

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 1^o DICEMBRE 1954

(32^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata » (188) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 537, 538, 541, 543
BUIZZA	532, 539, 543
BUSONI	539, 541
CANEVARI	542, 543
CAPPELLINI	538, 543
CERABONA	543
ROLLALANZA	537, 540, 541, 542
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	540, 541, 542, 543
MASSINI	538
TARTUFOLI	541, 543
VACCARO	539

« Costruzione di autostrade e strade » (788-*Urgenza*) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	543, 546
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	543

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massini, Molinari, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Focaccia e Porcellini sono sostituiti rispettivamente dai senatori Tartufoli e Liberali.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Romita e i Sottosegretari di Stato per i trasporti Mannironi e per la marina mercantile Terranova.

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

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata » (188).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata ».

ROLLALANZA. Riallacciandomi a quanto ho fatto presente nella seduta precedente, dichiaro di ritenere che la Commissione debba

semplicemente decidere se approvare o meno i principi informativi che hanno spinto l'Ispettorato dei trasporti a proporre il compromesso con la concessionaria della ferrovia di Castellammare. Insisto sul fatto che la Commissione non deve intervenire nel merito della transazione, evitando così di assumersi responsabilità non di sua competenza.

In altri termini noi dobbiamo dichiarare se ravvisiamo l'esistenza, nel caso specifico, di principi di equità che autorizzino una transazione. Dopo di che noi dobbiamo lasciare al potere esecutivo la responsabilità di determinare le cifre entro le quali la transazione deve essere effettuata.

MASSINI. Il nostro Gruppo, anche prima di conoscere il parere della 5^a Commissione e la lettera dell'onorevole Ministro, si è manifestato contro questo rimborso, appunto perchè considerato non giusto. Gli inconvenienti per cui si è verificata una maggiore spesa rientrano nelle ipotesi previste nel capitolato d'appalto, come ha riconosciuto la stessa Commissione finanze e tesoro e come non ha negato l'onorevole Ministro.

Le osservazioni fatte dal senatore Crollanza hanno un loro fondamento e potremmo in un certo senso essere d'accordo con lui. Però noi siamo contrari *a priori* all'accettazione del principio del rimborso.

Lo stesso onorevole Ministro dichiara che, attraverso l'aumento delle tariffe, una gran parte della maggiore spesa è stata recuperata. Riteniamo che la rimanente somma possa agevolmente gravare sulla Società. Il nostro Gruppo quindi è contrario ad accordare alla Società stessa la sovvenzione straordinaria della non indifferente somma di 450 milioni.

PRESIDENTE, *relatore*. La Commissione finanze e tesoro, nel rilevare che non esiste un diritto obiettivo al risarcimento, riconosce però, nella lettera a me inviata dal suo Presidente, e che è a vostra conoscenza, l'equità dell'applicazione del principio della transazione compositiva, sul quale principio si erano già espressi in modo unanime e conforme altri organi dello Stato, come il Consiglio di Stato e la Corte dei conti.

Una transazione compositiva esorbita dalle facoltà di una Commissione parlamentare, ma rientra nel compito del potere esecutivo che ha la piena conoscenza di tutti gli elementi di giudizio e di trattativa. Detti elementi sono esposti nella lettera del Ministro dei trasporti, in cui si suggerisce come soluzione non un rimborso, ma appunto una ripartizione transattiva della maggiore spesa fra lo Stato e la Società.

La questione si pone quindi nei seguenti termini: correggere nei limiti proposti dall'onorevole Ministro le cifre indicate dal disegno di legge oppure dare un'impostazione completamente diversa alla questione.

BUIZZA. La convenzione per la concessione è in data 12 novembre 1942 ed i lavori sono stati eseguiti nell'immediato dopoguerra. Come è noto, il presente disegno di legge riguarda il primo gruppo di opere. È possibile che in una zona dove la guerra è terminata nel 1944 e dove si è lavorato nell'immediato dopoguerra si sia passati da una spesa preventivata di 21 milioni ad una spesa effettiva di 1 miliardo 163 milioni? È possibile che il Ministero non abbia previsto una cosa del genere e non abbia provveduto alla revisione della convenzione?

Nell'ultima seduta si era parlato di ridurre la somma transattiva a 400 milioni. Per la verità, leggendo la documentazione fornitaci dall'onorevole Ministro, rimango molto perplesso anche su questa somma. Comunque dichiaro che presenterò un emendamento per ridurre la sovvenzione a tale cifra.

CAPPELLINI. Nella lettera del senatore Bertone si dice: « Tanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quanto il Consiglio di Stato, nel riconoscere ammissibile un eventuale intervento di aiuto da parte dello Stato, posero a fondamento di esso non un diritto della Società, ma un principio di equità, principio a cui lo Stato diede pronta attuazione autorizzando la Società ad un aumento di tariffe che, applicato, ridusse di circa il 50 per cento la passività incontrata nella esecuzione dei lavori. Applicare il principio di equità significa normalmente transazione compositiva. Eccede i limiti di tale principio risarcire integralmente un danno a cui non si è tenuti nè per contratto nè per legge ». E conclude affermando

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)32^a SEDUTA (1° dicembre 1954)

che la 5^a Commissione « riterrebbe buona e consigliabile la soluzione di un concorso dello Stato in una percentuale la cui misura, tenuto conto di tutte le circostanze ed elementi di fatto, rimette al giudizio della Commissione di merito ».

Per noi la questione si è chiusa al momento in cui il Ministero autorizzò l'aumento delle tariffe attraverso cui la Società doveva *grosso modo* pareggiare il proprio bilancio, che risultava allora deficitario.

Osserva l'onorevole Ministro nella sua lettera: « La Società veniva autorizzata ad applicare l'aumento di tariffa del 14 per cento su tutta la rete ferroviaria, ciò che avrebbe portato, nelle previsioni, un maggior gettito annuo di lire 39 milioni, che, capitalizzato per 40 anni ed undici mesi di residua concessione, avrebbe dato un ammontare di lire 565.727.250. In effetti, come sempre avviene, l'aumento di tariffa portò ad una riduzione di traffico, cosicchè il maggiore gettito medio annuo risultò di sole lire 29.984.995, a cui corrisponde una capitalizzazione di lire 436.462.810 ».

Una sistemazione quindi sul piano di una transazione equa era già avvenuta fra l'impresa ed il Ministero, basata sulla concessione di questo aumento di tariffa. Si rileva però che l'aumento non è stato tale da far realizzare all'impresa la somma prevista. Secondo me, per rimanere nei termini dell'accordo intervenuto fra le due parti sembrerebbe logico di concedere alla Società la differenza fra la somma preventivata e la somma effettivamente capitalizzata, cioè fra i 565 milioni e fra i 436 milioni: 129 milioni circa. Questo, a mio avviso, è l'equo importo da rimettere all'impresa, e non quello di 450 milioni indicato nel disegno di legge. La questione è infatti circoscritta al minor gettito derivante dall'aumento delle tariffe. Se si vuole rimanere nei limiti di un'equa transazione è questa la somma che dobbiamo concedere alla Società, in via eccezionale, per giungere ad un amichevole componimento della vertenza.

BUSONI. Le convenzioni ed i contratti debbono essere rispettati. L'amico Cappellini propone ora in via di transazione una riduzione della sovvenzione sulla base della differenza fra il gettito previsto e quello reale dell'aumen-

to di tariffa. Domando: si tratta di un'impresa a carattere speculativo? Se l'aumento di tariffa concordato avesse portato anzichè ad un minor gettito ad un gettito maggiore di quello previsto, la Società avrebbe sborsato la differenza allo Stato oppure l'avrebbe tenuta per sè? Perchè in caso di maggior profitto questa Società deve guadagnarci ed in caso di perdita deve intervenire lo Stato? Se vogliono speculare, le società lo facciano con la prospettiva del guadagno ma anche con il rischio della perdita.

Mi dichiaro perciò contrario anche alla proposta del senatore Cappellini.

BUIZZA. La proposta del senatore Cappellini parte da una interpretazione non esatta della situazione. Infatti la spesa prevista dalla concessione originaria era di 21.101.000 lire, mentre la spesa effettiva è stata di un miliardo 163 milioni. La maggior spesa sostenuta dalla società risulta quindi di un miliardo 142 milioni circa. L'aumento delle tariffe ha prodotto un maggiore introito di 436 milioni. Mancano, per arrivare al miliardo e 142 milioni, *grosso modo*, altri 600 milioni. È di quest'ultima cifra che la Società chiede il rimborso. Essa in via transattiva viene portata nel disegno di legge a 450 milioni, ed io, come ho detto, proporrò che si riduca ulteriormente a 400 milioni.

VACCARO. Questa Società ha stipulato una convenzione nella quale tassativamente si stabiliva che « ogni rischio prevedibile ed imprevedibile, nessuno escluso ed eccettuato, anche se dipendente in modo diretto o indiretto dalla esecuzione dei lavori durante lo stato di guerra e durante il dopoguerra » era assunto a suo carico. Se la Società stessa, invece di perdere, come assume, parecchi milioni, li avesse guadagnati, certamente non li avrebbe versati allo Stato.

Io penso che una norma nel senso di quella prevista con il presente disegno di legge potrebbe costituire un gravissimo precedente, poichè altre società e ditte sarebbero autorizzate a chiedere allo Stato un analogo provvedimento.

Mi dichiaro perciò contrario al disegno di legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Varie sono le tesi affiorate in questa breve discussione. Ve ne è una radicale prospettata dal senatore Massini, contraria al passaggio agli articoli; ve ne è una subordinata prospettata dal senatore Cappellini; vi è poi quella più che altro di carattere formale prospettata dal senatore Crollalanza, il quale afferma che la Commissione oggi non può entrare nel merito delle cifre esposte ed al massimo può delegare il Ministero dei trasporti a stipulare una transazione con la Società, fissandone i limiti e i termini. Per la verità avrei gradito che a questi limiti e termini il senatore Crollalanza avesse almeno accennato.

CROLLALANZA. Sarei entrato nel merito!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È necessario entrarvi per vedere se le due tesi del senatore Crollalanza e del senatore Cappellini siano ad un certo punto conciliabili non solo nella sostanza ma anche sotto l'aspetto formale.

Desidero innanzitutto richiamare l'attenzione della Commissione sulla questione generale di principio a cui hanno fatto riferimento il senatore Massini e i senatori Busoni e Vaccaro. È vero che non esiste una disposizione di legge la quale consenta allo Stato di intervenire per integrare il *deficit* lamentato dalla Società concessionaria, che, avendo stipulato un contratto nel 1942 per l'importo di 21 milioni ed avendo eseguito i lavori nel dopoguerra, si è trovata a dover spendere oltre un miliardo in più della cifra preventivata. Però, anche se nel contratto richiamato dal senatore Vaccaro vi è una clausola in ordine alla quale la Società assumeva a suo carico ogni rischio prevedibile ed imprevedibile, nessuno escluso, mi sembra che, tenendo presente la particolare situazione in atto in Italia al momento della stipulazione del contratto, un impegno sia pure così assoluto e categorico non possa portare all'inclusione del rischio della svalutazione che non era prevista nè prevedibile nel 1942 e che fu determinata dal Governo alleato. Non è possibile far rientrare questo fatto nella previsione generica dei rischi insita in ogni contratto che si stipula. Lo squilibrio che si è determinato è tale e così forte che mi pare che una società, sia pure

avveduta, non poteva arrivare a prevederlo a quell'epoca.

La considerazione fatta dal Consiglio di Stato e del resto anche dalla Commissione finanze e tesoro non è così esclusivista. Non ci si è appigliati al rigorismo formale della clausola contenuta in uno degli articoli dell'atto di concessione. Si è detto che in via di equità, tenendo conto della sorpresa, del rischio assolutamente imprevedibile, si poteva in qualche modo intervenire per ridurre il *deficit* cui la Società è andata incontro.

Si tratta di spese sostenute tutte nel dopoguerra. Dai dati forniti dall'Ispettorato dei trasporti risulta che i lavori eseguiti fino a tutto il 18 settembre del 1946 assommano allo 0,45 per cento dell'importo totale. Un successivo certificato di accertamento del 4 luglio 1947 testimonia che i lavori ulteriormente eseguiti erano dello 0,89 per cento. Tutto il resto delle opere è stato quindi effettuato dopo il 1947, con una spesa assolutamente superiore non soltanto a quella prevedibile nel 1942, ma a quella degli stessi anni 1945, 1946, 1947. Il danno della Società indubbiamente è stato elevato.

Ora, per quel principio generale secondo il quale non può essere consentita una locupletazione indebita dello Stato a danno di un cittadino, il quale in buona fede non ha potuto prevedere determinati rischi verificatisi per eventi eccezionali, si può a mio avviso giustificare il principio informatore del disegno di legge e conseguentemente l'intervento da parte dello Stato, non dico per rifondere integralmente la Società, ma per lo meno per ridurre l'ammontare del suo *deficit*.

Il Governo propone l'erogazione di 450 milioni per un'integrazione parziale del *deficit* della Società, lasciando così uno scoperto di oltre 250 milioni.

La Commissione è libera di decidere una misura diversa da quella proposta dal Governo, ma mi sembra che il voler respingere in modo assoluto il principio dell'integrazione, rappresenterebbe la negazione, non dirò di un diritto, ma di una ragione di equità che non può essere ignorata dallo Stato. Debbo dichiarare che se la Commissione persistesse in questo orientamento negativo, mi vedrei costretto a chiedere che il disegno di legge sia rimesso alla discussione dell'Assemblea.

CROLLALANZA. Il senatore Cappellini ha rilevato che in un determinato momento, in relazione ad un principio di equa transazione, l'Ispettorato dei trasporti ha consentito che la Società aumentasse le tariffe secondo una certa aliquota per rifarsi in parte dell'onere maggiore derivato dalla costruzione della ferrovia, i cui lavori sono stati eseguiti quasi totalmente dopo il 1947, in un periodo cioè in cui si era già determinato il fenomeno della svalutazione monetaria. Va osservato d'altra parte che l'Ispettorato dei trasporti, dopo quella transazione, ha voluto prendere evidentemente in considerazione altri elementi oltre quello del minor gettito in ordine all'aumento delle tariffe, per cui ha rimesso in discussione con la Società una nuova trattativa per giungere ad un nuovo compromesso. Di conseguenza l'Ispettorato ad un certo punto si è assunto la responsabilità di regolare ulteriormente la materia attraverso una seconda transazione — perchè di questo si tratta — nella convinzione che, attraverso la formula escogitata, si potesse trovare la via di un compromesso per la soluzione della controversia. L'Ispettorato ha cioè ritenuto, dopo i pareri degli organi consultivi, di poter accogliere entro certi limiti le nuove richieste della Società. Esso ora vorrebbe, per mezzo della nostra Commissione, giungere ad una sanatoria della prima transazione e ottenere una autorizzazione, nei limiti indicati, per la seconda transazione. Può darsi che nel caso specifico esistano elementi che giustifichino tale seconda transazione. Però, come nel primo caso l'Ispettorato si è assunto la responsabilità di liquidare la transazione stessa in un determinato modo, detta responsabilità si assuma anche ora senza invocare che la Commissione del Senato intervenga nel merito di conteggi e di considerazioni che riguardano non il principio, sul quale potremmo convenire, ma la stessa materia contabile, la quale è invece di competenza, tutto al più, degli organi speciali consultivi dell'Amministrazione dello Stato che, ove si ritenga necessario, potrebbero essere ulteriormente consultati.

Ciò stante, ripeto, il nostro compito non può essere altro che quello di esprimere una delega che dimandi all'Ispettorato dei trasporti il compito di definire la transazione.

BUSONI. Vorrei sapere se è esatto che a suo tempo sarebbe stato richiesto il parere del Consiglio di Stato il quale avrebbe risposto che era compito del Ministro di provvedere con un proprio decreto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La risposta fu che il Ministero non poteva provvedere in via amministrativa a regolare la transazione, ma che era necessario un provvedimento legislativo, trattandosi di un intervento tendente a modificare una legge precedente. Questa la ragione per cui il Governo ha presentato all'approvazione del Parlamento il disegno di legge.

PRESIDENTE, *relatore*. Quando un'opera dei lavori pubblici per la quale è stata stanziata una certa somma prima della guerra, non è stata completata, o lo è soltanto in parte, esiste nella contabilità generale dello Stato, una formula particolare per la quale questa spesa si considera spesa obbligatoria e ad essa deve farsi fronte con i fondi normali che traggono elementi dai titoli del bilancio. Ciò vale anche per il Ministero dei trasporti. Quindi non c'era bisogno della legge in quanto si poteva dire che la spesa obbligatoria veniva rivalutata. Il Sottosegretario ha detto che forse il problema è da riesaminare e da studiare più in profondità, eventualmente in Assemblea, ed io concordo con lui.

TARTUFOLI. Il ragionamento del nostro Presidente ha uno sviluppo razionale come impostazione del problema e come soluzione che doveva derivarne; però c'è stata una precisazione che, in sostanza, supera quella impostazione e cioè che l'Avvocatura erariale ha espresso il parere che in sede amministrativa non possa esserci una determinazione conclusiva al riguardo e quindi si imponga una determinazione legislativa. È ovvio quindi che diventa obbligatorio l'iter legislativo per cui dobbiamo passare, poichè, premesso che non si possa disconoscere la necessità di perequare gli oneri quando si parte da un progetto anteguerra, nel dopoguerra, a svalutazione avvenuta, è ovvio che da queste premesse dobbiamo trarre tutte le conseguenze. L'unico interrogativo può essere quello se l'indicazione come massimo dei

450 milioni sia o meno prudenziale: ma qui sta il riconoscimento di una funzionalità che richiede fiducia da parte del potere legislativo negli organi amministrativi.

Ritengo poi che sarebbe più opportuno usare la formula « non oltre 450 milioni » affinché sia compiuta ogni ulteriore analisi per stabilire il massimo del sacrificio che, onestamente, deve essere fatto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sembra che un punto non sia stato sufficientemente chiarito. La Società concessionaria fin dal 1945 ebbe a fare i suoi rilievi e le sue rimostranze per la sperequazione dovuta al fatto che, mentre la concessione era stata fatta nel 1942, l'esecuzione dei lavori avveniva nel dopoguerra. La Società ebbe dei contatti con il Ministero dei trasporti, facendo rilevare che a quelle condizioni il contratto non poteva più essere eseguito. Infatti la Società fin dal 1945 avrebbe potuto chiedere la rescissione del contratto, magari rassegnandosi a perdere la cauzione ma liberandosi di tutti i rischi, responsabilità e maggiori preoccupazioni; senonché, proprio in quel momento, fu lo Stato stesso che dimostrò buona volontà, cercando di andare incontro alle esigenze della Società, praticamente incoraggiandola ad eseguire i lavori pur sapendo che il prezzo era così aumentato. Nel 1947 intervenne un decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro del tesoro, con il quale fu autorizzato un aumento delle tariffe, nella speranza che il maggior gettito servisse e fosse sufficiente a coprire la maggiore spesa cui si andava incontro e che allora era preventivata in 713 milioni soltanto. Accadde però che quando la Società così incoraggiata dagli organi statali intraprese nel 1946 l'esecuzione dei lavori constatò che la spesa non si limitava più a 713.364.000 lire ma superava di gran lunga il miliardo. Fu allora che si fecero nuovi rilievi e accertamenti di carattere tecnico.

Il senatore Crollalanza afferma che sarebbe stato preferibile rescindere il contratto e farne uno nuovo: in questo caso invece si è tentato di portare avanti la concessione già effettuata, adeguando le sovvenzioni agli aumenti di prezzo della mano d'opera e del materiale.

Ora, a conclusione della esecuzione dei primi due lotti, si è accertato che la spesa ha superato il miliardo.

CROLLALANZA. Ma il Consiglio di Stato si era pronunciato o no? O si è fatto a meno di invocare il parere del Consiglio di Stato?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore Crollalanza, anche dal punto di vista pratico mi pare che non possiamo trarre alcun giovamento adottando la soluzione da lei prospettata. Infatti dovremmo fare due leggi: la prima legge per autorizzare il Ministero dei trasporti a stipulare una transazione (chiamiamola pure impropriamente transazione, mentre si tratterebbe piuttosto di un intervento equitativo in favore di un privato che ha subito una grave perdita nell'esecuzione di un contratto) e dando pieno mandato all'Amministrazione di regolare essa la cifra che potrà essere erogata alla Società; e la seconda legge per fissare il capitolo di bilancio da cui attingere la somma occorrente.

Desidero informare il senatore Crollalanza che non c'è da fare alcun ulteriore accertamento di cifre. La relazione al disegno di legge, gli ulteriori chiarimenti derivanti dalle lettere del Presidente della Commissione finanze e tesoro, e del Ministro, indirizzate al Presidente di questa Commissione, contengono già tutti gli elementi necessari; si sa quello che s'era contrattato, si sa quello che si è speso, si sa quello che si può recuperare e si è accertato lo sbilancio per il quale si dovrebbe intervenire in via equitativa.

CANEVARI. Vorrei sapere se la contabilità dei lavori era tenuta dall'Ispettorato e se i lavori venivano eseguiti a lotti, come si usa fare, a prezzi a misura, con una corrispondenza a misura in base ai prezzi di elenco annessi ai relativi decreti di concessione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I prezzi ordinariamente si stabiliscono a misura e in relazione ai prezzi correnti al tempo dell'esecuzione.

CANEVARI. Desideravo appunto chiarire a me stesso che i lavori comportavano questa spesa, che la spesa effettiva è stata corrispondente ai prezzi del periodo di esecuzione e che c'è stato il controllo dell'Ispettorato.

CERABONA. Data la complessità della materia non sarebbe forse inopportuno rimettere il disegno di legge all'esame dell'Assemblea.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io ritengo che un ulteriore rinvio non potrebbe modificare nulla. Le cifre sono quelle che sono, i principi generali sono quelli che tutti sappiamo: si tratta solamente di prendere una decisione.

CAPPELLINI. Mi pare che siamo tutti d'accordo nel non accettare la proposta del collega Crollalanza di rinviare la questione all'esame dell'Ispettorato delle ferrovie perchè siamo noi che dobbiamo decidere.

Ci sono due transazioni; io non voglio tener conto della seconda mentre sono disposto a considerare la prima la quale prevedeva una certa somma di entrata proveniente dalla maggiorazione del costo di biglietti, entrata che si è realizzata per un'aliquota minore. Siamo disposti ad approvare questa prima transazione. Bisogna anche tener presente che se l'impresa non avesse trovato conveniente l'appalto poteva rinunziarvi e se non lo ha fatto è perchè evidentemente le sono state date assicurazioni ed affidamenti di modo che l'impresa ha intravisto la possibilità di farsi finanziare dallo Stato. Accetto la prima transazione come conseguenza di un precedente che si era creato ma ritengo che ciò sia sufficiente perchè di transazione in transazione non possiamo arrivare a concedere tutto quello che ci viene richiesto. Riconosciamo quindi che la prima transazione ha una base di equità nel senso di dare in contanti quello che l'impresa non ha realizzato con l'aumento delle tariffe.

BUIZZA. Spero che non debbano esserci altri disegni di legge di questo tipo, questa è la mia raccomandazione al Ministero. Probabilmente in quel particolare momento, 1946-47, la Società si è trovata nella necessità di ese-

guire i lavori; resta sempre il fatto però che l'aumento della spesa è di 55 volte superiore alla spesa originaria essendo i 21 milioni saliti a oltre un miliardo!

CERABONA. Propongo che l'esame del disegno di legge sia rinviato ad altra seduta, per darci il tempo di valutare le varie proposte.

TARTUFOLI. La mia proposta formale è questa: il relatore, nostro illustre Presidente, ci prepari una più ampia e documentata relazione per la prossima seduta, in modo che noi, più ampiamente informati, possiamo prendere la decisione con più sicura coscienza.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade » (788-Urgenza).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade ».

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, il quale desidera illustrare preliminarmente il disegno di legge.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il problema delle autostrade, la cui soluzione ho l'onore di portare alla vostra approvazione, consiste nel soddisfare in un periodo di cinque o sei anni una prima parte del fabbisogno di autostrade e di strade nazionali. Il disegno di legge, che ho l'onore di presentarvi consiste in questo: costruire determinate autostrade (di cui ho l'ordine secondo la preparazione dei progetti) o mediante concessioni da stipularsi con enti pubblici, Province e Comuni, o mediante concessioni a società private, oppure mediante la costruzione diretta da parte dell'A.N.A.S.

Il sistema delle concessioni è naturale e necessario in quanto l'apporto dello Stato non sarebbe sufficiente a coprire le spese necessarie. Agli enti concessionari si dà il diritto

di emettere obbligazioni con delle garanzie per tutelare l'interesse dello Stato. L'importo delle somme preventivate è di cento miliardi per le autostrade, o nuove costruzioni o raddoppi di autostrade esistenti, e di venti miliardi — due miliardi all'anno — per la sistemazione di strade statali del sud d'Italia. Anzi uno dei primi tratti da eseguire appena la legge sarà approvata, è il tratto Capua-Napoli. La buona volontà del Governo in questo campo io l'ho manifestata in modo non ortodosso perchè, mentre lo stanziamento della cifra di cento milioni per studiare il progetto della Bari-Napoli deve essere ancora approvata, lo studio si sta già facendo: questo significa che ci preoccupiamo di realizzare rapidamente.

Chi è competente in materia sa che i progetti stradali vanno studiati con la massima accuratezza perchè costruire delle strade sbagliate sia dal lato tecnico, sia geologico, sia economico, è cosa troppo frequente e gli errori si scontano per molto tempo.

A far meglio comprendere le difficoltà tecniche, che rendono necessario operare con il massimo scrupolo, porterò l'esempio della strada statale Serravalle-Torino, nel tratto Chieri-Torino, la cui esecuzione è avvenuta non molto tempo addietro. Fra le opere d'arte vi è una galleria che sembrava studiata con rigoroso senso geologico. Pur tuttavia le argille si sono gonfiate e notevoli somme occorreranno per sistemare la galleria, perchè gli assaggi fatti a suo tempo non sono stati sufficienti.

Noi comunque abbiamo la buona volontà di fare e di far bene e siamo qui pronti ad accettare tutti i suggerimenti che non abbiano carattere polemico ma costruttivo.

La spesa dei 120 miliardi di cui si chiede lo stanziamento verrà così ripartita: 7 miliardi 850 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55; 10 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1955-56 al 1963-64; lire 2 miliardi 150 milioni per l'esercizio 1964-65; ed infine 2 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1954-55 al 1963-64 da assegnare all'A.N.A.S., ad integrazione dello stanziamento di 40 miliardi della cui ultima aliquota di 16 miliardi è in corso l'utilizzazione, per la sistemazione della viabilità e per la costruzione di strade nel sud.

Dal punto di vista tecnico le nuove autostrade sono state studiate con criteri rigorosi: piste di andata e ritorno con 7,50 di careggiata, uno spartitraffico centrale di tre metri e due banchine laterali di un metro e cinquanta ciascuna. Le vecchie autostrade invece costruite con i criteri di venti e trenta anni verranno allargate e risistemate. I competenti sanno quanto costi questa risistemazione.

Dal punto di vista amministrativo le convenzioni sono state studiate in modo da tutelare l'interesse dello Stato. Vi sono tratti di autostrade per cui si prevede un buon rendimento di esercizio e per essi il contributo dello Stato non supererà il 30 per cento. Viceversa vi sono tratti di autostrada per cui si prevede un rendimento di esercizio meno buono e per essi il concorso statale giungerà fino al 40 per cento.

La concessione ha la durata di trent'anni, con doppia garanzia per lo Stato. Innanzitutto, se dopo cinque d'esercizio il rendimento dell'autostrada risulta superiore al 10 per cento, lo Stato riutilizza la corrispondente quota parte del capitale versato. In secondo luogo lo Stato può, in qualunque momento, pagando il dovuto, riscattare l'autostrada, se lo ritiene necessario o per ragioni negative, perchè l'autostrada non è mantenuta bene, o per ragioni positive, perchè rende troppo.

Confermo poi quanto ebbi occasione di dire già altra volta in Parlamento, che cioè è intendimento del Governo di dare la precedenza per queste concessioni ad enti, consorzi e gruppi formati da enti pubblici, in modo che se le previsioni fossero sbagliate in senso negativo, lo Stato non incontrerebbe difficoltà per il riscatto e se si dimostrassero errate in senso positivo, il maggior profitto andrebbe ad un ente pubblico anzichè privato.

Il provvedimento avrà anche un notevole peso nella lotta contro la disoccupazione, poichè è nostro intendimento assumere gli operai per periodi continuativi di quattro, cinque, sei anni.

Secondo un programma di massima già predisposto e che porto a conoscenza della Commissione, già fin dai primi tre mesi dopo l'approvazione della legge si darà luogo all'inizio della realizzazione di un notevole gruppo di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 32^a SEDUTA (1° dicembre 1954)

autostrade di nuova costruzione e di raddoppi. Vi è poi un secondo gruppo di autostrade i cui lavori potranno iniziare entro otto, dodici mesi.

Per meglio esemplificare leggo lo schema del programma di massima da noi predisposto riguardante le autostrade di nuova costruzione o da raddoppiare:

A U T O S T R A D E	Lunghezza presunta Km.	Costo presunto (milioni)	Giornate operaio occupazione diretta e indiretta
---------------------	----------------------------------	------------------------------------	--

DI PRIMA REALIZZAZIONE

(che si possono iniziare entro tre mesi).

DI NUOVA COSTRUZIONE

A) *Da eseguire in concessione:*

MILANO-NAPOLI.

Tratti:

Milano-Piacenza (progetto esecutivo)	57,403	14.000	4.500 per 3 anni
Napoli-Capua (progetto esecutivo)	26,000	5.200	1.800 per 3 anni
Milano-Serravalle (progetto esecutivo)	85,000	16.880	5.400 per 3 anni
Brescia-Padova (progetto in via di completamento).	143,000	18.500	6.200 per 3 anni

B) *Da eseguire a cura diretta dell'A. N. A. S.:*

GENOVA-SAVONA.

Tratti:

Genova-Voltri	16,600	12.000	3.800 per 3 anni
Albissola-Savona			

DA RADDOPPIARE

A) *A cura diretta dell'A. N. A. S.:*

MILANO-BERGAMO-BRESCIA	98,464	16.500	5.350 per 3 anni
GENOVA-SERRAVALLE	50,000	11.300	3.800 per 3 anni
FIRENZE-MARE	81,225	10.000	3.000 per 3 anni
LAINATE-COMO	26,600	2.000	400 per 2 anni

B) *In concessione:*

TORINO-MILANO	127,000	13.500	4.400 per 3 anni
PADOVA-MESTRE-VENEZIA (adeguamento e completa- mento)	36,265	15.000	3.200 per 5 anni
NAPOLI-POMPEI	21,060	2.200	400 per 2 anni

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)32^a SEDUTA (1° dicembre 1954)

AUTOSTRADE	Lunghezza presunta Km.	Costo presunto (milioni)	Giornate operaio occupazione diretta e indiretta
------------	----------------------------------	------------------------------------	--

DA REALIZZARE IN TEMPI SUCCESSIVI

(che si possono iniziare entro 8-12 mesi).

DI NUOVA COSTRUZIONE

MILANO-BOLOGNA-FIRENZE-ROMA-NAPOLI.

Tratti:

Piacenza-Bologna	} Progetto di massima - In corso di studio gli esecutivi }	142,597	26,000	4.500 per 4 anni
Bologna-Firenze		83,000	29,000	5.400 per 4 anni
Firenze-Roma		300,000	64,000	10.000 per 6 anni
Roma-Capua		196,000	37,800	5.000 per 5 anni
Fornovo-Pontremoli (progetto di massima)		53,000	10,000	3,000 per 3 anni
Napoli-Bari (progetto in studio)		260,000	52,000	8,500 per 6 anni
Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria		440,000	142,000	14,500 per 6 anni
Catania-Palermo (in studio)		200,000	45,000	7,200 per 6 anni
Savona-Ceva (progetto di massima)		41,000	11,000	3,000 per 3 anni
Ceva-Torino		92,000	25,500	6,000 per 4 anni
Torino-Ivrea (progetto di massima)		48,000	6,550	2,100 per 3 anni
Pré St/Didier-Imbocco Galleria Monte Bianco		10,500	1,500	700 per 2 anni
Milano-Bologna-Rimini-Pescara (progetto di massima).		547,090	104,000	11,500 per 5 anni

PRESIDENTE. Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.