SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1956

(86ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves » **(617)** (*D'iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner*) **(Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1342, 1343, 1344
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1343
CROLLALANZA 1343, 1344
PORCELLINI 1344
TERRAGNI, *relatore* 1343, 1344

« Concorsi interni per titoli ed esami a 8 posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo ed a 8 posti di gruppo *A* per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che, per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale, furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 » **(663-B)** (*D'iniziativa dei deputati Viola ed altri*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1344
VACCARO, *relatore* 1344

« Autorizzazione di spesa per il completamento della nuova sede del Politecnico di Torino » **(1602)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . . *Pag.* 1335, 1336, 1337
CAPPELLINI 1336
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1337
CROLLALANZA 1336
RESTAGNO 1336
TERRAGNI 1337

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1338, 1342
CAPPELLINI 1340
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1338, 1340, 1342
CERABONA 1342
CROLLALANZA 1341
PORCELLINI 1338, 1340, 1342
RESTAGNO 1341
TERRAGNI 1342

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Tartufoli, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Caron e per i trasporti Ariosto.

PORCELLINI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Viola ed altri: « Concorsi interni per titoli ed esami a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo ed a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che, per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale, furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 » (663-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Viola ed altri: « Concorsi interni per titoli ed esami a 8 posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo ed a 8 posti di gruppo *A* per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che, per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale, furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore*. Onorevoli colleghi, il presente disegno di legge, pur essendo di poca portata, ha avuto un *iter* lungo e contrastato. Approvato dall'VIII Commissione della Camera dei deputati nella seduta del 16 luglio 1954, fu modificato dalla nostra Commissione nella seduta dell'8 giugno 1956 e nuovamente modificato dalla Camera il 20 luglio 1956. Le ultime modifiche apportate dalla Camera non toccano quanto noi avevamo stabilito, ma si riferiscono solo alla formulazione dell'articolo 6, che poteva dar luogo a difficoltà di applicazione, come ha osservato alla Camera il Sottosegretario Mannironi. Inoltre, poichè noi avevamo modificato l'articolo 1, per cui il concorso, invece di essere solo per titoli, sarà per titoli ed esami, la Camera ha ritenuto necessario riportare questa precisazione anche nel titolo del provvedimento. È stato anche soppprsso l'articolo 5, del quale l'articolo 6 ha preso il posto.

Queste modifiche sono di scarsa entità, sicchè io penso che sia il caso di porre termine a questi continui rinvii da un ramo del Parlamento all'altro e di approvare senza indugio il disegno di legge. Debbo però comunicarvi che il presentatore del disegno di legge, onorevole Viola, non è rimasto soddisfatto nè delle modifiche fatte dalla Camera nè tanto meno di quelle apportate dal Senato. Infatti mentre egli proponeva solo un concorso per titoli, noi abbiamo stabilito che dovesse essere per titoli ed esami.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati consistono nella soppressione dell'articolo 5 e in un nuovo testo dell'articolo 6.

Do pertanto lettura dei primi quattro articoli del disegno di legge che non sono stati modificati dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato bandirà, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un concorso interno per titoli ed esami a 8 posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo ed un concorso internop er titoli ed esami a 8 posti di gruppo *A* per il ramo tecnico.

Art. 2.

A detti concorsi saranno ammessi gli agenti di ruolo, in possesso della qualifica di ottimo a decorrere dall'anno 1938, rispettivamente del ramo amministrativo e di quello tecnico che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di partecipare ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali n. 485 e n. 484 del 26 agosto 1941.

Art. 3.

Per ciascun concorso i candidati saranno compresi in una graduatoria formata in base al risultato degli esami ed ai titoli posseduti alla data di entrata in vigore della presente legge, titoli da valutarsi nel seguente ordine decrescente:

qualifica ed anzianità di grado;

anzianità complessiva del servizio ferroviario di ruolo;

benemerenze di guerra;

titoli di studio od altri eventuali titoli culturali;

rapporto informativo.

Art. 4.

Saranno dichiarati vincitori i candidati che nelle graduatorie come sopra compilate risulteranno classificati nel limite dei posti messi rispettivamente a concorso.

Do ora lettura dell'articolo 5 nel testo approvato dal Senato, che è stato soppresso dalla Camera dei deputati:

I vincitori dovranno compiere un periodo di esperimento pratico della durata di 6 mesi.

L'inquadramento nel gruppo *A* con le modalità previste dal successivo articolo è subordinato all'esito favorevole dell'esperimento pratico.

Dall'esperimento pratico sono esclusi gli agenti che alla data di approvazione della rispettiva graduatoria di merito si trovino a rivestire una qualifica ferroviaria di grado V di gruppo *A* o superiore.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo.

(*È approvata*).

Do lettura dell'articolo 6, che diventa articolo 5, nel testo trasmessoci dalla Camera dei Camera dei deputati:

Art. 5.

I vincitori saranno inquadrati nel gruppo *A*, con decorrenza dalla data di pubblicazione della graduatoria, nella qualifica di allievo ispettore. Coloro che sono rivestiti di una qualifica di grado sesto con anzianità di grado non inferiore a tre anni saranno inquadrati nella qualifica di ispettore di 2ª classe. Coloro che siano già rivestiti di una qualifica di gruppo *A* conseguiranno, pure dalla data di pubblicazione della graduatoria, l'avanzamento alla qualifica superiore, comunque non oltre quella di ispettore principale.

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge, facendo presente che anche il titolo del provvedimento viene modificato secondo il testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il completamento della nuova sede del Politecnico di Torino » (1602) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il completamento della nuova sede del Politecnico di Torino », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che la 5ª Commissione ha trasmesso il seguente parere: « La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare dal lato finanziario. Si ribadisce però il principio per cui l'esecuzione di lavori a favore di istituti universitari venga proposta secondo un piano organico perchè il Parlamento deve avere una visione unitaria e non frammentaria delle necessità alle quali è chiamato a provvedere.

« Si richiama anche l'attenzione della Commissione di merito sulla necessità di accertare

che i 600 milioni di cui al disegno di legge siano sufficienti al completamento dell'opera, del che si dubita assai. Se non fossero sufficienti il disegno di legge non potrebbe essere approvato ».

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge, sul quale riferirò io stesso brevemente.

Come dice chiaramente il titolo del disegno di legge, si tratta del completamento della nuova sede del Politecnico di Torino, che oggi assume grande importanza soprattutto per lo sviluppo delle nuove discipline che interessano la tecnica e la fisica moderna.

La F.I.A.T. e la famiglia Agnelli hanno generosamente offerto di costruire e donare al Politecnico gli edifici del rettorato, dell'aula magna, della biblioteca e degli uffici, per una spesa preventivata in circa 700 milioni.

Dal canto loro il comune e la provincia di Torino si impegnano alla costruzione di altri istituti previsti nei progetti per un ammontare complessivo di 700 milioni.

Resta pertanto ancora da coprire una spesa di 600 milioni per completare altri edifici già in avanzato corso di costruzione. Nell'interesse degli studi superiori, e dal momento che intervengono sia i privati, sia il comune e la provincia di Torino, è opportuno che lo Stato dia il suo concorso per il completamento di questa opera.

In merito all'osservazione della Commissione di finanza sulla necessità di accertare che i 600 milioni siano sufficienti al completamento dell'opera, saremo grati all'onorevole Sottosegretario se vorrà darci i chiarimenti necessari.

CROLLALANZA. Siccome in questi ultimi tempi per le Università in generale si è fissato il criterio che il Ministero dei lavori pubblici concorre alla spesa *grosso modo* nella misura del 50 per cento, come è avvenuto per Bologna e Firenze e avverrà, credo, per Bari, dal momento che la F.I.A.T. e la famiglia Agnelli da una parte e il Comune e la Provincia dall'altra intervengono rispettivamente per una cifra di 700 milioni, sarebbe forse opportuno dire nell'articolo 1 che lo Stato interviene alla integrazione della spesa.

PRESIDENTE, *relatore*. La F.I.A.T. e la famiglia Agnelli si sono impegnate a compiere determinati lavori senza limiti di spesa.

CROLLALANZA. Evidentemente la F.I.A.T. ha preso un impegno contrattuale, ma qui ufficialmente non risulta nulla.

PRESIDENTE, *relatore*. Nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge presentato alla Camera dei deputati è detto precisamente: « Ad agevolare il compito dello Stato, la famiglia Agnelli e la F.I.A.T. si sono generosamente offerti a costruire a totali loro spese e a donare al Politecnico gli edifici del rettorato, aula magna, biblioteca ed uffici la cui spesa è preventivata in circa 700 milioni ».

CROLLALANZA. La ringrazio, signor Presidente, e non insisto.

CAPPELLINI. Noi siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge, però l'intervento della F.I.A.T. e della famiglia Agnelli ci insospettisce un po'. Gli atti munifici da parte di complessi privati non sono mai disinteressati, di regola, e vorrei sapere se alla base di questo intervento della F.I.A.T. non c'è qualche contropartita, cioè se non si prevedono particolari indirizzi negli insegnamenti o nella scelta dei professori.

RESTAGNO. Come torinese mi compiaccio di questo disegno di legge che prelude alla risoluzione di un grosso problema che a Torino è particolarmente sentito per l'importanza, da tutti riconosciuta, del suo Politecnico, i cui edifici sono distrutti da oltre dieci anni. Desidero anch'io sottolineare con particolare soddisfazione che in questo caso c'è l'intervento di un gruppo privato che alleggerisce l'onere dello Stato e degli altri Enti pubblici, e mi auguro che in avvenire interventi di questo genere si registrino con frequenza. Infine la preoccupazione del collega Cappellini credo non abbia ragione di essere perchè le autorità preposte agli studi non accetterebbero certamente delle condizioni che sarebbero contrarie al prestigio di un Ente statale dell'importanza del Politecnico.

Avrei gradito però conoscere le modalità di erogazione dei fondi.

TERRAGNI. Il collega Restagno ha parlato come torinese: io, come tecnico, non posso che essere favorevole a questo disegno di legge perchè è veramente necessario che gli Istituti tecnici superiori, che hanno il compito di provvedere alla formazione della nuova classe degli ingegneri siano portati all'altezza che i tempi richiedono. Torino in proposito ha una grande tradizione e non c'è che da compiacersi della collaborazione tra Enti pubblici, Comune, Provincia e iniziativa privata; ciò farà sì che il Politecnico di Torino continui ad essere uno dei fari della cultura tecnica italiana.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Debbo ringraziare gli oratori che sono intervenuti per sottolineare l'importanza di questo problema, la cui risoluzione è attesa con ansia dai torinesi e da tutta la Nazione. Già nel 1939 era stata emanata una legge che stanziava 36 milioni per il rinnovo dell'Istituto; senonchè tale somma, che allora poteva essere sufficiente, non ha raggiunto lo scopo per le note vicende della guerra e dell'inflazione. Non va poi dimenticato che il Politecnico è stato danneggiato in seguito agli eventi bellici.

Oggi ci troviamo davanti ad un simpatico caso di collaborazione tra iniziativa privata ed Enti pubblici. Sul particolare degli accordi intervenuti avrebbe potuto riferire meglio di me il ministro Romita che ha seguìto molto attentamente le trattative. Comunque posso dire con sicurezza che contropartite di quelle del tipo accennato dal senatore Cappellini non esistono in modo assoluto. Un intelligente industriale, come certamente è il professor Valletta, sa i vantaggi che il suo complesso può trarre dall'incremento degli studi tecnici, senza necessità di chiedere particolari condizioni. Il Governo quindi non può che apprezzare questo gesto e sarebbe ben lieto che anche in altri casi gli industriali comprendessero l'importanza della scienza.

La Commissione di finanza chiede di sapere se effettivamente con questi 600 milioni si salda l'anello del fabbisogno. Credo di poter dare un'assicurazione in questo senso perchè per l'intera costruzione non si prevedono più d' 2 miliardi. Comunque vi è una valvola di sicurezza, poichè la F.I.A.T. si è impegnata a un determinato complesso di lavori che eseguirà a sue spese anche se dovessero superare il preventivo di 700 milioni.

Concludendo, spero che gli onorevoli senatori non riterranno di proporre alcuna modifica al testo dal momento che sia la relazione governativa presentata alla Camera, sia le parole del Presidente e quelle mie hanno chiarito sufficientemente i termini della questione.

PRESIDENTE, *relatore.* Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 600.000.000 quale concorso dello Stato nelle spese occorrenti per il completamento della nuova sede del Politecnico di Torino. Le opere relative a tale concorso saranno eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 2.

La spesa di cui al precedente articolo sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57.

Per la copertura dell'onere previsto dalla presente legge si provvederà con corrispondente riduzione dal fondo speciale previsto dal capitolo n. 495 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956-57.

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*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Abbiamo ora all'ordine del giorno quattro disegni di legge d'iniziativa parlamentare e precisamente quelli contrassegnati con i numeri 617, 1453, 1509 e 1545, relativi alla classificazione tra le statali di alcune strade. Io domando alla Commissione se non sia il caso di procedere per questi disegni di legge ad una unica discussione generale, per poi passare all'esame degli articoli per ognuno di essi.

PORCELLINI. Vorrei sapere dall'onorevole Sottosegretario a che punto siamo in ordine a quella promessa che egli ci fece in una delle ultime sedute prima delle vacanze, quando fu rinviata la discussione di questi disegni di legge. Per mio conto ritengo un sistema errato quello di discutere di singole classificazioni per strade che interessano questo o quel parlamentare mentre sarebbe opportuno affrontare nel suo insieme il problema di tutte le nuove classificazioni che si ritengono necessarie.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevoli colleghi, ebbi occasione di dichiarare nello scorso luglio quali erano le intenzioni del Governo su questo problema che è veramente molto grave, problema su cui abbiamo posto subito l'attenzione non appena fu approvato dal Parlamento il disegno di legge sulle autostrade. A suo tempo noi abbiamo insediato una Commissione la quale ha svolto un egregio lavoro e nella quale per la prima volta abbiamo avuto la rappresentanza delle Provincie e dei Comuni d'Italia. In data 5 maggio di questo anno lo schema di disegno di legge come era stato da noi previsto e concordato è stato inviato a tutti i Ministeri per il concerto. Tutti sanno quanto i «concerti» dei vari Ministeri siano lunghi e faticosi, a parte il fatto che da ciascuno dei Ministeri interessati abbiamo avuto richieste di delucidazioni; per modo che, quando il Senato ha chiuso i lavori per le ferie estive, soltanto allora noi eravamo giunti in possesso delle risposte dei vari Dicasteri.

Successivamente, nel mese di agosto, il problema è rimasto fermo; ma il 4 settembre ho affrontato di nuovo la questione su autorizzazione del Ministro, dato che avevo presieduto io stesso la Commissione di cui ho detto poc'anzi. Abbiamo quindi ricominciato le discussioni con il Ministero del tesoro, discussioni che sono state lunghe ed approfondite, e successivamente abbiamo esaminato la questione con l'Ispettore capo del bilancio, arrivando a delle conclusioni che hanno permesso di formulare un nuovo schema di disegno di legge che è stato diramato — tenendo presenti, naturalmente, tutte le obiezioni degli altri Ministeri — in data 28 settembre a tutti i Dicasteri.

Evidentemente con ciò non abbiamo raggiunto la possibilità di dirvi oggi che lo schema di disegno di legge sarà presentato al Consiglio dei ministri domani stesso, ma bisogna ritenersi soddisfatti del lavoro compiuto se si considera la difficoltà delle trattative che sono state svolte.

Il Ministero dell'interno si preoccupava degli oneri che sarebbero ricaduti sulle amministrazioni provinciali per le attribuzioni alle Provincie stesse di nuove strade; c'erano poi le varie perplessità dei Ministeri dei trasporti, dell'agricoltura, della difesa, e soprattutto ci erano le preoccupazioni del Ministero del tesoro.

Noi abbiamo accolto la prima richiesta di principio del Ministero del tesoro per cui esso sarà sempre presente nella determinazione della classifica delle strade; dato che la classifica comporta alcuni oneri per lo Stato, il Tesoro vuole essere presente e noi abbiamo ritenuto di dover aderire a questa richiesta.

In secondo luogo il Tesoro ha detto di essere d'accordo con noi sull'esigenza di formulare un piano per la nuova classifica. Però ha fatto presente che nella situazione attuale di bilancio non si sarebbe potuto impegnare immediatamente, per esempio, per il 1958. Si è allora deciso di formulare nel testo il principio che debba essere preparato un piano di classifica entro un anno dall'emanazione della legge stessa e che successivamente, con decreti concertati dai Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro, si procederà alla classificazione delle strade statali. Noi abbiamo dovuto

aderire anche perchè, effettivamente, si avvicinano scadenze come quella dei buoni del Tesoro del 1959, che non rendono pensabile uno sforzo ulteriore del Ministero del tesoro. Per quanto riguarda la lunghezza complessiva delle strade da passare dai Comuni alle Provincie, noi avevamo proposto 60.000 chilometri in dieci anni; dopo lunga discussione, dai 40.000 chilometri che aveva proposto il Ministero del tesoro spero di essere giunto ad un compromesso sui 50.000 chilometri in dodici anni.

Abbiamo poi aderito alla richiesta del Tesoro della concessione da parte sua di un contributo *una tantum* e non di un contributo manutentivo per due o tre anni successivi come noi volevamo. Sulla questione del contributo naturalmente la discussione si è molto sviluppata, poichè è difficile determinare le esigenze, in quanto le strade comunali sono di tipo diversissimo a seconda delle località, delle regioni e così via. In effetti l'onere per lo Stato dovrebbe essere ripartito in dodici anni su una spesa totale di 150 miliardi di lire.

Gli onorevoli senatori vedono che abbiamo cercato di perseguire il bene senza andare in cerca del meglio ed io oserei sperare che dopo tutti questi sforzi le difficoltà dovrebbero cadere. Tutto quello che può fare un Ministero è stato fatto. Abbiamo cercato di tener presenti e di perequare tutti gli interessi e quindi penso che si potrà mantenere la promessa che almeno entro questo mese si possa finalmente, in sede di Consiglio dei ministri, licenziare questo schema di disegno di legge.

Per non prendere due volte la parola, dirò che nella fattispecie ci troviamo di fronte a due tipi di disegni di legge: due di essi hanno già trovato accoglimento presso la Camera dei deputati ed hanno una loro specifica storia dinanzi alla quale anche io ho dovuto effettivamente riconoscere che sussistono dei motivi del tutto particolari. L'uno dei disegni di legge riguarda la strada Pianazzo-Madesimo, la quale ha una sua giustificazione che dipende anche da una particolare situazione di frontiera; l'altro riguarda la Sedico-Cernadoi, la quale unisce due grandi strade statali nella zona di Passo Rolle.

Gli altri due provvedimenti non hanno invece ancora fatto una parte del loro *iter* ed uno — questo è l'inconveniente maggiore — richiede una cifra di spesa veramente notevole, anche se la strada cui si riferisce è importantissima.

A questo punto debbo ricordare per forza di cose il problema dell'A.N.A.S. Per ogni chilometro di strade che noi passiamo a carico dello Stato bisogna dare all'A.N.A.S. un maggiore contributo. Si tenga presente che siamo riusciti a ricevere dal Tesoro soltanto 2 miliardi e mezzo, in virtù degli ordini del giorno delle Commissioni dei lavori pubblici della Camera e del Senato, dei noti recuperi che il Ministero del tesoro aveva incamerato. Gli ordini del giorno sono stati assai propizi perchè il ministro Medici, in seguito ad essi, ha concesso i 2 miliardi e mezzo. Bisogna tenere presente, però, che abbiamo avuto 12 miliardi di danni per nevicate ed altro e ci sono alcune strade che fanno veramente paura. Io spero che si sia giunti alla fine di questo estenuante giuoco di proposte e controproposte e ciò specialmente dopo che è avvenuto il Convegno di Stresa in cui si è parlato assai chiaramente sull'argomento. A titolo di difesa personale debbo dire che sono rimasto profondamente amareggiato per un attacco personale che mi è stato rivolto dall'assessore ai lavori pubblici del comune di Bologna, per cui ho il massimo rispetto, il quale mi ha trattato da mentitore, affermando che di tutto quello che io ho detto non si è verificato nulla, promettendo che lo avrebbe dimostrato, cosa che io attendo ancora. Per quanto mi riguarda io ho fatto sempre il possibile per andare incontro alle esigenze prospettate al mio Dicastero, ma, come è evidente, bisogna anche tener presente la situazione del bilancio dello Stato e finchè il Ministro dei lavori pubblici non sarà anche... Ministro del tesoro, non mi si può incolpare se non riesco ad ottenere tutto quello che sarebbe desiderabile. Nella situazione attuale più di quanto ho avuto l'onore di esporre alla Commissione non si poteva fare e lo stato delle cose odierno è quello che risulta da quanto ho detto. Chiedo scusa agli onorevoli colleghi se mi sono dilungato un po' troppo. Quanto

all'opportunità di discutere oggi i disegni di legge all'ordine del giorno non posso che rimettermi alla Commissione.

PORCELLINI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario di Stato che ha confermato la sua promessa cercando di mandare avanti lo schema di disegno di legge nel migliore dei modi possibile; ma abbiamo l'impressione che esso sia ancora allo stadio iniziale, pur essendo stato modificato perchè fosse accettato da tutti i Ministeri.

Il problema del passaggio delle strade dai Comuni alle Provincie e dalle Provincie allo Stato è vastissimo ed io credo che si potrà risolvere soltanto parzialmente limitandosi ad una determinata estensione di strade. Se poi si considera che il piano è dodecennale e che la legge dovrebbe cominciare ad aver vigore soltanto l'anno prossimo, allora vediamo allontanarsi di molto il momento in cui sarà attuata l'attesa riforma, mentre è indispensabile che alcune strade passino quanto prima possibile allo Stato.

Io perciò vorrei domandare all'onorevole Sottosegretario se nello schema di disegno di legge che è stato preparato sono specificati i criteri per stabilire quali strade dovranno passare dalle Provincie allo Stato. Conoscendo tali criteri noi saremo in grado di esaminare i provvedimenti che ci vengono presentati.

L'onorevole Sottosegretario ci ha fatto presente che le condizioni dell'A.N.A.S. vengono ad essere peggiorate ogni volta che una nuova strada viene sottoposta alla sua giurisdizione; ma se si determinano delle necessità in questo senso, i fondi necessari per l'A.N.A.S. si finirà col trovarli.

Quello che io raccomando è che nelle discussioni che si faranno su questo tema non si consideri ciascuna strada a se ma si stabiliscano prima i criteri precisi per determinare quali strade possano essere classificate statali e quali no.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Su questo non possono sussistere dubbi poichè il titolo primo dello schema di disegno di legge è stato approvato da tutti i Ministeri, ed aggiungo che le quattro strade oggetto dei disegni di legge che sono oggi all'ordine del giorno della Commissione rientrano tutte tra quelle che è possibile classificare tra le statali.

PORCELLINI. Se noi approviamo oggi questi disegni di legge, domani ce ne saranno presentati degli altri e così via. Dobbiamo seguire dei criteri di opportunità e di necessità e non un criterio cronologico di presentazione dei progetti di legge.

CAPPELLINI. L'esposizione molto chiara dell'onorevole Sottosegretario di Stato credo si possa dividere in due parti: la prima da considerarsi come informativa sullo schema di disegno di legge che dovrà essere esaminato dalle Camere, e l'altra come riguardante i quattro disegni di legge oggi iscritti all'ordine del giorno.

Mi sembra di aver compreso che sia disponibile una cifra di 150 miliardi. Quello che io vorrei sapere è se questo danaro sarà dato alle Provincie totalmente o in parte.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* I 150 miliardi andranno alle Provincie.

CAPPELLINI. Per quanto riguarda i quattro disegni di legge all'ordine del giorno, l'onorevole Caron ci dice che sono tutti compresi nel piano di classificazione delle strade statali. Ora a me non sembra giusto che ci si debba limitare ad esaminare e ad approvare i due disegni di legge già approvati dalla Camera dei deputati, trascurando gli altri due. Se noi entriamo nell'ordine di idee di discuterli, a me sembra che non si debbano fare distinzioni.

In sostanza, io credo che faremmo opera saggia e giusta esaminando i disegni di legge all'ordine del giorno senza attendere che ci venga sottoposto il disegno di legge generale sul piano di classificazione delle strade. Tutto lascia credere che la presentazione di questo disegno di legge potrà ancora tardare e dopo la sua presentazione passeranno varie settimane e mesi prima che si giunga all'approva-

zione; e dall'approvazione all'esecuzione passerà ancora del tempo. In relazione a queste prospettive poco liete credo non sia consigliabile rinviare la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno. A questo proposito, se la maggioranza della Commissione si orientasse nel senso di discuterli subito, noi saremmo d'accordo.

CROLLALANZA. Le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario di Stato possono considerarsi sotto un certo punto di vista soddisfacenti, in quanto sembra che una buona volta l'annoso problema della viabilità minore cominci ad avviarsi ad una soluzione ed a risvegliare l'interesse concreto del Governo, e non soltanto dei rappresentanti ministeriali facenti parte della Commissione interministeriale presieduta dall'onorevole Caron, Commissione che fu un giorno presieduta anche da chi vi parla.

Ho voluto segnalare questo particolare ai colleghi per far constatare quanti decenni siano passati inutilmente. In effetti avviene questo: che i Ministeri delegano i propri rappresentanti i quali portano sì il loro contributo tecnico nelle Commissioni interministeriali, ma naturalmente non possono assumere impegni di ordine finanziario; poi intervengono i Ministri che hanno la competenza finanziaria dicendo che non si possono concedere i denari e le questioni rimangono al punto di partenza.

Ora si comincia a parlare di 150 miliardi per un programma da scaglionarsi in 12 anni. Questo significa che comincia a prevalere un senso di responsabilità nei Ministeri interessati alla questione, il che dà fiducia che si possa giungere all'approvazione definitiva del disegno di legge in un tempo relativamente breve.

Quando durante una seduta dello scorso luglio ci siamo occupati della classificazione di alcune strade, abbiamo intavolato una discussione sull'opportunità o meno di rinviare l'esame dei singoli disegni di legge all'ordine del giorno a dopo la promulgazione della legge generale o di discutere i singoli provvedimenti in rapporto a determinate situazioni. Io allora ebbi ad esprimere il parere che non convenisse esaminare i singoli provvedimenti poichè gli affidamenti dati a suo tempo dall'onorevole Sottosegretario facevano pensare all'imminenza della presentazione del disegno di legge.

Oggi, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Caron, credo sia consigliabile non prendere una decisione definitiva in un senso o nell'altro e che sia conveniente viceversa esaminare il problema con realismo e senso di opportunità in rapporto a determinate situazioni. Tenendo anche conto del fatto che ogni nuova riclassificazione di strade provinciali in strade statali comporta un maggiore onere per l'A.N.A.S., credo sia opportuno da parte nostra andare avanti con molta cautela. Quindi esaminiamo caso per caso per vedere se vi sono strade che rispondano ai criteri generali fissati nello schema di disegno di legge ai fini del passaggio da una categoria all'altra, quale grado di urgenza i singoli casi rivestano e, io aggiungo, se il relativo onere non sia tale da squilibrare notevolmente ancora di più la situazione finanziaria dell'A.N.A.S. Io perciò direi di approvare quei provvedimenti per i quali veramente si ravvisi l'opportunità e l'urgenza. Viceversa, se qualcuna di queste strade passando fra le statali comportasse un onere molto grave a carico dell'A.N.A.S., sarebbe più opportuno attendere. Per concludere, abbiamo all'ordine del giorno due disegni di legge già approvati dalla Camera. Questi due, ha detto l'onorevole Sottosegretario, rientrano nei criteri generali, non comportano un onere eccessivo, si riferiscono a strade per le quali è urgente la sistemazione in quanto è stata soppressa la ferrovia che correva lateralmente a dette strade. Potremmo dunque approvare questi due disegni di legge, rinviando eventualmente gli altri due ad un momento successivo. Se il disegno di legge generale dovesse esser presentato con molto ritardo, li riprenderemo in esame e, se del caso, li approveremo.

RESTAGNO. In linea di massima sono nettamente contrario a rinviare l'esame dei problemi singoli a quando sarà definita la questione generale. Questo perchè so per esperienza che i disegni di legge non hanno mai un *iter* veloce come è nel desiderio dei proponenti. Io credo che noi non dobbiamo attendere il disegno di legge generale, per il quale, nella migliore delle ipotesi, passeranno mesi, se non anni.

Quindi penso che il metodo migliore sia quello di esaminare i casi singoli, naturalmente ispirandoci ai criteri generali che sono a nostra conoscenza e che l'onorevole Sottosegretario ha già illustrato. Esaminiamo questi provvedimenti uno per uno come ha pure sostenuto il collega Crollalanza, tenendo presente l'urgenza di procedere alla classificazione e nello stesso tempo le esigenze del Tesoro. D'altra parte l'onorevole Sottosegretario ha già affermato che queste quattro strade sarebbero tra quelle da classificarsi statali in base al disegno di legge di carattere generale.

CERABONA. Io mi riporto a quello che fu detto nella seduta del 18 luglio scorso, quando si procedette al rinvio in attesa della presentazione del disegno di legge di carattere generale. Oggi si obietta che ci sono difficoltà per la spesa, ma io osservo che la questione si presenta negli stessi termini di allora. L'onorevole Sottosegretario ci promise di farci conoscere i termini del disegno di legge di carattere generale e questa promessa è stata mantenuta. Aspettiamo dunque di vedere quale sarà questo disegno di legge! Solo quando lo conosceremo potremo infatti dire se questi quattro disegni di legge rientrano nei suoi termini. Oggi non possiamo stare alle parole dell'onorevole Sottosegretario: è una questione politica e noi dobbiamo avere sott'occhio un provvedimento concreto. Propongo quindi un rinvio della discussione, in attesa che sia stato almeno presentato il disegno di legge di carattere generale.

TERRAGNI. Io sono favorevole ad esaminare i quattro disegni di legge o almeno i due approvati dalla Camera dei deputati e questo per un motivo di coerenza. Abbiamo infatti già approvato un provvedimento di questo genere in una precedente seduta, provvedimento che pure portava un onere finanziario tutt'altro che indifferente.

PORCELLINI. Ma la Ulzio-Bardonecchia è una strada di confine!

TERRAGNI. Io ho ascoltato oggi con attenzione le parole dell'onorevole Sottosegretario, ma se ho appreso buone notizie per il passaggio delle strade da comunali a provinciali — operazione per la quale, durante la seduta del 18 luglio scorso, l'onorevole Caron dichiarò che con molta probabilità alla ripresa dei lavori si sarebbero trovati i fondi — non altrettanto posso dire per il passaggio delle strade da provinciali a statali.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io ho detto che si farà un piano. Rispondendo al senatore Porcellini, dico: non è per le provinciali che si debba aspettare un anno; è per le statali che si fa il programma di un anno, di concerto tra Lavori pubblici e Tesoro.

TERRAGNI. Comunque io sono favorevole a prendere in esame i provvedimenti all'ordine del giorno, anche con l'intento di spingere in questo modo gli uffici del Ministero a presentare il disegno di legge organico che riteniamo assolutamente indispensabile per la nostra viabilità.

PRESIDENTE. Dalla discussione che abbiamo fatto sono emerse due direttive: quella del senatore Cerabona, di rinviare i disegni di legge all'ordine del giorno ad un secondo tempo, quando i concetti dell'onorevole Sottosegretario siano sanzionati in un progetto di legge del Governo; l'altra, che in attesa del provvedimento generale, e anzi per stimolo al Governo, sia opportuno esaminare i disegni di legge nn. 617, 1453, 1509 e 1545.

Metto ai voti quest'ultima proposta.

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

Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner: « Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves » (617).

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione del primo dei quattro disegni all'ordine del giorno, quello di iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner: « Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TERRAGNI, *relatore*. Il disegno di legge che ho l'onore di illustrare è relativo alla classifica tra le statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves. Dal bivio di Fortezza al bivio presso Sciaves la distanza è di circa 12 chilometri che dal 1924 non sono nè statali nè provinciali. Attualmente è l'Amministrazione provinciale di Bolzano che provvede in via provvisoria alla manutenzione di questo tronco che ha notevole importanza perchè permette un collegamento più comodo e più breve per il traffico proveniente dal nord, in gran parte turistico, e diretto alla valle di Pusteria. Esso possiede tutte le caratteristiche per essere classificato tra le strade statali e verrebbe a collegare le statali n. 12 e n. 49. Per la sua sistemazione si prevede una spesa di lire 180 milioni. La Commissione di finanza, con parere del 25 ottobre 1954, aveva dichiarato di nulla avere da osservare per gli articoli 1 e 2 notando la mancanza di copertura della spesa all'articolo 3.

Per mio conto, e per le considerazioni di cui sopra, dichiaro di essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

CROLLALANZA. Se non sbaglio, si tratta di quella strada che, secondo l'onorevole Sottosegretario, comporterebbe un grave onere e per la quale il Ministero non sarebbe in grado di provvedere.

Si dice fra l'altro all'articolo 3 che il Ministero del tesoro è autorizzato a stanziare sul bilancio 1954-55 la somma occorrente al Ministero dei lavori pubblici. Ora vorrei sapere se il Ministero del tesoro ha dato l'autorizzazione per il finanziamento, oppure se questo dovrebbe ricadere sul bilancio dell'A.N.A.S. Indiscutibilmente la strada è importante perchè Cortina è un grosso centro turistico e la richiesta variante rappresenterebbe un notevole miglioramento per la viabilità internazionale. Però 180 milioni sugli scarsi stanziamenti dell'A.N.A.S. credo che siano un peso insopportabile.

Di fronte a queste considerazioni, se non c'è l'adesione del Tesoro per il finanziamento, mi dichiaro contrario all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Faccio presente che la Commissione di finanza ha trasmesso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria relativamente agli articoli 1 e 2.

« Per quanto riguarda l'articolo 3, si rileva la mancanza dell'indicazione della copertura dei 180 milioni che esso comporta. Trattandosi di lavoro che può essere considerato necessario ed urgente agli effetti della preparazione delle Olimpiadi invernali di Cortina, la spesa per la prima sistemazione del tratto di strada di cui si parla potrebbe giustificare anche un prelevamento dal fondo di riserva 18 novembre 1923, n. 2440 ».

« Il disegno di legge, essendo di iniziativa ministeriale, si presume e si può ritenere osservata la disposizione del secondo comma dell'articolo 42 della legge di contabilità, 18 novembre 1923, n. 2440.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa strada fin dal 1924 era classificata tra le statali. Scendendo dal Brennero e arrivati a Fortezza si incontra un bivio. A destra si continua per la statale n. 12 del Brennero verso Bressanone, a sinistra si prende la strada che conduce a Sciaves e alla Val di Pusteria. Dato che le attrattive turistiche della zona sono di notevole importanza, da molto tempo si pone il problema della sistemazione di questa strada. Quando poi ci si è trovati di fronte al problema della organizzazione del traffico per le Olimpiadi invernali di Cortina, questa strada si è rivelata importantissima per le comunicazioni con l'estero e quindi i senatori della zona, Braitenberg e Raffeiner, hanno presentato la proposta per la sua classificazione tra le statali. Ormai le Olimpiadi sono terminate, ma questa strada conserva il suo interesse per il traffico turistico.

La Commissione di finanza nell'ottobre 1954 — al momento cioè in cui trasmise il parere sul disegno di legge — non aveva nulla da eccepire perchè 180 milioni per il bilancio 1954-1955 potevano non sembrare eccessivi. Non so se altrettanto si possa dire oggi per il bilancio corrente, comunque è certo che un carico di

180 milioni da addossare all'A.N.A.S. sarebbe forse troppo oneroso specie se si considera che dobbiamo ancora affrontare altri provvedimenti di questo genere.

Quindi se da un punto di vista tecnico non vi è dubbio che si tratta di una strada che merita la classificazione, per quanto riguarda la spesa la Commissione deve apprezzare se è il caso di gravare l'A.N.A.S. di 180 milioni. In caso affermativo, credo che la soluzione sarebbe quella di sopprimere l'articolo 3.

TERRAGNI, *relatore*. Le argomentazioni contenute nella relazione che accompagna il disegno di legge, ancora valide oggi anche se le Olimpiadi invernali sono ormai terminate, mi sembra che debbano indurci a risolvere il problema di questa strada. Si consideri fra l'altro che con la nuova sistemazione si otterrebbe una riduzione del percorso di circa otto chilometri, e tutti sanno quale economia rappresenti nel piano generale generale dei trasporti un'abbreviazione di otto chilometri di strada con forti pendenze. Concludendo, io credo che noi dovremmo perlomeno affermare la necessità della classificazione di questa strada fra le statali lasciando libera l'A.N.A.S. di procedere alla sua sistemazione quando avrà i mezzi necessari.

CROLLALANZA. Ci sono strade dipendenti dall'A.N.A.S. sulle quali non si cammina! Centottanta milioni a parer mio potrebbero meglio essere impiegati per la manutenzione delle strade che già oggi sono statali.

PORCELLINI. Siccome si discute di affari di una certa importanza e di un notevole peso finanziario, pregherei il Presidente di rinviare il seguito della discussione ad un'altra seduta per darci la possibilità di decidere con maggiore ponderazione.

PRESIDENTE. Dopo questo scambio di idee e dopo le comunicazioni dell'onorevole Sottosegretario credo anch'io opportuno rinviare il seguito della discussione di questo disegno di legge anche in attesa dei nuovi orientamenti del Ministero.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione di questo provvedimento è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,25.

Dott MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari