

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

---

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE E SULLE SUE PROSPETTIVE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto Stenografico

---

1<sup>a</sup> SEDUTA

MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 1974

---

Presidenza del Presidente MARTINELLI

---

**INDICE DEGLI ORATORI**

|   |            |
|---|------------|
| PRESIDENTE . . . . .                                      | Pag. 3, 11 |
| LAURICELLA, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . . | 3          |

*La seduta ha inizio alle ore 11,50.*

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno prevede lo svolgimento dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive.

Diamo inizio a questa indagine, da tempo deliberata dalla nostra Commissione e debitamente autorizzata dal Presidente del Senato, con l'audizione del Ministro dei lavori pubblici cui do la parola.

LAURICELLA, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, anzitutto desidero dare atto dell'importanza dell'iniziativa assunta dal Senato, ed in particolare da questa Commissione, iniziativa che si inserisce nel contesto di un ripensamento di tutto il sistema dei trasporti del nostro Paese.

Ritengo opportuno, sottolineare preliminarmente alcuni fattori che hanno condizionato pesantemente la politica autostradale.

È noto come l'irreversibile aumento del costo dell'energia abbia determinato un sensibile aumento del costo del trasporto e quindi della produzione, legata direttamente e indirettamente al trasporto su strada.

Sotto questo profilo appare pertanto indispensabile ricercare con decisione la massima economia sul costo del trasporto, da realizzare anche attraverso una rete autostradale sufficiente, ma soprattutto integrata da un organico reticolo di strade secondarie che realizzi efficacemente quel processo di diffusione territoriale auspicato nel quadro generale della mobilità.

Siamo in presenza di esigenze che possono essere soddisfatte solo ed a condizione che si ponga mano a soluzioni integrate che accentuino l'intervento pubblico per la viabilità ordinaria statale. Una linea di iniziativa, questa, che va a sua volta integrata con la viabilità minore e quindi d'intesa con le regioni, le quali già devono esse-

re partecipi del momento programmatico e decisionale.

Non potendo comprimere il costo dell'energia occorre, ripeto, ricercare la massima economia sul costo del trasporto: economia che presuppone strade migliori, più scorrevoli e sicure, e movimenti di merci effettuati con carichi unitari più elevati, per diminuire l'incidenza del fattore energia su ogni tonnellata di merce trasportata.

In questo contesto ritengo sia indispensabile dare concreto avvio a quel processo di ristrutturazione ed adeguamento della rete stradale che non solo non ignori l'esistenza dell'ossatura autostradale, ma anzi la utilizzi allo scopo di massimizzare i benefici diretti e mediati che la collettività può ricavare dall'esercizio di una efficiente viabilità.

Comunque, a conclusione di questa breve premessa di carattere generale, voglio confermare che, data la rilevante entità degli impegni finanziari richiesti per la costruzione delle infrastrutture viarie, è necessario predisporre un organico programma generale in cui gli investimenti previsti siano classificati in base alla loro redditività, per poi poter passare alla realizzazione delle opere secondo una successione razionale ed altamente produttiva.

D'altro canto mi sembra che sia opportuno e necessario guardare questa particolare materia in un contesto organico di sistemazione dei trasporti su tutto il territorio nazionale. Bisogna, a mio avviso, evitare di continuare in una politica di interventi discontinui e non coordinati, soprattutto non correlati ad un'impostazione di pianificazione territoriale e di programmazione economica. Ricondurre tutto il sistema dei trasporti del nostro Paese ad una sistemazione coordinata ed unitaria; riferire questo ad una visione pianificata ed organica di interventi nel territorio; inserire questi interventi nel vivo della programmazione economica: ciò serve anche a far cadere ogni possibile insorgenza di visioni settoriali e di impulsi estemporanei.

Passando ad illustrare la situazione ed i programmi della rete autostradale in con-

cessione, desidero ricordare che la consistenza di tale rete può compendersi in 6090,3 chilometri, di cui: chilometri 4481 (73,5 per cento) in esercizio, chilometri 603,6 (9,9 per cento) in fase di costruzione e chilometri 1005,7 (16,5 per cento) di prossimo inizio.

In particolare, la società « Autostrade » (Gruppo IRI) ne ha in esercizio chilometri 2297,4, in costruzione chilometri 316,3 e di prossimo esercizio chilometri 303,8, per un totale di chilometri 2917,5.

Gli ampliamenti previsti dall'attuale rete autostradale sono così ripartiti: chilometri 215,6 (in fase di costruzione) da parte della società « Autostrade »; chilometri 367,1 (di prossimo inizio) da parte di altre società.

Pertanto, le infrastrutture autostradali da realizzare nel periodo 1974-82 — compresi gli ampliamenti — ammontano complessivamente a chilometri 2192 di cui chilometri 1609,3 (73,4 per cento) si riferiscono a nuove iniziative già assentite e chilometri 582,7 (26,5 per cento) ad ampliamenti ed opere varie.

Di queste, la società « Autostrade » ne ha in fase esecutiva chilometri 620,1 (28,3 per cento), relativi a nuove costruzioni e chilometri 215,6 (9,8 per cento) relativi ad ampliamenti, mentre le altre società hanno in costruzione chilometri 989,2 (45,1 per cento) per nuove opere e chilometri 367,1 (16,7 per cento) relativi ad ampliamenti.

I relativi impegni di spesa (in miliardi di lire) sono: per la società « Autostrade » 624,7 e 52,4, rispettivamente per nuove autostrade e per ampliamenti; altre società: 1137,5 e 147, rispettivamente per nuove autostrade e per ampliamenti.

In totale, quindi, sono previsti per il periodo 1974-82 investimenti per il 1961,6 miliardi di lire, di cui 1762 (90 per cento) per la costruzione di nuove autostrade e 199,4 (10 per cento) per ampliamenti di autostrade già esistenti.

Specificatamente, la situazione attuale delle infrastrutture autostradali — compresi gli ampliamenti — da realizzarle nel periodo 1974-82 è la seguente:

autostrade affidate in concessione alla società « Autostrade » del gruppo IRI:

Voltri-Alessandria (chilometri 87): primo tronco dell'autostrada dei Trafori; interamente in costruzione, presenta un avanzamento medio dei lavori di circa il 50 per cento; se ne prevede l'ultimazione nel giugno del 1976 anche se, con molta probabilità, si aprirà nel corso del 1975 il tratto funzionale Ovada-Alessandria, con il relativo raccordo con Predosa;

Alessandria-Stroppiana-Santhià (chilometri 65,5): secondo tronco dell'autostrada dei Trafori; interamente in costruzione, presenta un avanzamento medio di circa il 10 per cento; se ne prevede il completamento nel dicembre del 1976; per il restante tratto Stroppiana-Gravellona Toce, con diramazione per Sesto Calende, la società concessionaria sta predisponendo la progettazione esecutiva;

Caserta-Salerno (chilometri 61,6: l'autostrada è in costruzione nella sua quasi totalità e cioè da Caserta a Salerno-Mercato San Severino (chilometri 54,9). I lavori presentano un avanzamento medio del 60 per cento circa e si prevede l'ultimazione del primo tratto, Caserta-Nola, nel dicembre del corrente anno. Per il tratto successivo, da Nola a Salerno, l'apertura al traffico avverrà presumibilmente nell'aprile del 1975.

Per quanto concerne la bretella Sarno-Pagani, di chilometri 6,7, si segnala l'ultimazione del progetto esecutivo e di tutti i relativi elaborati;

Bari-Sibari (chilometri 203,5). Il primo tronco Bari-Taranto, di chilometri 68,9, è interamente in costruzione. I relativi lavori presentano un avanzamento medio di circa il 60 per cento e se ne prevede l'ultimazione nel dicembre dell'anno in corso. Il tratto successivo Taranto-Sibari è oggetto di attenti studi da parte della concessionaria.

Udine-Tarvisio (chilometri 90). Attualmente è in corso di costruzione il primo tronco Udine-Carnia di chilometri 40, con una percentuale di avanzamento medio del 5 per cento circa. Ultimazione prevista: giugno 1977.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (31 luglio 1974)

Per il tronco successivo Cannià-Tarvisio è in corso di redazione il progetto esecutivo.

Sono, inoltre, in corso di esecuzione da parte della società concessionaria gli ampliamenti della sede stradale delle seguenti autostrade:

Milano-Napoli: terza corsia nel tratto Piacenza-Bologna (chilometri 130,8); avanzamento dei lavori: 70 per cento circa; ultimazione prevista: aprile 1976;

Milano-Napoli: seconda carreggiata dei raccordi Capodichino e Barra (chilometri 8,3); avanzamento dei lavori: 20 per cento; ultimazione prevista: aprile 1977. Si segnalano le notevoli difficoltà incontrate dalla concessionaria per l'acquisizione dei terreni, difficoltà che hanno ritardato pesantemente la realizzazione dell'opera;

Milano-Brescia: terza corsia del tratto Milano-Bergamo (chilometri 46); avanzamento dei lavori: 55 per cento circa; ultimazione prevista: dicembre 1975;

Genova-Savona: seconda carreggiata del tronco Mulledo-Albisola (chilometri 30,5); avanzamento dei lavori: 65 per cento circa. Ultimazione prevista luglio 1975.

La situazione relativa alle autostrade affidate in concessione ad altre società concessionarie è la seguente:

Parma-mare (chilometri 101): aperta al traffico per chilometri 88. Risulta interamente in costruzione il tratto Montelugo-Pontremoli. I relativi lavori sono quasi ultimati e se ne prevede l'apertura al traffico nel corso del corrente anno;

Mestre-Trieste con diramazioni Palmanova-Udine e Portogruaro-Pordenone (chilometri 168,1). L'autostrada è quasi interamente aperta al traffico. Al suo completamento mancano solo 3 chilometri del terminale a Pordenone della diramazione Portogruaro-Pordenone. I relativi lavori presentano un avanzamento di circa l'85 per cento e saranno ultimati nell'anno in corso;

Brennero-Modena con diramazioni Bolzano-Merano e Rovereto-Iago di Garda (chilometri 355). L'autostrada è aperta al traffico dal Brennero a Modena (chilometri 315).

Per le due diramazioni sono in fase di elaborazione i progetti esecutivi;

Aosta-Quincinetto (chilometri 53,6). Aperta al traffico nella sua quasi totalità (chilometri 47,5); manca, al suo completamento, il tratto Aosta Est-Aosta Centro, non ancora iniziato;

Popoli-Pescara (chilometri 42,8). In esercizio chilometri 17,8 da Scafa a Pescara. Il restante tratto è in corso di costruzione e presenta un avanzamento medio del 65 per cento circa; se ne prevede l'ultimazione nel prossimo anno;

L'Aquila-Villa Vomano (chilometri 48,3). Sono in corso di costruzione i tronchi L'Aquila-Assergi e Assergi-Caldarola, (con la galleria del Gran Sasso) per complessivi chilometri 36,9. Ultimazioni previste: L'Aquila-San Giacomo (circonvallazione della città de L'Aquila, chilometri 10 circa): dicembre 1974; San Giacomo-Assergi: estate 1975; Assergi-Caldarola: dicembre 1976;

Tangenziale di Napoli (chilometri 20,2). L'autostrada è in esercizio per chilometri 13,8 e mancano al suo completamento i 6,4 chilometri dei tratti Camaldoli-Arenella e Corso Malta-Napoli Est, interamente in costruzione e pressochè ultimati (avanzamento medio circa 90 per cento). L'opera sarà aperta al traffico nel corso del corrente anno 1974;

Sistema tangenziale di Torino (chilometri 78,3). L'autostrada è in esercizio per chilometri 43,2. Mancano al suo completamento chilometri 14 sulla tangenziale Nord, che presentano un avanzamento medio del 55 per cento circa. 11 chilometri di tale tangenziale entreranno in esercizio nel prossimo mese di ottobre. I restanti 3 chilometri saranno ultimati nell'estate del 1975. Mancano, inoltre, al completamento di tutto il sistema in questione i chilometri 21,1 della diramazione per Pinerolo, che — appaltata nel dicembre 1973 — sarà presumibilmente ultimata nell'estate del 1975;

Formola-La Spezia (chilometri 5): tale collegamento dell'autostrada ligure-toscana con la città di La Spezia è interamente in costruzione. I relativi lavori procedono con regolarità e presentano un avanzamento me-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (31 luglio 1974)

dio dell'85 per cento circa. Se ne prevede l'ultimazione entro il corrente anno;

Livorno-Civitavecchia (chilometri 237). L'autostrada è ancora da iniziare;

Patti-Buonformello (chilometri 116,9). risultano in costruzione chilometri 46. Nel prossimo mese di agosto si aprirà al traffico il tratto Cefalù Ovest-Buonformello. Sul restante tratto in costruzione (Patti-Rocca di Caprileone) i lavori proseguono con regolarità anche se in alcune gallerie le imprese costruttrici si sono imbattute in grosse difficoltà non prevedibili;

Roma-Portonaccio (chilometri 7,3). Quasi interamente in costruzione il tronco di penetrazione a Roma del sistema autostradale abruzzese presenta un avanzamento medio del 75 per cento circa. Se ne prevede l'ultimazione alla fine del corrente anno. Deve ancora essere appaltato un lotto di circa 1 chilometro. Per esso si attende la stipula di una convenzione con il comune di Roma;

Avezzano-Popoli (chilometri 57,2). Sono in costruzione chilometri 46,4. Sul tratto Avezzano-Celano (chilometri 11) i lavori presentano un avanzamento medio del 65 per cento circa e saranno presumibilmente terminati entro il prossimo anno. Sul tratto Celano-Cocullo (chilometri 23,5) l'avanzamento è del 45 per cento ed i relativi lavori saranno ultimati nel dicembre del 1975. I restanti chilometri 11,9 del tratto Cocullo-Pratola Peligna saranno ultimati nell'estate del 1976;

Villa Vomano-Alba Adriatica (chilometri 34,3). Tale autostrada deve essere ancora iniziata. Sono in corso gli studi preliminari della progettazione esecutiva;

Messina Nord-Messina Sud (chilometri 8,6). L'opera è in avanzata fase di costruzione ed un primo tratto di essa è stato già posto in esercizio nel mese di luglio, mentre il suo completamento è previsto per il febbraio del 1975;

collegamento autostradale Messina-Catania con la tangenziale di Catania (chilometri 9,8). L'autostrada deve essere ancora iniziata;

Siracusa-Gela (chilometri 115). Risultano consegnati alle imprese chilometri 11. I relativi lavori sono stati però sospesi a seguito di importanti ritrovamenti archeologici. Dal consorzio concessionario è stata perciò predisposta una variante al progetto esecutivo che è già stata inviata all'ANAS, per la prescritta approvazione. Parimenti all'ANAS è stato trasmesso il progetto esecutivo del secondo tronco Cassibile-Rosolini di chilometri 25 circa;

Trento-Rovigo (chilometri 133). L'autostrada è in costruzione per complessivi 43,8 chilometri. L'avanzamento medio del tronco Vicenza-Piovene Rocchette (chilometri 36,4) è del 25 per cento circa. I relativi lavori saranno presumibilmente ultimati alla fine del prossimo anno. Il tronco Lastebase-Val di Centa (chilometri 7), comprendente la galleria di Lavarone, di recente appalto, sarà ultimato nel 1979;

Torino-Bardonecchia (chilometri 68,2). Concessa nel giugno 1973, l'autostrada sarà costruita dalla società concessionaria del traforo del Frejus. Per tale opera si sta predisponendo la progettazione esecutiva.

Necessaria a questo punto appare la precisazione che le previsioni di spesa precedentemente indicate si riferiscono ai puri costi di costruzione e non tengono conto pertanto dei relativi oneri finanziari e delle difficoltà obiettive che potranno far lievitare, in misura non indifferente, le previsioni medesime. Appare opportuno, a tale proposito, ricordare brevemente le difficoltà obiettivamente riscontrabili nel settore. Preliminarmente è da mettere in luce l'abolizione, ad opera del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, di tutte le agevolazioni di carattere fiscale che contraddistinguevano la realizzazione di tali tipi di infrastrutture varie. Con detto decreto del Presidente della Repubblica, infatti, sono stati aboliti gli sgravi fiscali dell'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e ciò si è tradotto, inevitabilmente, in un aggravio di costi per le singole società concessionarie, per talune delle quali il fenomeno ha assunto aspetti veramente notevoli. Per altro la contemporanea entrata in vigore

dell'IVA sulle tariffe autostradali con il 1º gennaio 1974 ha determinato una contrazione nei volumi di traffico. La crisi energetica, poi, con tutte le misure adottate dal Governo per farvi fronte ha sensibilmente aggravato il fenomeno, determinando un ulteriore elevato calo — nei mesi testè trascorsi — di detti volumi di traffico per tutte le società concessionarie di autostrade, fenomeno che, perdurando nel tempo, porterà necessariamente ad una revisione quasi totale dei piani finanziari posti a base delle concessioni, con possibilità, in alcuni casi, di pesanti conseguenze per lo Stato che, è bene ricordarlo, è garante degli impegni economico-finanziari delle concessionarie autostradali. Inoltre, per le concessionarie che hanno in corso programmi costruttivi (o avviati o da avviare) ed in misura minore anche per le altre, si presenta in questi momenti in tutta la sua gravità, il problema della restrizione del credito operata nel mercato finanziario, restrizione del resto dettata da ragioni di politica economica, volte a sanare, nell'ambito di una grave crisi che investe tutte le economie occidentali, il forte disavanzo della nostra bilancia dei pagamenti. È noto, infatti, che il denaro da reperire sul mercato finanziario presenta, oggi, tassi di interesse che vanno dal 14 al 18 per cento, mentre tutti i piani finanziari delle società concessionarie che hanno stipulato *ex lege* 20 aprile 1971, n. 287, una nuova convenzione di concessione, hanno posto a base degli stessi il reperimento dei capitali a medio e lungo termine a tassi medi di circa l'8-9 per cento. Appare, peraltro, opportuna l'avvenuta sospensione da parte della società « Autostrade » del gruppo IRI, nel contesto di questa difficile situazione riscontrabile nel settore, della realizzazione di tutto quel complesso di interventi di ampio respiro volti a potenziare ed a mantenere in ottimali livelli di efficienza funzionale la propria principale direttrice Nord-Sud costituita dall'autostrada Milano-Napoli. Alla luce di quanto esposto ritengo peraltro doveroso evidenziare la realizzazione di alcune opere che, a grandi linee, possono rispondere ad effettive esigenze della viabilità maggiore; evidenziare,

cioè, alcuni completamenti che si ritengono veramente indispensabili, oltre, naturalmente, a tutti quegli interventi che si rendono di volta in volta necessari al fine di mantenere inalterato l'ottimale livello di esercizio richiesto dall'utenza autostradale. In questo quadro è proprio perchè si tratta di interventi integrati per la maggiore e più attiva sistemazione dei trasporti nel nostro Paese, bisogna considerare con una certa attenzione, l'assunzione di iniziative adeguate e meditate per determinati collegamenti viari internazionali. Si è detto che siamo in prossimità della riapertura del canale di Suez, un evento questo particolarmente rilevante per il nostro Paese e per il suo ruolo di tramite attivo di arrivi e partenze, di flussi economici e commerciali. In questo quadro si inseriscono i completamenti di autostrade già concesse e previsti nelle convenzioni novative ai sensi della legge 28 aprile 1971, n. 287, recante modifiche ed integrazioni all'attuale legislazione autostradale, che, al fine di uniformare la normativa delle società concessionarie ed allo scopo di permettere un aggiornamento dei piani finanziari, ha previsto all'articolo 2, la possibilità, per le società che ne avessero fatto richiesta, di stipulare una convenzione novativa che unifichi e sostituisca, a tutti gli effetti, quelle vigenti. In proposito faccio rilevare che la ANAS ha già stipulato le convenzioni di aggiornamento con le seguenti 15 società:

- 1) « Autostrada Serravalle-Milano-Ponchiasso »;
- 2) « Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova »;
- 3) « Autostrada Torino-Savona »;
- 4) « Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta »;
- 5) « Autostrade Meridionali »;
- 6) « Autostrade di Venezia e Padova »;
- 7) « Autostrada Ligure-Toscana »;
- 8) « Autostrade Valdostane »;
- 9) « Autovie Venete »;
- 10) « Autostrade romane e abruzzesi »;
- 11) « Autostrada dei fiori »;

8ª COMMISSIONE

1º RESOCONTO STEN. (31 luglio 1974)

- 12) « Autostrade centro-padane »;
- 13) « Consorzio autostrada Messina-Catania »;
- 14) « Autostrada del Brennero »;
- 15) « Consorzio autostrada Messina-Palermo ».

Restano, pertanto, da stipulare ancora cinque convenzioni con le seguenti società:

- 1) « Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza »;
- 2) « Autocamionale della Cisa »;
- 3) « Società autostradale tirrenica »;
- 4) « Società Infracad »;
- 5) « Società autostradale della Valdastico ».

Inoltre, tra le opere di completamento delle autostrade già affidate in concessione a tali società, evidenzio, per la loro importanza ed attualità, quelle comprese nei programmi delle seguenti concessionarie:

- 1) « Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza »;
- 2) « Autocamionale della Cisa »,

per un totale complessivo di chilometri 93,8 e per un costo complessivo di 91 miliardi.

Passando ad illustrare, brevemente, tali iniziative si può dire che l'allacciamento dell'autostrada Torino-Piacenza, ora attestantesi a Santena, con la tangenziale nord di Torino, costituisce il mezzo per realizzare la piena funzionalità degli otto tronchi aperti al traffico. Difatti l'attuale mancanza di un adeguato terminale con penetrazione nella città di Torino costituisce un fattore no-

tevole di disincentivazione all'utilizzazione dell'autostrada. La realizzazione di tale tronco, invece, risponderà all'esigenza pressante di risolvere adeguatamente i problemi di viabilità presenti nella fascia periferica orientale della città di Torino.

Appaiono, infine, meritevoli di attenzione i problemi dell'autostrada della Cisa e dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. Per l'autostrada della Cisa è da tempo posta l'esigenza del suo completamento con il tronco Parma-Mantova. Per la Livorno-Civitavecchia, la cui concessione è già stata assentita nel 1969, il ritardo nella sua attuazione è derivato da difficoltà nella individuazione del tracciato definitivo.

Mentre sul piano strettamente amministrativo i due menzionati interventi potrebbero avere corso, non rientrando tra le nuove iniziative autostradali sospese dalla legge n. 287, è da valutare attentamente, sul piano politico ed economico, l'opportunità di darvi corso nella attuale congiuntura. Una pausa di attesa mi sembra opportuna; ma, al riguardo, desidero che la Commissione formuli in piena autonomia di giudizio, e quindi senza trovarsi di fronte a fatti compiuti, il suo parere sulla questione: parere al quale il Governo si rimette.

Nuove iniziative autostradali, in base al disposto dell'articolo 11 della legge 22 aprile 1971, n. 287, allo stato non sono previste. Peraltro, da ambienti locali ed organismi regionali, sono state ventilate nuove iniziative (con formulazione delle richieste di concessione), sulle quali riferisco per completezza di informazione, dando lettura del seguente prospetto:



8ª COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (31 luglio 1974)

| AUTOSTRADA                                      | Domanda di concessione | Km.     | Importo L. miliardi | Delibera CIPE 20 gennaio 1970 |
|---|------------------------|---------|---------------------|-------------------------------|
| 1) Catania-Siracusa . . . . .                   | 1970                   | 51,5    | 45,000              | non compresa                  |
| 2) Alemagna . . . . .                           | 1971                   | 188,0   | 300,772             | non compresa                  |
| 3) Di Val Trompia . . . . .                     | 1968                   | 14,0    | 10,250              | 2° Gruppo                     |
| 4) Civitavecchia-Orte . . . . .                 | 1969                   | 58,0    | 39,422              | 1° Gruppo                     |
| 5) Valserriana . . . . .                        | 1968                   | 32,0    | 25,000              | 2° Gruppo                     |
| 6) Gardesana (Brescia-Salò) . . . . .           | 1967                   | 29,5    | 21,800              | 2° Gruppo                     |
| 7) Aosta-Prè S. Didier . . . . .                | 1969                   | 29,8    | 29,063              | 1° Gruppo                     |
| 8) Padova-Treviso . . . . .                     | 1968                   | 32,0    | 13,870              | 3° Gruppo                     |
| 9) Valcamonica-Valtellina (Mortirolo) . . . . . | 1969                   | 12,0    | 25,500              | 3° Gruppo                     |
| 10) Ceva-Albenga . . . . .                      | 1968                   | 42,0    | 60,979              | 4° Gruppo                     |
| 11) Carcare-Acqui Predosa . . . . .             | 1968                   | 65,3    | 59,750              | 4° Gruppo                     |
| 12) Stelvio (compreso traforo) . . . . .        | —                      | 242,0   | 345,000             | non compresa                  |
| 13) Canosa-Sibari (del Salento) . . . . .       | 1968                   | 276,0   | 115,760             | non compresa                  |
| 14) Firenze-Livorno . . . . .                   | 1968                   | 97,0    | 68,000              | non compresa                  |
| 15) Vercelli-Broni . . . . .                    | 1969                   | 60,0    | 40,000              | non compresa                  |
| 16) Transpadana . . . . .                       | 1970                   | 390,0   | 260,000             | non compresa                  |
| 17) Agrate-Castasegna (della neve) . . . . .    | 1970                   | 192,2   | 195,392             | non compresa                  |
| 18) Agrate-Lecco-Colico-Chiavenna . . . . .     | 1971                   | 80,0    | 125,244             | non compresa                  |
| 19) Bergamo-Como-Varese (Pedemontana) . . . . . | 1971                   | 98,0    | 113,575             | non compresa                  |
| 20) Tigullio-Val di Taro . . . . .              | 1971                   | 60,3    | 124,825             | non compresa                  |
| TOTALI . . . . .                                |                        | 2.049,6 | 2.019,202           |                               |

Non si pensi, tuttavia, che il programma di completamenti più sopra esposto si riferisca ad opere « di regime », che difficilmente potrebbero essere oggetto di attenzione in un momento politico come questo: esse sono invece coerenti con l'esigenza di mantenere inalterato l'attuale livello di servizio richiesto dall'utenza autostradale. In secondo luogo, l'aumento dei prezzi del carburante mette ancor più in evidenza gli effetti positivi di una riduzione del costo del trasporto autostradale; in altri termini, l'investimento necessario per i miglioramenti è tanto più giustificabile quanto più l'aumento

dei prezzi dei fattori che entrano nella determinazione del costo del trasporto dà luogo a livelli sempre più elevati di beneficio.

Interrompere il programma di miglioramento sarebbe, pertanto, senz'altro ingiustificabile proprio perchè tali miglioramenti oggi trovano maggiore giustificazione che non al momento in cui furono decisi. Occorre, quindi, non affrettarsi verso conclusioni capaci di pregiudicare quel che di nuovo si è realizzato e, soprattutto, quello che fermamente vogliamo cresca nel prossimo futuro.

D'altra parte, se sono innegabili i progressi dipendenti dalla concretizzazione di una rete autostradale efficiente ed apprezzata anche all'estero, neppure è innegabile la constatazione di vie interne tuttora dissestate. Negli ultimi quindici anni, infatti, la costruzione dell'intero sistema autostradale e di alcune strade moderne, l'elettrificazione e l'ammodernamento di alcune linee ferroviarie, e il raddoppio di altre, hanno apportato un netto miglioramento ad una situazione che si stava facendo insostenibile. Tuttavia non si può affermare che questi interventi siano sempre stati inseriti in una visione generale predisposta per conseguire un armonico sviluppo della rete di trasporto; ancora sussistono non pochi squilibri e notevoli carenze, che costituiscono una forte remora al processo evolutivo della economia delle aree depresse.

Innanzitutto esiste la non più procrastinabile esigenza di eliminare, anche nel settore della viabilità, quella struttura dualistica che caratterizza la realtà socio-economica del nostro Paese, neutralizzando al contempo quelle secche squilibrate che ancora permangono in vaste zone collinari e montane del Nord. Direttamente connessa con questa impostazione e questa scelta politica va perciò considerata una politica di connessione fra aree e zone minori, da realizzarsi attraverso la progettazione e l'esecuzione di superstrade, cioè di strutture viarie più flessibili ed articolate del nostro sistema autostradale. La realizzazione di questi collegamenti permetterà, fra l'altro, di alleggerire e snellire lo stato dei trasporti pubblici per le piccole e medie distanze. Si va infatti affermando un'impostazione tecnico-economica che vuole la sostituzione del trasporto ferroviario con quello stradale per distanze superiori ai 150 chilometri. Questa tendenza, se attuata, permetterà tra l'altro al mezzo ferroviario il mantenimento di velocità commerciali competitive, con i conseguenti vantaggi economici.

Si tratta, in definitiva, di introdurre un metodo concreto il quale si basi su una tempestiva illustrazione di possibilità e vantaggi delle infrastrutture viarie ordinarie, viste

nella prospettiva dell'integrazione dei vari sistemi di trasporto.

Sono evidenti i benefici di tale auspicato riassetto, che condurrà in definitiva ad una nuova qualificazione del territorio, ad un ritrovato equilibrio dello stesso, grazie alla valorizzazione delle zone collinari e montane, escluse dal processo promozionale ruotante intorno all'asse attrezzato dell'autostrada; e, anche per questo verso, le finalità dell'intervento sono destinate ad eliminare i segni di squilibrio territoriale esistenti. Ed infatti, alle positive ripercussioni di carattere sociale sulle popolazioni interessate dall'effetto di diffusione del tessuto viario, si assommeranno i benefici che il miglioramento dell'accessibilità porterà all'interno degli stessi centri, creando nuove esigenze di qualificazione anche in tema di organizzazione del territorio e di programmazione di nuovi interventi: nuovi insediamenti urbani interverranno, l'attività industriale assumerà sempre nuove e maggiori dimensioni, si intensificheranno gli scambi e la produttività tutta avrà nuovi, benefici impulsi.

Non mi sembra superfluo sottolineare che tale processo deve passare attraverso un approfondimento ulteriore di quelli che sono i compiti dello Stato e quelli delle regioni e degli enti locali, in quanto portatori di esigenze e realtà vissute e sperimentate nel particolare, atte a rappresentare utile apporto e positivo contributo alla risoluzione dei problemi riguardanti l'intera nazione. D'altra parte, se è vero che la gestione del territorio deve essere unitaria, è di conseguenza vero che la gestione degli interventi pubblici su di esso non può essere disaggregata per il conseguimento di obiettivi univoci ed effettivamente risanatori. Occorre, in altri termini, far tesoro degli errori passati, non solo per sostenere opere che traducano e risolvano nel concreto problematiche e scelte di fondo, ma perchè nel decidere si tenga conto di tutte le esigenze locali, correlandole strettamente a quelle nazionali.

È necessario perciò, in questo momento, operare in un quadro d'intensa e proficua collaborazione a tutti i livelli — amministrativo, politico, tecnico ed economico — degli apparati centrali e regionali.

8ª COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (31 luglio 1974)

Il problema della viabilità ordinaria, quindi, va affrontato nella sua interezza, con la esplicitazione di tutte le variabili in gioco, sulla base di ragionevoli previsioni e, soprattutto, tenendo conto degli obiettivi predefiniti di sviluppo economico, al fine di ridurre i costi di trasporto e garantire un sistema ad alta capacità di traffico, in una integrazione organica con le altre categorie di trasporti e di infrastrutture territoriali. Si ritiene di poter soddisfare così una serie di esigenze che, se pur rivestono caratteri tecnico-economici, coinvolgono anche aspetti politici determinanti, soprattutto nei riguardi della instaurazione di un nuovo sistema di interventi nell'economia in genere, ed in particolare nelle grandi infrastrutture pubbliche nel nostro Paese. Ci si riferisce specificamente all'esigenza di un raccordo organico della strumentazione viaria con strutture e progetti speciali che tendono a far decollare economicamente il Paese nella sua interezza e globalità.

Sono giunto al termine della mia esposizione. Mi auguro che essa possa servire adeguatamente alla riflessione ed all'indagine della Commissione e in questo senso dichiaro la disponibilità piena del Ministero e mia.

**P R E S I D E N T E .** La ringrazio, onorevole Ministro, della sua accurata ed esauriente esposizione, che sarà attentamente meditata dalla Commissione.

Avverto che l'Ufficio di Presidenza si riunirà venerdì 2 agosto per predisporre lo schema di programma per il prosieguo dell'indagine.

Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

*La seduta termina alle ore 12,50.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO