nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti nel 1960 e 1961. Con la predetta legge lo stesso Ministero venne altresì autorizzato a provvedere al ripristino delle stesse opere danneggiate dai terremoti verificatisi nel secondo semestre del 1961 nella provincia di Firenze.

Con la predetta legge, tuttavia, venne escluso il ripristino dei fabbricati rurali per i quali si intende provvedere appunto con il disegno di legge al nostro esame, già approvato dalla IX Commissione permanente (Lavori pubblici) della Camera dei deputati nella seduta del 12 ottobre 1967.

Con il provvedimento in discussione viene autorizzata la spesa di lire 650 milioni da iscriversi in ragione di lire 350 milioni nell'esercizio finanziario 1967 e di lire 300 milioni nell'esercizio finanziario 1968 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

La somma di lire 350 milioni a carico dell'esercizio 1967 sarà così ripartita: lire 250 milioni per opere da eseguirsi ai sensi dell'articolo 1, nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti e lire 100 milioni per opere da eseguirsi in provincia di Firenze.

La somma di lire 300 milioni a carico dell'esercizio 1968 sarà così ripartita: lire 200 milioni per opere da eseguirsi, sempre ai sensi dell'articolo 1, nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti, e lire 100 milioni per opere da eseguirsi in provincia di Firenze.

Inoltre, con l'articolo 3 del disegno di legge — sempre a carico dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1968 — è autorizzata la spesa di 200 milioni di lire per la concessione dei sussidi statali previsti dall'articolo 1, lettera *d*), del decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 516, per il ripristino dei fabbricati urbani e rurali di proprietà privata distrutti o danneggiati dai terremoti verificatisi il 3 ottobre 1943, il 5 settembre 1950 ed il 1° settembre 1951 nei Comuni delle Marche determinati con decreti interministeriali emanati in applicazione del predetto decreto legislativo e delle leggi 29 luglio 1949, n. 503, 1° ottobre 1951, n. 1133, 19 marzo 1955, n. 188, e 27 febbraio 1958, n. 141. Nello stesso articolo è inoltre precisato che i contributi previsti per il ripristino dei fabbricati rurali non possono essere concessi qualora si sia già provveduto ai sensi del regio decreto-legge 13 febbraio 1933, numero 215.

Con l'articolo 2 viene fissato in 6 mesi dall'entrata in vigore della legge il termine massimo per la presentazione delle domande ai competenti uffici del Genio civile.

Con l'articolo 5, infine, si stabilisce che all'onere di lire 350 milioni derivante dall'applicazione del provvedimento nello

esercizio 1967 ed a quello di lire 500 milioni a carico dell'esercizio 1968 si provvede con corrispondente riduzione dei fondi concernenti provvedimenti legislativi in corso iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni 1966 e 1968; il Ministro del tesoro, inoltre, è autorizzato a disporre, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Come già detto dall'onorevole Presidente, il disegno di legge ha ricevuto parere favorevole dalla Commissione finanze e tesoro, parere che deve però ritenersi valido fino al 31 dicembre 1967.

Invito pertanto gli onorevoli colleghi a voler approvare sollecitamente le norme in esame, facendo altresì presente che, in sede di discussione alla Camera, è risultato modificato l'originario titolo del provvedimento con l'inclusione — dovuta alla concessione di altri 200 milioni — delle provvidenze a favore dei Comuni danneggiati della regione marchigiana.

G E N C O . Brevi parole per lamentare che si sia atteso tanto tempo per il ripristino dei fabbricati rurali danneggiati o distrutti da terremoti o alluvioni che risalgono addirittura al 1943!

Da quell'epoca ad oggi sono passati ben 24 anni e non c'è da meravigliarsi se le popolazioni interessate perdano la fiducia negli organi dello Stato! Infatti, se lo Stato intende intervenire a favore delle zone colpite dalle calamità naturali deve farlo subito, altrimenti la sua opera perde molto in importanza e significato!

P R E S I D E N T E . Per i danni relativi ai fabbricati rurali è stata emanata una apposita legge, i cui finanziamenti si sono però dimostrati insufficienti; con le presenti norme si intende completare l'opera iniziata.

A D A M O L I . Desidero segnalare al Governo che in occasione di provvidenze a favore di zone terremotate o alluvionate i danni ai fabbricati rurali vengono, nella maggioranza dei casi, ignorati o sottovalutati a tutto vantaggio dei danni che si verificano negli abitati urbani; ciò non mi pare giusto ed invito pertanto il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici a tener presente, per l'avvenire, questa mia osservazione.

G I A N C A N E , *relatore.* In aggiunta a quanto da me già detto vorrei precisare che, per quanto riguarda le zone marchigiane colpite da calamità naturali, il Governo sta predisponendo un apposito provvedimento di considerevole rilievo finanziario.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ringrazio il relatore, senatore Giancane, per la sua esauriente esposizione e fornisco alla Commissione qualche ulteriore chiarimento.

Le norme in esame, originariamente, riguardavano i danni conseguenti ai terremoti del 1960 e del 1961 nelle provincie di Terni, Perugia e Rieti ed in quella di Firenze.

In sede di discussione alla Camera dei deputati, tuttavia, fu segnalata l'esigenza di intervenire anche a favore dei fabbricati rurali della regione marchigiana danneggiati nel 1943, nel 1950 e nel 1951 per i quali, pure essendo state presentate le domande, non si era potuto intervenire per mancanza di fondi; reperiti, infine, i necessari finanziamenti, si è potuta soddisfare anche la richiesta della regione marchigiana.

Aggiungo, senatore Adamoli, che condivido la sua osservazione relativa alla lentezza con cui si procede a favore dei danni provocati nelle campagne da terremoti od alluvioni; effettivamente, questo aspetto viene spesso sottovalutato, con la conseguenza che tutti gli interventi vanno ai centri urbani colpiti.

Una buona occasione per ovviare a questa lacuna ci sarà comunque offerta proprio nei prossimi giorni quando discuteremo il disegno di legge relativo ai danni causati in Sicilia dall'ultimo terremoto; infatti, nelle zone di Nicosia e Mistretta i danni maggiori si sono avuti proprio nelle campagne.

Concludendo, raccomando alla Commissione l'approvazione del provvedimento in esame così come pervenuto dalla Camera dei deputati, ricordando anche che la Commissione finanze e tesoro ha subordinato il pro-

prio parere favorevole all'approvazione delle norme entro il 31 dicembre 1967.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Le provvidenze disposte dalla legge 3 gennaio 1963, n. 4, con riferimento all'articolo 1, lettera *g*), della legge 3 aprile 1955, n. 279, sono estese ai fabbricati rurali danneggiati o distrutti dai terremoti verificatisi nelle province di Terni, Perugia e Rieti negli anni 1960 e 1961 e nella provincia di Firenze nel secondo semestre del 1961.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le domande per la concessione dei contributi ai sensi del precedente articolo debbono essere presentate ai competenti Uffici del Genio civile entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 3.

A carico dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1968, è autorizzata la spesa di lire 200 milioni per la concessione dei sussidi statali previsti dall'articolo 1, lettera *d*) del regio decreto-legislativo 17 maggio 1946, n. 516, per il ripristino di fabbricati urbani e rurali di proprietà privata distrutti o danneggiati dai terremoti verificatisi il 3 ottobre 1943, il 5 settembre 1950 e il 1° settembre 1951 nei comuni delle Marche determinati coi decreti interministeriali emanati in applicazione del regio decreto-legislativo 17 maggio 1946, n. 516 e delle leggi 29 luglio 1949, n. 503, 1° ottobre 1951, numero 1133, 19 marzo 1955, n. 188 e 27 febbraio 1958, n. 141.

I contributi previsti per il ripristino dei fabbricati rurali non possono essere concessi qualora si sia già provveduto ai sensi del regio decreto-legge 13 febbraio 1933, n. 215.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per l'applicazione delle provvidenze di cui all'articolo 1 della presente legge, oltre alla utilizzazione dei fondi stanziati dall'articolo 1, lettere *b*) e *c*), della legge 3 gennaio 1963, n. 4, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 650 milioni da iscriversi in ragione di lire 350 milioni per l'esercizio finanziario 1967 e di lire 300 milioni per l'esercizio finanziario 1968 nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

La somma di lire 350 milioni a carico dell'esercizio 1967 sarà così ripartita:

lire 250 milioni per opere da eseguire ai sensi dell'articolo 1 nelle province di Terni, Perugia e Rieti e lire 100 milioni per opere da eseguire in provincia di Firenze.

La somma di lire 300 milioni a carico dell'esercizio 1968 sarà così ripartita:

lire 200 milioni per opere da eseguire ai sensi dell'articolo 1 nelle province di Terni, Perugia e Rieti e lire 100 milioni per opere da eseguire in provincia di Firenze.

(*È approvato*).

Art. 5.

All'onere di lire 350 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1967 ed a quello di lire 500 milioni a carico dell'esercizio 1968 si provvede con corrispondente riduzione dei fondi concernenti provvedimenti legislativi in corso iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, rispettivamente al capitolo n. 5381 per l'anno finanziario 1966 ed al corrispondente capitolo per l'esercizio 1968.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a disporre, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, riguardante la sistemazione delle opere permanenti di ricovero già costruite dallo Stato o a mezzo di enti locali » (2474) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, riguardante la sistemazione delle opere permanenti di ricovero già costruite dallo Stato o a mezzo di enti locali », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

J E R V O L I N O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, l'articolo 2 del decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, ratificato con la legge 22 aprile 1953, n. 342, dispone quanto segue:

« L'indennità del suolo occupato nella costruzione di ricoveri antiaerei è determinata dall'ufficio del Genio civile in base al valore venale dell'immobile al momento dell'avvenuta occupazione.

Sulla somma dovuta come indennità devono corrispondersi al proprietario dell'immobile espropriato, dalla data dell'avvenuta occupazione, gli interessi nella misura legale ».

Tale norma, contenuta nel primo e secondo comma dell'articolo 2 fu dichiarata illegittima dalla Corte costituzionale con sentenza 22 dicembre 1959, n. 67. Detta sentenza, che richiamava la precedente decisione dell'anno 1957, n. 61, affermava il seguente principio: « Con il sistema di tenere per base i valori dell'epoca dell'occupazione si giungeva alla liquidazione di indennità puramente simboliche rispetto ai valori del tempo della espropriazione dato che tra i due periodi — quello dell'occupazione (periodo bellico) e quello della emanazione del decreto legislativo dell'anno 1948 — si era verificata la nota svalutazione monetaria ».

A seguito della sentenza della Corte costituzionale la materia fu disciplinata con la legge 1° dicembre 1961, n. 1441, che, nell'articolo 1, così dispone:

« Per le espropriazioni previste dal decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, ratificato con legge 22 aprile 1953, n. 342, l'indennità è determinata dall'ufficio del Genio civile in base al momento dell'avvenuta occupazione, moltiplicato per il coefficiente dieci.

Sulla somma dovuta come indennità ai sensi del comma precedente devono corrispondersi al proprietario dell'immobile espropriato, dalla data dell'avvenuta occupazione, gli interessi nella misura legale ».

Ma la Corte costituzionale, con sentenza 6 giugno 1963, n. 91, ha dichiarato la illegittimità costituzionale anche di questa seconda legge facendo le seguenti considerazioni:

« Per le occupazioni previste dal decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, l'Amministrazione avrebbe potuto, a guerra finita, restituire i beni al proprietario. Se la legge ha ritenuto che ciò non fosse opportuno doveva provvedere — come, del resto, ha provveduto sia pure non legittimamente quanto alla misura — alla concessione di un'indennità di espropriazione da determinarsi con criteri non in contrasto con i precetti della Costituzione ».

Quali sono detti precetti?

L'indennità di espropriazione — a norma dell'articolo 42 della Costituzione — non deve essere simbolica.

La Corte costituzionale ha ritenuto corretta la motivazione della sentenza della Corte di cassazione a Sezioni unite che — con ordinanza 24 maggio 1962, emessa in causa Ministero dell'interno contro Paola Estellario Landi — sollevò di ufficio la questione di

legittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge 1961, n. 1441, in relazione all'articolo 42, terzo comma, della Costituzione.

Quel supremo collegio giudiziario, ricordando la giurisprudenza della Corte costituzionale, ritiene infatti che il congegno legislativo debba assicurare all'espropriato se non la totale integrazione del patrimonio almeno un minimo di contributo e di riparazione che, nell'ambito degli scopi di interesse generale, deve essere garantito all'interesse privato.

A seguito dei precedenti da me ricordati, il Ministero dell'interno ha predisposto il disegno di legge che stiamo esaminando.

Tale disegno di legge — approvato dalla Commissione finanze e tesoro della Camera dei deputati, riunitasi in sede legislativa nella seduta del 12 ottobre 1967 e trasmesso a questo ramo del Parlamento il 18 ottobre successivo — anzichè disciplinare la materia con norme di diritto speciale, si riporta alla legge sulle espropriazioni; cioè alla legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Non ho nulla da oservare sul primo articolo che, per la determinazione dell'indennità di esproprio del suolo occupato, si riporta ai criteri fissati dalla suddetta legge del 1865.

Sul secondo articolo del disegno di legge, che vuole applicare gli stessi criteri fissati dal precedente articolo, nel caso di eventuali danni o diminuzione di diritti, per maggiore chiarezza avrei preferito la seguente dizione: Si applicano le disposizioni dell'articolo 1 della presente legge, anzichè quella approvata dalla Camera dei deputati e cioè: «Si applicano le disposizioni del precedente articolo 2 ».

In merito all'articolo 3, faccio presente che, dovendosi applicare i criteri stabiliti dalla Corte costituzionale per il pagamento dell'indennità di espropriazione, non è sufficiente la spesa di 300 milioni, da stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario in corso.

Al riguardo ritengo che o si debba aumentare lo stanziamento, elevandolo a 500 milioni, oppure si debba usare la formula seguente: «L'onere derivante dal pagamento dell'indennità prevista negli articoli 2 e 3 farà carico al capitolo (da indicarsi) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per il corrente esercizio finanziario e al corrispondente capitolo degli esercizi futuri ».

Naturalmente, sia nella prima che nella seconda ipotesi, si manterrebbero, con le opportune modifiche, il secondo e il terzo comma dell'articolo 3.

Il disegno di legge può essere quindi approvato tenendo presenti le osservazioni che ho avuto l'onore di sottoporre all'attento esame degli onorevoli componenti di questa Commissione.

Devo, per doverosa completezza, comunicare che i competenti funzionari del Ministero dell'interno, a seguito di una mia sollecitazione, mi hanno riferito stamane che i 300 milioni stanziati sono sufficienti per pagare tutte le indennità di espropriazione, anche in considerazione del fatto che molte pratiche sono state definite bonariamente. Tali assicurazioni mi sono state confermate dal Sottosegretario di Stato onorevole Gaspari.

Pertanto, soprattutto per affrettare il pagamento dell'indennità di espropriazione ai proprietari interessati, che ne attendono la corresponsione da oltre venti anni, prego la Commissione di non soffermarsi sulle osservazioni da me svolte.

Propongo, quindi, di approvare il disegno di legge così come è stato trasmesso dalla Camera dei deputati, tenendo anche presente che la Commissione finanze e tesoro ha comunicato il suo parere favorevole.

A D A M O L I . Vorrei sapere perchè questo disegno di legge è stato affidato alla nostra Commissione.

P R E S I D E N T E . Perchè un analogo provvedimento è stato assegnato in precedenza alla nostra Commissione.

G A S P A R I , *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Ringrazio il senatore Jervolino per la sua relazione chiara, esauriente e precisa su questo disegno di legge, che ha avuto un *iter* travagliato in sede parlamen-

tare e che mira a sostituire una normativa più volte dichiarata incostituzionale.

Come ha sottolinato il relatore, il disegno di legge prevede un nuovo criterio di determinazione dell'indennità per beni espropriati, nel corso dell'ultimo conflitto mondiale, per la costruzione di ricoveri antiaerei. Le « partite » originarie ammontavano a un totale di 312 milioni di lire che attendevano di essere definite sin dall'epoca dell'espropriazione, cioè da circa 28 anni. Si sono incontrate molte difficoltà perchè, inizialmente, l'Amministrazione ha voluto applicare norme più restrittive, proponendo indennità ridotte per terreni espropriati che avevano un certo valore e che nella quasi totalità interessavano piccoli proprietari: infatti, come risulta da alcune indagini, si trattava di partite che non superavano il valore di mezzo milione.

Il provvedimento in esame ha avuto, come ho detto, un *iter* travagliato alla Camera dei deputati perchè, per sfortuna degli interessati, sono state avanzate in quella sede delle perplessità circa l'opportunità di sancire in una « leggina » un principio che potesse costituire « precedente » in riferimento ai ben diversi criteri seguiti in tema di espropriazione di aree da destinarsi all'edilizia popolare. Infatti, l'ultima parte di questo disegno di legge ha dato luogo ad un lungo dibattito in seno alla VI Commissione permanente della Camera dei deputati, nel corso del quale il problema fu collegato alle vicende relative alla legge n. 167 del 1962. Fummo allora costretti a sospendere l'approvazione del disegno di legge per esaminare la situazione e per cercare di trovare un compromesso fra le sentenze della Corte costituzionale e la necessità di definire il problema.

Finalmente, dopo una serie di accordi tra il Ministero degli interni, il Ministero di grazia e giustizia e gli organi competenti della Camera dei deputati, si è trovata una formula che non implica più questioni di principio, ma che serve a risolvere in modo abbastanza soddisfacente la situazione.

Ho voluto dire questo per spiegare perchè una pratica si è trascinata per tanti anni e perchè tanta gente attende ancora di essere pagata. Ritengo che, approvato questo disegno di legge, si possano finalmente definire tutte le pratiche rimaste in sospeso.

Per quanto riguarda l'ammontare della somma, infatti, sappiamo con esattezza la spesa che lo Stato deve sostenere e sappiamo che vi è la possibilità di soddisfare le partite residue.

Per questa ragione, invito il Senato alla sollecita approvazione del disegno di legge, per definire una pratica burocratica che si trascina ormai da troppi anni.

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

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

Art. 1.

L'articolo 2 del decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, è così sostituito:

« L'indennità di espropriazione del suolo occupato nella costruzione delle opere di cui al precedente articolo 1 è determinata dall'ufficio tecnico erariale nei modi previsti dall'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

L'indennità di espropriazione, prevista nel primo comma, è offerta all'interessato dal prefetto con atto notificato con le forme stabilite per le citazioni.

Qualora l'indennità sia stata accettata dall'interessato, il prefetto ne ordina il deposito presso la Cassa depositi e prestiti, insieme con gli interessi maturati alla data dell'accettazione, ovvero autorizza il pagamento a norma dell'articolo 30 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e della legge 3 aprile 1926, n. 686, e pronuncia l'espropriazione.

Trascorsi trenta giorni dall'avvenuta notifica senza che il proprietario dell'immobile espropriato abbia dichiarato di accettare l'indennità offerta, il prefetto, ai sensi dell'articolo 48 della citata legge 25 giugno 1865, n 2359, provvede al versamento presso la Cassa depositi e prestiti della stessa con gli interessi maturati allo scadere dei trenta giorni e pronuncia l'espropriazione.

Per gli ulteriori adempimenti e per quanto non è previsto nel presente decreto, si applicano le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni ».

(*È approvato*).

Art. 2.

L'articolo 3 del decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, è così sostituito:

« Per gli eventuali danni o diminuzioni di diritti derivanti dall'occupazione del sottosuolo si applicano le disposizioni del precedente articolo 2 ».

(*È approvato*).

Art. 3.

L'articolo 4 del decreto legislativo 11 marzo 1948, n. 409, è così sostituito:

« Per l'applicazione delle norme di cui ai precedenti articoli 2 e 3 è autorizzata la spesa di lire trecento milioni da stanziarsi nello stato di previsione del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1967.

All'onere di lire trecento milioni derivante dall'applicazione del presente decreto nell'esercizio finanziario 1967 si provvederà con una corrispondente riduzione del fondo iscritto nell'esercizio medesimo, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, destinato a sopperire ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania » (2501)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palemo-Catania ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per la costruzione della autostrada Palermo-Catania fu preventivata nel 1959 una spesa di lire 57 miliardi, da ripartirsi — in base alla convenzione 15 maggio 1965, stipulata tra l'ANAS e la Regione siciliana — per il 40 per cento a carico della Azienda e per il 60 per cento a carico della Regione stessa.

Si è quindi proceduto alla progettazione dell'autostrada che è lunga 191 chilometri.

È evidente che la somma di 57 miliardi non poteva essere sufficiente, dato che il territorio da attraversare, e cioè l'interno della regione siciliana, ha un carattere estremamente montuoso. Il precedente stanziamento poteva servire solo per 67 chilometri, ma, poichè ne rimanevano altri 124, si è ravvisata la necessità di questo ulteriore intervento.

Il costo complessivo delle opere ammonterà presumibilmente a lire 172 miliardi; dai quali vanno detratti i 57 già stanziati, giungendosi così a un totale di lire 118 miliardi (compresi i 3 miliardi per oneri di carattere generale).

La Regione siciliana ha fatto presente che, trattandosi di un'opera di preminente interesse nazionale, non era giustificata la spesa del 60 per cento a suo carico.

Accogliendo tale tesi, si è giunti alla conclusione di ripartire in proporzione diversa la spesa, riducendo, cioè, al 50 per cento la quota a carico della Regione siciliana ed elevando al 50 per cento la quota a carico dell'Azienda dello Stato: pertanto, lo stanziamento a carico del bilancio statale ammonterà a lire 59 miliardi.

I due tronchi terminali di questa autostrada sono già stati eseguiti, mentre i tronchi intermedi sono in fase di progettazione.

È chiaro che l'autostrada, dovendo essere, per alcuni tronchi, ancora progettata, non è di immediata attuazione. Tuttavia, poichè le somme sono già state stanziate, è da augurarsi che l'ANAS proceda subito alla progettazione del tronco intermedio, in modo che l'autostrada, della quale si parla da circa dieci anni, venga completata al più presto.

Propongo quindi che sia approvato il disegno di legge, sul quale la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

A D A M O L I . Signor Presidente, egregi colleghi, in questo breve disegno di legge sono condensati diversi gravi aspetti del modo di procedere del Governo e del modo in cui il Parlamento viene messo in condizioni di esprimere il suo parere.

In esso, anzitutto, si riconosce che, nel preventivare la spesa di un'opera pubblica, si è errato, per difetto, di oltre il 66 per cento.

Il collega Genco ha sostenuto essere evidente che la cifra di 57 miliardi sarebbe stata insufficiente, ma l'evidenza di cui egli parla sussisteva certamente anche quando furono fatte le previsioni di spesa, cioè, come precisato nella relazione introduttiva del disegno di legge, nel 1959.

Prima di approvare il disegno di legge chiediamo dunque al Governo di conoscere in modo analitico i due preventivi di spesa: quello del 1959 e quello del 1967; noi desideriamo sapere chi sono questi « Soloni » che formulano un piano compiendo errori di calcolo così imponenti per cui, dopo qualche anno, gli stanziamenti previsti in un primo momento si dimostrano assolutamente insufficienti.

Ma vi è poi una seconda questione sulla quale il senatore Genco non si è soffermato affatto; intendo riferirmi, onorevole Sottosegretario, al sistema di finanziamento dell'opera, al ricorso, cioè, agli stanziamenti per l'edilizia scolastica ed universitaria ed al piano finanziario dell'intervento per il quinquennio 1966-1970! Ossia, invece di fare scuole, si destinano, sia pur in parte, i fondi relativi alla costruzione dell'autostrada Palermo-Catania il che, mi sia concesso dirlo, lascia in noi molte perplessità sul modo come il Governo amministra il pubblico denaro e rispetta le indicazioni del Parlamento.

Due sono dunque i problemi sui quali noi chiediamo chiarimenti: il primo riguarda la entità della cifra destinata alla realizzazione dell'opera; il secondo il fondo dal quale questo finanziamento è prelevato.

Nel frattempo, invitiamo la Commissione a respingere — almeno per quanto riguarda la parte finanziaria — il provvedimento in esame o per lo meno a subordinarne l'esame ai chiarimenti che ci darà il Governo in ordine alle osservazioni da me fatte.

Non vorremmo infatti, come spesse volte è accaduto, che tra un paio d'anni ci si venga a dire: i 118 miliardi stanziati nel 1967 non sono più sufficienti e ne occorrono altri 30 per completare l'opera. Bisogna avere idee precise su quello che facciamo.

Avanzo quindi una formale proposta di rinvio della discussione.

D E U N T E R R I C H T E R . Le considerazioni del senatore Adamoli hanno indubbiamente un loro valore e meritano di essere tenute presenti; comunque, in uno sviluppo organico di tutte le strutture del Paese, non possiamo dire che le scuole hanno un'importanza maggiore delle autostrade, perchè queste ultime è ormai dimostrato che rivestono un grandissimo valore ai fini dello sviluppo sociale di certe regioni.

Certamente, quando vi è un piano di realizzazioni scolastiche, questo va eseguito e portato a buon fine, ma ciò non vuol dire che sia giustificato ritardare certe altre strutture che, come le autostrade, sono ugualmente vitali per il Paese.

Condivido in parte le osservazioni fatte circa il preventivo di spesa fatto nel 1959, ma desidero far considerare al senatore Adamoli che, da quell'epoca ad oggi, nel campo delle costruzioni autostradali si sono raccolte esperienze più precise circa i costi ed i tempi di attuazione. Ricordo, ad esempio, il preventivo dell'autostrada Firenze-Bologna. Per questa opera di 90 chilometri circa l'errore di previsione è stato di ben 70 miliardi ed una differenza così rilevante è da attribuirsi, a mio giudizio, a due fattori: all'inesperienza assoluta che noi avevamo delle costruzioni autostradali — che non possono essere considerate normali strade — ed allo studio poco attento dedicato a tutte le condizioni geologiche e morfologiche delle zone nelle quali dovevano essere realizzate.

Allorchè si cominciò a parlare dell'autostrada Palermo-Catania si disse, forse con una certa superficialità, posso convenire, che per un tratto di 119 chilometri dovevano es-

sere sufficienti 57 miliardi di spesa, considerato che, per ogni chilometro, la spesa media si sarebbe aggirata attorno ai 300 milioni, cifra che molti professori universitari e tecnici ritenevano più che soddisfacente.

Infatti, pur presentando la Palermo-Catania varie difficoltà, vi erano zone, come la Piana di Catania ed il tratto costiero, nei quali i lavori sarebbero stati più facili; pertanto, si fissò la cifra di 57 miliardi in base ad una valutazione sommaria e globale sulla scorta delle conoscenze tecnico-economiche di allora.

Appena iniziati i lavori si constatò che le cose si presentavano in maniera diversa dal previsto: si rese infatti immediatamente necessario modificare tutto l'originario tracciato di massima e, tenuto conto delle difficoltà che si sono incontrate e di quelle che restano da affrontare, lo stanziamento di cui al provvedimento in esame dovrebbe considerarsi del tutto sufficiente. Infatti, i calcoli fatti sono molto precisi ed aderenti alle effettive necessità.

Non va inoltre dimenticato, senatore Adamoli, che se una così notevole differenza vi è stata tra il preventivo del 1959 e quello odierno ciò è da attribuirsi anche alla notevole lievitazione dei prezzi che in questo frattempo si è verificata; le autostrade non sono opere che si costruiscono in un anno ma in più anni per cui, date le difficoltà incontrate nell'esecuzione della Palermo-Catania, ci si spiega il nuovo stanziamento di 118 miliardi che, ripeto, sarà senza dubbio sufficiente al completamento dell'opera.

Piuttosto, se una raccomandazione va fatta al Governo è questa: curare che i tratti già ultimati siano mantenuti funzionali ed in esercizio. Mi consta infatti che nei primi tempi, ultimato qualche tratto, lo si abbandonava a se stesso così che, senza la necessaria manutenzione, si determinavano guasti e dissestamenti.

Concludendo, mi dichiaro favorevole al provvedimento, e coloro che conoscono le zone in cui sorgerà la nuova autostrada non possono disconoscere l'altissimo valore umano e sociale, prima che economico, di questa opera.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vorrei brevemente rifare la storia dell'autostrada Palermo-Catania.

Al senatore Adamoli, nel fare le sue osservazioni, è sfuggita una data che, a mio giudizio, va tenuta presente come importante elemento di valutazione. All'inizio della relazione che accompagna il disegno di legge si dice che: « Per la costruzione a cura dell'ANAS dell'autostrada Palermo-Catania fu preventivata nel 1959 una spesa di lire 57 miliardi circa da ripartirsi, in base alla convenzione 15 maggio 1965 stipulata tra l'ANAS e la Regione siciliana, per il 40 per cento a carico dell'Azienda e per il 60 per cento a carico della Regione stessa ».

Ebbene, onorevoli senatori, non vi sembra un fatto piuttosto strano che la convenzione di cui sopra sia stata fatta ben sei anni dopo l'indicazione della spesa per la realizzazione dell'opera? A cosa si deve tutto ciò?

Inizialmente, nell'indicazione dei 57 miliardi di spesa si seguì questo orientamento: si doveva costituire un Consorzio tra Regione siciliana e Stato e a quest'ultimo sarebbe stato chiesto, come per le altre autostrade nazionali, un contributo del 40 per cento. Inoltre, si pensava che la Palermo-Catania potesse essere un'autostrada a pedaggio, cioè a pagamento ma, allorchè il Consorzio fece i conti con la realtà, si constatò che era assolutamente assurdo parlare, nel caso della Palermo-Catania, di un'autostrada a pedaggio e si adottò pertanto il criterio già seguito per la Salerno-Reggio Calabria di una autostrada aperta a tutti.

Debbo dire che non poche furono le obiezioni sorte attorno a questa tesi che si possono tuttavia così riassumere: vi erano da un lato preoccupazioni per la notevole entità della spesa e dall'altro per le difficoltà di ordine tecnico che via via andavano appalesandosi e che sono state ricordate dal senatore de Unterrichter.

Per esempio, la Cassa per il Mezzogiorno, nella zona centrale della provincia di Palermo, a Bonfornello, dovette spendere ben 4 miliardi per la realizzazione di un certo viadotto, perchè il terreno era franoso e richiedeva speciali accorgimenti (le parti-

colari condizioni di quella zona sono state rivelate dall'ultimo terremoto verificatosi in Sicilia); comunque, a seguito di studi seri ed approfonditi, si addivenne finalmente alla definizione del tracciato migliore per la realizzazione della Palermo-Catania ed alla stipula della convenzione del 1965 in base alla quale venne ripartita la spesa di 57 miliardi per la costruzione dell'opera in ragione del 40 per cento a carico dell'ANAS e del 60 per cento a carico della Regione siciliana.

Non appena la convenzione fu firmata, l'ANAS pose mano a previsioni di carattere esecutivo e sorsero nuove difficoltà: l'Azienda, infatti, indicò in 118 miliardi la cifra necessaria per il completamento dell'opera, aggiornata in base al tracciato definitivo; pertanto, si è reso necessario modificare la quota di contributo statale portandola alla metà del residuo costo delle opere, cioè a 59 miliardi.

Perchè il provvedimento è urgente ed importante?

Non più tardi di dieci giorni or sono il Consiglio dei ministri ha deliberato la erogazione, per il quinquennio 1967-1971, della nuova quota del Fondo di solidarietà nazionale per la Sicilia dalla quale la Regione dovrà attingere i fondi per il completamento dell'autostrada; non vi è dubbio che l'approvazione, da parte del Parlamento, del presente disegno di legge rappresenterà un notevole incentivo affinchè l'Assemblea regionale siciliana si affretti ad utilizzare la quota del fondo destinata alla autostrada.

Devo aggiungere che i tratti iniziali dell'autostrada, che sono già stati aperti al traffico, rappresentano un'opera veramente eccezionale. È infatti una delle autostrade più belle del mondo perchè offre al turista immagini del tutto nuove.

Devo dire che l'ANAS sta costruendo questa autostrada con cura eccezionale e non vi sono dubbi sull'utilità di aver reso più accessibili al turismo queste zone dell'Isola.

Inoltre, il sistema viario del resto della Sicilia, in corso di attuazione da parte dell'ANAS, è collegato, con una serie di raccordi, all'autostrada Palermo-Catania. Per questa ragione, è effettivamente indispensabile procedere all'attuazione dell'opera in questione. È chiaro, peraltro, che occorreva definire previamente la questione sollevata dalla Regione siciliana, la quale sosteneva che lo Stato dovesse addossarsi il 50 per cento della spesa. Superata ormai questa difficoltà, è necessario andare avanti.

Vorrei rispondere all'ultima osservazione del senatore Adamoli sul prelievo di 11.800 milioni, per il 1967, dallo stanziamento relativo all'edilizia scolastica (per il 1968 il prelievo è stato fatto sul capitolo relativo al fondo globale). Approvata la legge sull'edilizia scolastica, scattata con due anni di ritardo rispetto alla previsione iniziale, il Governo ha ritenuto di dover far fronte alla spesa in questione con una corrispondente riduzione dei fondi stanziati per l'edilizia scolastica, in quanto si constatò che non era possibile spendere, negli esercizi cui si riferivano, le somme previste a questo fine.

Attualmente in Sicilia si sta cercando di accelerare i tempi di attuazione di diverse spese pubbliche. Ricordo, ad esempio, che proprio in questi giorni l'Assemblea regionale siciliana sta definendo un programma di 36 miliardi di interventi, da attuarsi in tutti i Comuni dell'Isola. Ritengo, pertanto, che anche noi dovremmo sentire il dovere di risolvere una situazione che in questi ultimi tempi è diventata veramente allarmante.

Mi permetto quindi di invitare il senatore Adamoli a ritirare la sua richiesta e ad approvare questo disegno di legge.

Z A N N I E R . Dopo i chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario, noi, pur denunciando le perplessità derivanti dall'impiego dei fondi stanziati per l'edilizia scolastica, ma comprendendo, altresì, le valutazioni e le prospettive formulate dall'onorevole rappresentante del Governo, ci dichiariamo favorevoli al disegno di legge.

Va sottolineato, come giustamente ha detto il senatore de Unterrichter, che dal 1959 ad oggi, si è verificato un aumento del costo della mano d'opera e dei materiali che sfiora il 100 per cento.

Tenendo conto di questo, è parzialmente giustificabile l'aumento della spesa, da 57

miliardi, preventivati nel 1959, a 172 miliardi.

Detto questo, mi sembra che sia doverosa la nostra approvazione per i motivi illustrati e per dare la possibilità di portare l'opera a compimento.

A D A M O L I . Devo insistere sul nostro punto di vista, che resta valido nonostante le cortesi delucidazioni del Governo.

Mi rincresce che da parte dei colleghi del Gruppo del PSU non ci sia una maggiore sensibilità sul significato di questo disegno di legge.

Non discuto sulla costruzione dell'autostrada, tanto più che non è un'autostrada a pedaggio; non è su questo che si basa la nostra opposizione.

Siamo di fronte ad una serie di fatti gravi e non possiamo permettere che si vada avanti in questo modo. La differenza tra la somma preventivata nel 1959 e la cifra di cui ora si parla è tale da ingenerare gravi dubbi; o ci siamo sbagliati allora o ci stiamo sbagliando ora.

Comunque è stata una grave deficienza perchè non si può dire, ad esempio, di avere solo oggi scoperto che il terreno è franoso, perchè quando si elabora un progetto bisogna tener conto dell'orografia della zona.

Esiste poi la questione gravissima della riduzione del capitolo relativo all'edilizia scolastica, che non si può tranquillamente ignorare perchè, in questo settore, il Governo ha fatto una grossa campagna e il Gruppo socialista ha puntato una delle sue carte politiche.

Noi non possiamo accettare questo stato di cose, perchè se abbiamo fatto una scelta, se abbiamo stabilito di investire determinate somme in determinati settori, non possiamo poi cambiare e distrarre per altri fini questi fondi; non possiamo, pertanto, costruire autostrade senza tener conto, nello stesso tempo, delle altre necessità del nostro Paese.

Si sarebbe dovuto effettuare lo stanziamento a carico del fondo globale e non sottrarre delle somme destinate all'edilizia scolastica per utilizzarle nella costruzione di strade.

Insistiamo pertanto per avere più informazioni, per renderci conto di come sono stati eseguiti i preventivi di questa austrada e quindi per un rinvio del disegno di legge.

G E N C O , *relatore*. Vorrei sottolineare che la spesa di 57 miliardi, preventivata nel 1959, era stata calcolata grossolanamente, senza nessun preventivo che stanziasse una certa somma per ogni chilometro.

Ora, chi conosce la situazione delle autostrade italiane sa che nelle zone appenniniche, che sono simili a quelle siciliane di Caltanissetta e di Enna, la costruzione dell'autostrada costa poco meno di un miliardo per chilometro. Quindi, tenendo presente che la lunghezza totale dell'autostrada è di 191 chilometri e che il suo costo complessivo ammonterà a 175 miliardi, risulta che la spesa attualmente prevista è di circa 900 milioni per chilometro.

Non si tratta quindi di avere sbagliato il preventivo, perchè allora furono indicate delle cifre di massima e, inoltre, in quel periodo le strade si costruivano in ragione di 300 milioni per chilometro. Essendo poi aumentato il costo dei materiali e della mano d'opera, non è possibile costruire un'autostrada di questo genere con una spesa minore.

Mi sono procurato la planimetria della zona e da essa risulta che i lotti che sono ancora da progettare sono quelli intermedi, che si trovano nelle zone peggiori della Sicilia; non dovremmo quindi meravigliarci se anche la somma oggi stanziata si dovesse dimostrare un domani insufficiente.

Vorrei quindi invitarla, senatore Adamoli, a ritirare la sua proposta di rinvio.

P R E S I D E N T E . Senatore Adamoli, insiste sulla sua proposta di rinvio?

A D A M O L I . Insisto.

P R E S I D E N T E . La metto ai voti.

(*Non è approvata*).

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

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

Art. 1.

Per il finanziamento della quota a carico dello Stato per il completamento dei lavori di costruzione dell'Autostrada Palermo-Catania è autorizzata la spesa di lire 59 miliardi, pari alla metà del residuo costo delle opere.

La somma di cui al precedente comma sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per essere assegnata alla Azienda nazionale autonoma delle strade, in ragione di lire 11.800 milioni all'anno per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1967 al 1971.

(*È approvato*).

Art. 2.

Sugli stanziamenti annuali, quali risultano dalla presente legge, grava, nella misura del 2,50 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'ANAS in dipendenza dei lavori di completamento dell'Autostrada Palermo-Catania.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere di lire 11.800 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si provvederà, rispettivamente, mediante riduzione di pari importo del capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1967 e del capitolo 5381 dello stato di previsione medesimo per l'anno finanziario 1968.

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

A D A M O L I . All'articolo 3 propongo un emendamento per far in modo che all'onere di 11.800 milioni si faccia fronte con riferimento al corrispondente capitolo del fondo globale.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non posso accettare l'emendamento del senatore Adamoli perchè la copertura di questa spesa non è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

P R E S I D E N T E . Senatore Adamoli, insiste sul suo emendamento?

A D A M O L I . Insisto.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Adamoli.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 3.

(*È approvato*).

A D A M O L I . Riconfermo che il Gruppo comunista voterà contro il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 10,40.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari