SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 12 APRILE 1967

(90ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Aumento dei limiti di impegno per revisione dei prezzi contrattuali degli alloggi costruiti in base a leggi speciali per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza » **(2063)** **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1224, 1225
ADAMOLI 1224
DERIU, *relatore* 1224
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1225

« Autorizzazione integrativa di spesa per la costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma » **(2093)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1225, 1227
ADAMOLI 1227
CROLLALANZA 1227
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1227
MURGIA, *relatore* 1225, 1227

« Autorizzazione di spesa per fronteggiare gli oneri della revisione dei prezzi contrattuali per le opere eseguite dall'ANAS e finanziate con leggi speciali » **(2094)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1228, 1229
CROLLALANZA 1228, 1229
GENCO, *relatore* 1228, 1229
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1229
SPATARO 1229

« Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per la costruzione del bacino di carenaggio di Trieste » **(2109)** **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . 1230, 1231, 1233, 1234
ADAMOLI 1232
CHIARIELLO 1233
CROLLALANZA 1232
GENCO 1231
GIANCANE 1231, 1233
GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1233, 1234
VIDALI 1231

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Murgia, Spasari, Spataro, Tomassini, Vergani e Vidali.

Interviene il Sottosegretario di Stato 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: « Aumento dei limiti di impegno per revisione dei prezzi contrattuali degli alloggi costruiti in base a leggi speciali per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza » (2063)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento dei limiti di impegno per revisione dei prezzi contrattuali degli alloggi costruiti in base a leggi speciali per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che, in merito al provvedimento in esame, la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

D E R I U , *relatore.* Onorevoli senatori, poche parole basteranno ad illustrare un disegno di legge quanto mai semplice.

Con le leggi 28 luglio 1950, n. 737, 15 maggio 1954, n. 336, e 28 dicembre 1959, n. 1211, è stato autorizzato un programma di costruzioni edilizie, da realizzare a cura dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (INCIS), a favore degli ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza.

Senonchè, nel corso della costruzione di tali alloggi, si è dovuto procedere, così come avvenuto in altri settori, alla revisione dei prezzi contrattuali che, avendo comportato un maggiore onere di lire 500.000.000, non ha consentito di portare a compimento i programmi predisposti a suo tempo.

Per la completa attuazione di tali programmi, ed in analogia a quanto già predisposto per le altre opere dell'edilizia popolare (leggi 29 marzo 1965, n. 218 e n. 223), si rende pertanto necessario autorizzare un aumento dei limiti di impegno per un importo di lire 21.250.000 annue. A tal fine è stato predisposto il presente disegno di legge che prevede, per 35 anni, un aumento dei limiti di impegno nella misura di lire 21.250.000 annue per il pagamento del contributo statale all'INCIS per la costruzione degli alloggi in parola.

Non vi è, dunque, un ampliamento del programma stesso, tendendo, semplicemente, il provvedimento in esame, a permettere la realizzazione delle costruzioni a suo tempo approvate dalle autorità competenti.

Per quanto riguarda la ripartizione della spesa, per l'esercizio 1967, l'importo di lire 21.250.000 graverà sui capitoli n. 2401 (lire 13.175.000), n. 2322 (lire 4.250.000) e n. 2441 (lire 2.975.000) dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa e sul capitolo n. 1189 (lire 850.000) dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze.

Tali disposizioni, come ho già detto, avranno la durata di 35 anni; pertanto, il programma di cui trattasi si esaurirà nell'anno 2001!

Mi auguro che i senatori qui presenti siano presenti anche nel 2001 per constatare quale valore reale la somma che oggi abbiamo deliberato avrà mantenuto fino a quell'epoca!

Concludendo, onorevoli colleghi, raccomando alla vostra approvazione le norme in esame che sono vivamente attese dalle categorie interessate.

A D A M O L I . A nome del mio Gruppo, mi dichiaro favorevole alle conclusioni dell'onorevole relatore.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo non può che raccomandare alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

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:

Art. 1.

Per far fronte agli oneri dipendenti dalla revisione dei prezzi, a norma delle leggi 9 maggio 1950, n. 329, 23 ottobre 1963, n. 1481, e 21 giugno 1964, n. 463, e consentire la completa attuazione dei programmi costruttivi degli alloggi per ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della Guardia di finanza, già ammessi al contributo statale in base alle leggi 28 luglio 1950, n. 737, 15 maggio 1954, n. 336, e 28 dicembre 1959, n. 1211, è autorizzato per l'esercizio 1967 un aumento dei limiti di impegno nella misura di lire 21.250.000.

La somma complessiva di lire 743.750.000 occorrente per il pagamento del contributo previsto dal comma precedente sarà iscritta in appositi capitoli degli stati di previsione della spesa dei Ministeri della difesa e delle finanze, in ragione rispettivamente di annue lire 20.400.000 e lire 850.000 dall'esercizio 1967 all'esercizio 2001.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1967 si farà fronte mediante riduzione degli stanziamenti dei capitoli n. 2401 (lire 13.175.000), numero 2322 (lire 4.250.000) e n. 2441 (lire 2.975.000) dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per detto esercizio e del capitolo n. 1189 (lire 850.000) dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze relativo al medesimo esercizio.

Per gli esercizi successivi si provvederà con gli ordinari stanziamenti degli stati di previsione della spesa dei Ministeri della difesa e delle finanze.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione integrativa di spesa per la costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma » (2093) (*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: « Autorizzazione integrativa di spesa per la costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale e comunico che la Commissione finanze e tesoro, per quanto di sua competenza, ha dichiarato di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento.

M U R G I A , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, pur tralasciando di accennare ai motivi di fondo che hanno determinato la decisione di costruire la nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma, che del resto furono largamente dibattuti al momento dell'approvazione della legge 5 luglio 1961, n. 668, mi sia consentito, come senatore di Roma, di esprimere la mia soddisfazione per il fatto che il presente disegno di legge mi abbia offerto l'occasione per contribuire, sia pure modestamente, alla soluzione di un problema che sta tanto a cuore alla cittadinanza romana.

Al contrario di quanto può superficialmente sembrare, Roma non è una città « distratta », come molti comunemente pensa-

no, ma presenta ambienti e correnti di opinioni dove il problema della cultura è fortemente avvertito.

Penso che noi tutti guardiamo con viva simpatia ad ogni iniziativa intesa ad elevare il tono generale della cultura, specie quando dette iniziative tendono ad offrire i mezzi per la diffusione della cultura stessa presso masse sempre più vaste della nostra popolazione.

È superfluo, nel contempo, sottolineare che il problema della Biblioteca nazionale centrale di Roma, oltre ad arricchire il patrimonio scientifico cittadino, riveste anche un carattere di interesse nazionale.

Premessi questi brevi cenni e dopo aver rammentato a me stesso le ragioni ideali che stanno alla base del provvedimento in discussione, che mi risulta sono ampiamente condivise da tutti gli onorevoli componente della Commissione, passo a trattare la parte più propriamente tecnica del provvedimento.

I lavori per la costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma, per il cui finanziamento la legge 5 luglio 1961, n. 668, autorizzò la spesa di 6 miliardi di lire, sono stati finora eseguiti con notevolissimo ritmo.

In seguito agli esperimenti di gara effettuati per l'appalto delle opere murarie, il Ministero dei lavori pubblici ha peraltro riscontrato l'insufficienza della somma a disposizione. Infatti, le offerte presentate hanno alterato sensibilmente l'economia generale dell'opera in quanto hanno inciso oltre il previsto sulla disponibilità complessiva, assorbendo una buona parte della somma che avrebbe dovuto invece essere destinata agli impianti ed alle opere scorporate.

Le indicazioni fornite dagli esperimenti di gara hanno quindi reso necessario aggiornare la previsione complessiva di spesa. Inoltre, un altro fattore ha concorso a determinare la necessità di un ulteriore stanziamento: infatti, l'impresa appaltatrice sta eseguendo con ogni alacrità le opere previste per la realizzazione del progetto, a suo tempo approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per cui è prossimo il loro completamento.

Si deve tuttavia ancora dare, come sopra detto, una sollecita soluzione al problema degli impianti tecnici (riscaldamento e aereazione, illuminazione, nastri portanti, elevatori, ascensori, eccetera) che furono scorporati dall'appalto e per i quali dovrà procedersi a nuova gara, previo stanziamento di altri fondi, non essendo risultati sufficienti per tutta l'opera quelli assegnati dalla predetta legge 5 luglio 1961, n. 668, in quanto, negli anni intercorsi tra tale data e l'aggiudicazione dei lavori, si verificò un notevolissimo aumento dei costi; pertanto, si convenne fin dal 1964, che sarebbe stato indispensabile un ulteriore stanziamento di 2 miliardi.

Il disegno di legge, relativo a questo ulteriore stanziamento, preparato dal Ministero dei lavori pubblici, dopo un lungo *iter*, è stato approvato nello scorso mese di febbraio, dalla Camera dei deputati.

Vi è pertanto una estrema necessità di affrettare i tempi, poichè lo stato avanzato della costruzione dell'edificio, nel quale dovrebbe trasferirsi la Biblioteca nazionale, e che costituisce un importante complesso edilizio le cui strutture fondamentali sono state condotte a termine in poco più di un anno, con notevole anticipo di tempo rispetto alle previsioni originarie, richiede la prossima disponibilità del finanziamento per gli impianti tecnici.

È infatti certo che un ritardo nella copertura di queste maggiori spese porterebbe inevitabilmente ad una deprecabile sospensione dei lavori, così bene iniziati, per l'impossibilità di inserire nei tempi opportuni le operazioni relative agli impianti tecnici, con la conseguenza di porre in grave disagio l'impresa costruttrice e le maestranze che vi lavorano, di causare ulteriori oneri per una ritardata sistemazione e di eludere l'attesa del numeroso pubblico di studiosi, attualmente in difficoltà nei vecchi locali del Collegio romano.

Correlativamente alle nuove valutazioni, si è manifestata pertanto l'urgenza di una iniziativa legislativa diretta ad integrare la somma stanziata dalla legge 5 luglio 1961, n. 668, per assicurare il finanziamento dell'importante ed attesa opera pubblica.

A tale fine, il presente disegno di legge autorizza un'ulteriore spesa di 2 miliardi di lire, in modo da assicurare all'Amministrazione, per l'opera di cui trattasi, una disponibilità complessiva di 8 miliardi di lire.

A D A M O L I . Prendo atto con soddisfazione di quanto ha detto il senatore Murgia circa lo stato dei lavori della Biblioteca nazionale centrale di Roma; mi auguro solamente che questo sia l'ultimo provvedimento di aumento degli stanziamenti per la realizzazione di quest'opera. La cifra di 8 miliardi di lire, infatti, dovrebbe essere sufficiente per il completamento di tutti gli impianti rimasti ancora in sospeso.

M U R G I A , *relatore*. Le posso assicurare, senatore Adamoli, che non saranno richiesti ulteriori finanziamenti ed aggiungo che, caso raro, per la Biblioteca di Roma i lavori sono andati avanti con ritmo accelerato tanto che, probabilmente, la consegna dell'opera avverrà prima del previsto.

C R O L L A L A N Z A . Ritengo che la Commissione non debba avere alcuna perplessità nell'approvare questo ulteriore finanziamento per la costruzione della Biblioteca nazionale centrale di Roma: siamo ormai ai lavori di rifinitura e degli impianti tecnologici.

Dobbiamo inoltre ricordare a noi stessi che proprio questa Commissione, a suo tempo, ha sollecitato gli adeguati stanziamenti per la realizzazione di quest'opera; io stesso rammento di aver svolto, in un periodo in cui mi dedicavo all'attività giornalistica, una campagna di stampa segnalando le condizioni in cui si trovava, e trovasi tuttora, la vecchia Biblioteca di Roma che, per i pericoli a cui esponeva gli studiosi, è stata chiusa al pubblico.

Ripeto, non ci rimane che prendere atto con compiacimento dello stato cui sono giunti i lavori e della necessità di completarli mediante l'approvazione del finanziamento in oggetto.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio il senatore Murgia per la sua chiara relazione ed assicuro il senatore Adamoli e la Commissione tutta che gli uffici tecnici del Ministero ritengono il presente finanziamento sufficiente per il completamento dell'opera che, come è stato sottolineato, è in una fase di lavoro molto avanzata.

Fatta questa doverosa precisazione, non mi resta che invitare gli onorevoli senatori ad approvare le norme in esame.

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 ed alla votazione degli articoli:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 2 miliardi in aggiunta a quella prevista dall'articolo 1 della legge 5 luglio 1961, n. 668, per la costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale centrale di Roma.

(*È approvato*).

Art. 2.

La somma indicata nel precedente articolo è iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1.500 milioni nell'anno finanziario 1966 e di lire 500 milioni nel 1967.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1966, si provvede con un'aliquota delle maggiori entrate di cui al decreto-legge 14 dicembre 1965, n. 1334, convertito in legge 9 febbraio 1966, n. 21, concernente l'importazione delle banane fresche.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1967 si provvede con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo,

destinato al finanziamento degli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il 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: « Autorizzazione di spesa per fronteggiare gli oneri della revisione dei prezzi contrattuali per le opere eseguite dall'ANAS e finanziate con leggi speciali » (2094) (*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: « Autorizzazione di spesa per fronteggiare gli oneri della revisione dei prezzi contrattuali per le opere eseguite dall'ANAS e finanziate con leggi speciali », già approvato dalla Camera dei deputati.

Anche su questo disegno di legge vi è il parere favorevole della 5ª Commissione permanente.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli senatori, l'articolo 3 della legge 23 ottobre 1963, n. 1481, dispone che all'onere derivante dalla revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche si provvede a carico dei capitoli di bilancio relativi ai lavori oggetto della revisione.

Pertanto, mentre per le opere finanziate con i fondi del bilancio ordinario è possibile far fronte anche a distanza di anni — quando cioè viene a maturare la revisione dei prezzi — con gli stanziamenti annualmente iscritti sul competente e corrispondente capitolo di bilancio, non altrettanto può farsi per i lavori finanziati con leggi speciali, per le quali sono esaurite le disponibilità di fondi per nuovi impegni di spesa.

Con legge 29 marzo 1965, n. 223, si è provveduto ad autorizzare la spesa di lire 3 miliardi per la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici finanziate con leggi speciali, provvedendosi al maggior onere a carico del fondo globale del Ministero del tesoro. Nulla è stato invece previsto e stanziato per lo stesso titolo a favore dell'ANAS; pertanto, l'Azienda medesima non è in grado di provvedere al pagamento delle revisioni dei prezzi riguardanti i lavori finanziati con leggi 21 maggio 1955 n. 463, 21 marzo 1958, n. 298, 24 luglio 1958, n. 622, 13 agosto 1959, n. 904 e 24 luglio 1961, n. 729, essendo esaurite le relative disponibilità finanziarie sia degli esercizi decorsi sia del corrente esercizio 1966.

Per ovviare a ciò è stato predisposto l'unito disegno di legge con il quale viene autorizzata la spesa di lire 7 miliardi per far fronte all'onere derivante dalla revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere di competenza dell'ANAS autorizzate da leggi speciali, le cui disponibilità globali o annuali risultino esaurite, in ragione di lire 3 miliardi per l'esercizio 1966 e di lire 4 miliardi per l'esercizio 1967.

C R O L L A L A N Z A . Mi sia permesso prendere lo spunto dal provvedimento in esame, onorevole Sottosegretario, per lamentare che la situazione alla quale si intende ovviare si manifesta oggi anche nel settore autostradale.

A suo tempo, con legge apposita, venne approvato un piano di finanziamento per la esecuzione di un certo gruppo di autostrade la cui realizzazione venne affidata alla Società Autostrade del gruppo IRI. Che cosa è avvenuto? Che il finanziamento previsto, a causa dell'aumentato costo sia del materiale che della mano d'opera, si è dimostrato insufficiente e, di conseguenza, non è stato portato a termine il numero di chilometri previsto.

Chi ha risentito in modo particolare di siffatta situazione è stato il Mezzogiorno di Italia. Intendo riferirmi, in special modo, all'autostrada « Adriatica » i cui lavori sono stati in parte appaltati ed in parte no, in quanto la Società Autostrade non ha alcuna garanzia che il Ministero dei lavori pub-

blici disponga dei finanziamenti necessari per il completamento dell'opera.

Richiamo ora l'attenzione della Commissione e dell'onorevole Sottosegretario su un fatto: mi consta che la Società Autostrade abbia proposto al Ministero di aumentare il pedaggio sulle autostrade già in esercizio per avere la possibilità di autofinanziarsi e fronteggiare i maggiori oneri derivanti dalla costruzione di taluni tratti autostradali.

Ora, a me pare che i pedaggi siano già molto elevati e, pertanto, mi domando fino a che punto convenga incoraggiare questa iniziativa della Società Autostrade. Ma il problema rimane e ritengo che il Ministero dei lavori pubblici se ne debba preoccupare.

Non è giusto, infatti, che proprio il Mezzogiorno d'Italia — dove le autostrade costituiscono una delle maggiori infrastrutture per favorire lo sviluppo di quelle zone — debba soffrire di questa situazione e, pertanto, chiedo all'onorevole Giglia di fornire alla Commissione, in questa o in un'altra seduta, notizie circa il mancato appalto dei lavori dell'autostrada « Adriatica ».

S P A T A R O . Mi associo alle giuste considerazioni del senatore Crollalanza circa l'importanza di ultimare la costruzione dell'autostrada « Adriatica »; il mancato finanziamento di alcuni tratti rende, infatti, del tutto inutile l'intera opera.

G E N C O , *relatore*. Condivido le osservazioni del senatore Crollalanza e vorrei aggiungere che, forse, si potrebbe trovare la via per uscire da questa situazione autorizzando la Società Autostrade a destinare i maggiori utili derivanti dall'incremento del traffico alla costruzione dei tratti autostradali non ancora realizzati.

C R O L L A L A N Z A . Ma se la Società Autostrade chiede l'aumento dei pedaggi!

G E N C O , *relatore*. L'incremento del traffico, rispetto alle previsioni, è stato del 20 per cento all'anno; gli introiti ricavati vanno in parte a compensare il capitale impiegato, in parte sono destinati alla manutenzione e, in parte, vengono dati al Tesoro.

Ebbene, la Società Autostrade invece di dare questa quota al Tesoro potrebbe trattenerla per autofinanziare le opere ancora da realizzare.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, mi pare di non dover aggiungere altro a quanto detto dall'onorevole relatore.

Rispondendo invece al senatore Crollalanza, dirò che il problema relativo al contrasto verificatosi tra le disponibilità finanziarie a suo tempo assegnate per la realizzazione della rete autostradale e l'aumento dei costi nel contempo verificatosi è stato oggetto di varie riunioni interministeriali.

Ai primi di marzo si è convenuto di costituire una Commissione apposita, della quale fanno parte rappresentanti dei Lavori pubblici, dell'ANAS, della Società Autostrade e del Tesoro, con il compito di determinare — tenendo conto dei fondi residui ancora da impegnare — una graduatoria tra le diverse esigenze.

Posso assicurare il senatore Crollalanza che, *in primis*, sarà tenuta presente l'esigenza del completamento dell'autostrada « Adriatica », la quale, come è noto, ha avuto appaltati solo alcuni tratti.

Mi farò carico di informare il Ministro delle richieste fatte in modo che, al più presto possibile, possa essere definita la linea d'azione da seguire per il completamento di questa autostrada.

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.

È autorizzata la spesa di lire 7 miliardi per far fronte agli oneri dipendenti dall'applicazione delle leggi 9 maggio 1950, n. 329, 23 ottobre 1963, n. 1481 e 21 giugno 1964, n. 463, per la revisione dei prezzi contrat-

tuali delle opere pubbliche di competenza dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, autorizzate da leggi speciali, le cui disponibilità globali o annuali risultino esaurite.

La detta somma, ripartita in ragione di lire 3 miliardi nell'esercizio 1966 e di lire 4 miliardi nell'esercizio 1967, sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa dell'A.N.A.S. per gli esercizi medesimi.

Le somme non impegnate entro il 31 dicembre di ciascuno degli esercizi suindicati saranno utilizzabili negli esercizi successivi.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere di lire 7 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 3 miliardi, mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 505 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'esercizio 1966 e, per lire 4 miliardi, mediante riduzione del corrispondente capitolo del predetto stato di previsione per l'esercizio successivo.

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

(*È approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per la costruzione del bacino di carenaggio di Trieste » (2109)

P R E S I D E N T E , *relatore*. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la concessione di un contributo per la costruzione del bacino di carenaggio di Trieste ».

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge del quale sono io stesso relatore.

Onorevoli senatori, più volte abbiamo dovuto rilevare la difficile situazione in cui si trova la città di Trieste, mutilata nel suo territorio, tuttora carente di efficienti comunicazioni con il suo entroterra, abbisognevole di ammodernamenti e di integrazioni nelle sue strutture portuali.

A dire il vero, sono stati approvati taluni provvedimenti legislativi tendenti ad eliminare i lamentati inconvenienti; ricordo la nota legge dei 45 miliardi destinati all'esecuzione di importanti opere portuali, cantieristiche, ferroviarie e stradali, interessanti direttamente la città, e, tra il provvedimenti più recenti, cito il disegno di legge n. 1945, divenuto legge 20 dicembre 1966, n. 1115, con il quale vennero determinate le opere da eseguirsi con i 2,5 miliardi attinti dai 75 miliardi relativi al primo stralcio del piano per i porti (legge 27 ottobre 1965, n. 1200), ed ancora il disegno di legge n. 1959, divenuto legge 24 dicembre 1966, n. 1278, con il quale venne concesso all'Azienda portuale dei magazzini generali un contributo straordinario di lire 2 miliardi per la sistemazione economico-finanziaria dell'Azienda stessa.

Ma vi è un settore nel quale intervenire tempestivamente a seguito dei recenti sviluppi delle costruzioni navali; mi riferisco, precisamente, al settore dei trasporti specializzati, alle petroliere che raggiungono oggi dimensioni superiori alle 150.000 tonnellate, dimensioni che, come è noto, saranno largamente superate in un avvenire abbastanza prossimo.

Occorre, quindi, dotare la città di Trieste di un bacino di carenaggio capace di ospitare unità di tali dimensioni; ciò è tanto più indispensabile ed urgente in quanto è ormai prossima la realizzazione del grande oleodotto transalpino Trieste-Monaco-Ingolstadt che farà affluire a Trieste, pare fin dal prossimo anno, al terminale dell'oleodotto, le moderne petroliere.

È da ricordare che l'attività cantieristica triestina è tradizionalmente apprezzata nel settore delle riparazioni navali; finora tale attività si è svolta in seno ai tre bacini di carenaggio esistenti, capaci di ospitare navi di stazza limitata, rispettivamente di 4.500, 7.200 e 30.000 tonnellate. Sarebbe

davvero inconcepibile che unità di maggiore tonnellaggio arrivassero al porto di Trieste con la necessità di qualche riparazione e non trovassero il bacino adatto a riceverle!

Si è pertanto costituito a Trieste un Consorzio fra il Comune, l'Amministrazione provinciale, la Camera di commercio, la Cassa di risparmio e l'IRI (Consorzio aperto eventualmente ad altri enti pubblici) per la realizzazione di un nuovo grande bacino di carenaggio, il cui costo è preventivato in circa 10 miliardi di lire.

Come per altri bacini del genere, che, data la spesa non sopportabile dagli enti locali interessati, hanno richiesto provvedimenti legislativi per la concessione di adeguati contributi statali (posso citare i bacini di carenaggio di Napoli, Palermo, Livorno, La Spezia, Taranto), anche per quello di Trieste il Governo ha predisposto il disegno di legge che è ora al nostro esame.

Esso si compone di due articoli: il primo prevede la concessione di un contributo nei limiti dell'80 per cento della spesa occorrente e, comunque, non superiore a 8 miliardi di lire; il secondo articolo stabilisce la ripartizione della spesa in cinque anni — dal 1967 al 1971 — da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e ne indica la copertura.

La 5ª Commissione finanze e tesoro ha espresso il suo parere favorevole.

Confido, onorevoli colleghi, che vorrete riconoscere la validita delle precedenti considerazioni e darete la vostra approvazione a questo provvedimento, tanto atteso dalla popolazione triestina.

G I A N C A N E . Io sono favorevole a questo provvedimento che prevede la costruzione di un bacino di carenaggio a Trieste, in quanto ritengo che i bacini di carenaggio siano necessari specialmente laddove esistono attrezzature cantieristiche.

Desidero però cogliere questa occasione per porre l'accento su un problema che riguarda la mia città. Tutti sappiamo quello che sta avvenendo oggi a Taranto. A parte le strutture del grande centro siderurgico, il mese venturo entrerà in funzione una raffineria. Ed abbiamo un bacino di carenaggio, che dovrebbe considerarsi uno dei più grandi d'Europa, la cui costruzione è stata realizzata solo per il 75 per cento. La marina militare spende ogni anno per la manutenzione dei macchinari circa 30 milioni, ma il bacino è rimasto inesplicabilmente incompiuto. E ciò mentre si stanziano fondi per costruire altri bacini di portata minore.

Per questo vorrei invitare il Ministero dei lavori pubblici a prendere contatti con il Ministero della difesa perchè si decidano le misure necessarie per il completamento di un'opera così importante non solo per l'economia della nostra zona, ma per quella del Mezzogiorno e dell'intero Paese.

G E N C O . Condivido le apprensioni manifestate dal senatore Giancane e mi unisco a lui nell'invito rivolto al Governo.

Poichè si sta discutendo della costruzione del bacino di Trieste, vorrei sapere quale sarà la capacità dell'opera che si intende realizzare.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Sarà di 200 mila tonnellate.

G E N C O . C'è da tener presente che circolano attualmente in tutti i mari le cosiddette « superpetroliere ». Secondo le previsioni, entro il 1970 se ne costruiranno di stazza addirittura superiore alle 300 mila tonnellate. Quindi, un bacino da 200 mila tonnellate potrà rivelarsi domani insufficiente.

Dando perciò il mio voto favorevole al provvedimento, vorrei raccomandare che nella costruzione del bacino di Trieste si tenesse conto di un futuro anche prossimo. Se questo comporta un maggiore onere per il Ministero dei lavori pubblici, poco conta. L'importante è che si realizzi un'opera che almeno preveda il progresso che si avrà in questo settore.

V I D A L I . Onorevoli colleghi, quando si parla dei miliardi che Trieste ha avuto negli ultimi venti anni, si ha l'impres-

sione che ogni triestino sia almeno milionario! L'anno scorso sul « Corriere della Sera » si diceva che con 200 miliardi Trieste avrebbe potuto ammodernare i suoi cantieri, creare le infrastrutture tra la città ed il suo retroterra, eccetera.

Io sono convinto che Trieste ha avuto almeno 300 miliardi in questi ultimi vent'anni. Ma il fatto grave è che tutti questi soldi sono stati erogati senza un piano organico, per cui a Trieste non si vedono i risultati di tanta spesa. Lei, signor Presidente, che è della mia regione, sa per esempio che abbiamo un'autostrada Udine-Trieste che in questo momento non serve a nulla, se non si realizza la diramazione per Palmanova e finchè non si potrà disporre dell'autostrada Trieste-Venezia. Io non dico che questi denari siano andati a finire nelle tasche di qualcuno; dico che non sono stati utilizzati in modo organico.

Ora, la mia preoccupazione di fronte a questo disegno di legge non è solo che la capacità del bacino sia inadeguata alle esigenze future (200 mila tonnellate sono quasi un anacronismo; bisognerebbe arrivare almeno a 300 mila), ma e anche un'altra, che ho già manifestato in questa Commissione. Tra due mesi entrerà in funzione l'oleodotto. Per quell'epoca arriveranno a Trieste dalle 500 alle 600 cisterne e tra sei mesi ne arriveranno un migliaio all'anno. Ora, l'ultimo stanziamento per la costruzione del bacino è previsto per il 1971; ma le navi non possono attendere 5 anni per avere un bacino di carenaggio.

Come è noto, i bacini di carenaggio stanno sorgendo nel nostro Paese come funghi: in ogni città che abbia un porto si costruisce un bacino di carenaggio. Anche vicino a Trieste ne abbiamo uno, quello di Monfalcone, un bacino fisso, in muratura, per navi di 150 mila tonnellate.

Ora, bisognerebbe vedere se è possibile portare a termine la costruzione del bacino di Trieste prima dei cinque anni previsti. Altrimenti correremo il rischio che quando l'opera sarà stata completata le navi in arrivo non se ne serviranno. È naturale, infatti, che una compagnia navale, quando si è adusata a servirsi di un determinato bacino ed ha visto che i lavori vi sono bene eseguiti, continua a servirsene anche in seguito.

Richiamo quindi l'attenzione della Commissione e del Governo su questo aspetto della questione, che mi pare importante: tra due mesi entrerà in funzione l'oleodotto, mentre la costruzione del bacino di carenaggio sarebbe ultimata solo nel 1971.

C R O L L A L A N Z A . Sono favorevole, naturalmente, al provvedimento, tenuto conto di una realtà che si sta determinando a Trieste e, comunque, delle condizioni purtroppo depresse dell'economia di quella città. Il disegno di legge può costituire un incentivo per migliorare la situazione.

Devo però rilevare come la richiesta del collega Giancane sia quanto mai logica ed opportuna. Da anni si assiste, direi deplorevolmente, al fenomeno dell'abbandono di un'opera colossale, il bacino di carenaggio di Taranto, destinato a diventare, secondo le previsioni, il più grande bacino del Mediterraneo.

A D A M O L I . L'opera doveva essere destinata a Genova; fu poi deciso di realizzarla a Taranto per motivi di urgenza.

C R O L L A L A N Z A . Si tratta di un'opera veramente ciclopica, per l'imponenza delle sue strutture e per la grandiosità dell'impostazione.

Io stesso ho più volte richiamato l'attenzione del Governo sul problema, in occasione della discussione dei bilanci dei lavori pubblici. Ma il Governo non ha avuto orecchie per ascoltare gli appelli che venivano, ragionevolmente, da alcuni settori del Parlamento.

Oggi la realtà è questa. Il completamento di quest'opera è quanto mai necessario, nonostante che nel frattempo si siano costruiti altri bacini e che se ne costruisca uno grandioso come quello di Trieste, perchè tutta la politica dei petroli si sviluppa ormai attraverso le risorse che esistono in Africa. Noi assisteremo alla costruzione di una serie di oleodotti che, passando attraverso la Penisola, costituiranno i veicoli di

collegamento per i rifornimenti di petrolio in tutta l'Europa. Quindi, non solo è importante costruire il bacino di Trieste, non solo è necessario completare il bacino di Taranto, ma sarà necessario costruire altri bacini in altri porti della Penisola.

Comunque, il completamento del bacino di Taranto è quanto mai necessario, sia in vista della prossima entrata in funzione della raffineria, sia perchè la città è in una posizione assai favorevole per le navi che fanno rotta nel Mediterraneo e sarebbe quanto mai deplorevole che si lasciasse andare in rovina un'opera di così grande interesse.

Concludendo, vorrei pregare il Sottosegretario di rendersi interprete presso il Governo del voto espresso, unanimemente mi pare, dalla Commissione.

CHIARIELLO. Mi associo ai colleghi che mi hanno preceduto, sia per quanto riguarda l'approvazione del disegno di legge, sia per quanto riguarda la questione del bacino di Taranto. Questo del bacino di Taranto non è l'unico esempio di opere iniziate, che arrivano quasi all'ultimazione e poi rimangono incompiute, mentre si da inizio alla costruzione di altre. La stessa cosa avviene del resto anche per le fabbriche: mentre alcune chiudono, altre se ne aprono. È un fenomeno che si verifica un po' in tutta Italia.

Mi esprimo quindi in senso favorevole sia al provvedimento in esame che al voto della Commissione.

PRESIDENTE, *relatore*. Non è da meravigliarsi se la questione del bacino di Taranto è diventata nella nostra discussione quasi più importante di quella che riguarda il disegno di legge. Certamente non si può pensare che un'opera di quel genere, che è stata realizzata per il 75 per cento, rimanga ferma per tanto tempo. Ricordo che la decisione di realizzare la costruzione a Taranto anzichè a Genova fu presa quando io ero Sottosegretario alle partecipazioni statali.

Penso quindi che il voto espresso dalla Commissione possa concretarsi in un ordine del giorno, che ritengo sarà accettato dal Governo.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi pare opportuno sottolineare alcuni punti.

Innanzitutto, il periodo di cinque anni indicato nel disegno di legge non è legato alle disponibilità finanziarie ma ai tempi tecnici di attuazione dell'opera, che sono previsti intorno ai tre anni e mezzo. Nella realizzazione della costruzione non inciderà quindi lo stanziamento suddiviso in cinque esercizi; anzi, il Ministero dei lavori pubblici ha dato direttive all'Ufficio opere marittime perchè i lavori vengano effettuati il più rapidamente possibile.

Quanto alla spesa, il Consorzio appositamente costituito farà fronte alla parte eccedente il contributo previsto attraverso l'accensione di mutui.

Non c'è altro da aggiungere se non che l'opera dovrà essere realizzata con urgenza, sia in vista della prossima entrata in funzione dell'oleodotto, sia per i riflessi che essa avrà nello sviluppo dell'economia della zona.

Per quanto riguarda il bacino di Taranto, debbo dire che non sono al corrente dello stato dei lavori. Il senatore Giancane poco fa accennava al Ministero della difesa...

GIANCANE. Sì, per quanto riguarda l'uso del nuovo arsenale militare. Oggi l'arsenale non esiste più. C'è una legge che prevede la dismissione di questi beni. Approfittiamo allora perchè quest'opera sia ultimata.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Comunque, mi accerterò dello stato della pratica; vedrò se vi sono conflitti di competenza e ne informerò la Commissione.

PRESIDENTE, *relatore*. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Giancane, al quale hanno aderito

i rappresentanti di tutte le parti politiche. Esso è del seguente tenore:

« Il Senato,

considerato che il bacino di carenaggio nel Mar Grande di Taranto è un'opera iniziata nel 1939 e che quando fu sospesa era già stata realizzata per il 75 per cento, invita il Governo a predisporre le misure necessarie per l'immediato completamento dell'opera stessa ».

G I G L I A , *Sottosegertario di Stato per i lavori publbici.* Accolgo l'ordine del giorno ed invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E , *relatore.* 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.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere al Consorzio per il bacino di carenaggio di Trieste un contributo per la costruzione di un bacino fisso di carenaggio, con annesso impianto di degasificazione delle navi, nel porto di Trieste. Il contributo non può superare la misura dell'80 per cento della spesa e, comunque, l'importo di lire 8 miliardi.

Le modalità di erogazione del contributo previsto dal comma precedente sono fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

(*È approvato*).

Art. 2.

La somma di lire 8 miliardi di cui all'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'anno finanziario 1967, di lire 1 miliardo e 500 milioni nell'anno finanziario 1968, di lire 2 miliardi in ciascuno degli anni finanziari 1969-1970 e di lire 1 miliardo e 500 milioni nell'anno finanziario 1971.

All'onere di lire 1 miliardo derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1967 si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo riguardante provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,05.

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