

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 21 DICEMBRE 1954

(37^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

I N D I C E

Disegno di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-
Urgenza) (Seguito della discussione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 633, 635, 647
BUIZZA	637, 640
CANEVARI	647
CROLLALANZA	636
FLECCHIA	642, 647
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	634, 636, 640, 646
TERRAGNI	633, 634, 635, 636, 637

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerbona, Corbellini, Crollalanza, Fiorentino, Flecchia, Massini, Molinari, Pasquati, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Focaccia è sostituito dal senatore Tartufoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, interviene il senatore Busoni.

Interviene, altresì, il Ministro dei lavori pubblici Romita.

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

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-
Urgenza).

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

TERRAGNI, Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo le dichiarazioni fatte dal Ministro, sia in Senato che in numerosi congressi ed attraverso la stampa, e dopo gli interventi degli onorevoli colleghi che hanno interloquito nella precedente seduta, io penso che dobbiamo essere tutti d'accordo nell'avere un certo motivo di sorpresa per la presentazione di questo disegno di legge, in quanto noi ci aspettavamo di avere a disposizione, per esaminarlo, un progetto che risolvesse in modo radicale questo complesso problema. La nostra aspettativa derivava proprio dalla affermazione fatta dal Ministro dei lavori pubblici nella seduta del 6 maggio ultimo scorso, in cui egli disse: « Vogliamo dare all'Italia una rete stradale perfetta: questo è il programma organico ed armonico che dobbiamo prendere l'impegno di voler attuare ». Ora, come ha rilevato il nostro Presidente nella relazione, noi non pos-

siamo che prendere atto di questa dichiarazione del Ministro, ma dobbiamo nello stesso tempo sottolineare che c'è una discordanza enorme fra le premesse che accompagnano il disegno di legge e la sostanza del provvedimento medesimo.

Devo ancora una volta rilevare, come già avevo fatto in un mio intervento dell'ottobre dell'anno scorso, che il problema è grave ed urgente, e che giustamente l'opinione pubblica attende da noi qualcosa di veramente sostanziale. Il provvedimento che ci viene presentato non può certo dirsi soddisfacente, e quindi noi dobbiamo considerarlo soltanto come un anticipo sulla esecuzione dei lavori necessari. Per questo anticipo sussiste un altro inconveniente grave, ed è che il programma generale non è così completo ed esauriente come sarebbe stato desiderabile. Noi siamo d'opinione che un problema come questo debba essere subito affrontato nel suo complesso, e poi attuato, sia pure gradualmente, ma sempre nel quadro di un programma generale che sia stato già ben definito in partenza.

Dicevo dunque che la presentazione del progetto è per noi un po' una sgradevole sorpresa.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo è anche per me.

TERRAGNI. Ne prendo atto, onorevole Ministro. Infatti noi abbiamo qui una soluzione che si può calcolare, rispetto alle esigenze complete, valevole soltanto per il 10 per cento. Noi ci siamo preoccupati, e ci preoccupiamo continuamente, di affrontare e risolvere il problema delle strade che è veramente cronico e gravissimo, perchè la strada si può considerare come la vera ammalata di un sistema arterioso, che comincia a non funzionare più; occorre quindi pensare a rimedi energici o, per lo meno, sufficienti. Già qualche anno fa il problema, che cominciava a presentare carattere di gravità, era stato affrontato dall'allora ministro Aldisio con una soluzione razionale che accontentava un po' tutti, e per la quale era prevista una spesa di lire 1.200 miliardi, attraverso un piano decennale, per cui si aveva a carico dello Stato un onere medio annuo di 120 miliardi. Con questa spesa si prevedeva la rimessa in efficienza delle strade nazionali

e la costruzione di una nuova rete di comunicazione completa di strade e di autostrade. Per il finanziamento il piano Aldisio basava le previsioni sullo sviluppo del traffico, e si calcolava che, una volta raggiunto un gettito complessivo di imposte attinenti alla circolazione di 200 miliardi di lire, si sarebbe destinato il supero al miglioramento stradale. In questi ultimi anni si è avuto un tale aumento della circolazione e della massa degli autoveicoli che il supero allora previsto è stato largamente superato.

Questo disegno di legge propone invece la spesa di 120 miliardi in dieci anni; quindi, come ho accennato prima, il problema è ridotto ad un decimo della sua ampiezza.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. E le concessioni? Si tratta di circa 250 miliardi.

TERRAGNI. Siamo d'accordo che la spesa di 250 miliardi è già notevole: però quello che preoccupa è che il programma riguarda soltanto una parte del patrimonio stradale, e precisamente la costruzione delle nuove autostrade ed il raddoppio di una parte di quelle esistenti; ma non tocca assolutamente tutto il resto del problema. Si è prestata attenzione soltanto alle esigenze di un particolare settore, e questo dà l'impressione, appunto, di un provvedimento preparato un po' sotto l'assillo dell'urgenza e quindi all'improvviso, poichè, almeno nella impostazione, il programma avrebbe dovuto essere più largo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Faccia qualunque rimprovero, ma la prego di non parlare di improvvisazione perchè sono già pronti tutti i disegni di legge per integrare il contenuto di questo progetto che stiamo esaminando. La mancanza di fondi non dipende da me nè da lei.

TERRAGNI. Noi non vogliamo certo dare lezioni al Ministro, che è ben compreso dell'importanza della strada, ma desidereremmo soltanto che, con la nostra premura, con la nostra pressione, il Ministro fosse in grado di chiedere agli altri Ministeri i finanziamenti necessari per poter predisporre un programma completo.

Una delle critiche che si possono fare all'attuale programma è la seguente: si può ammettere che lo Stato non possa prelevare sul bilancio ordinario più di 12 miliardi all'anno durante dieci anni, ma dobbiamo ritenere sia un errore il voler pretendere di risolvere un problema, che ha un'importanza tanto grande e conseguenze economiche così vaste, soltanto con i mezzi forniti dal bilancio ordinario. Quest'opera, a mio giudizio, dovrebbe essere finanziata con mezzi eccezionali, perchè non è possibile che con le briciole del bilancio si possa arrivare a risolvere un problema così importante e così grandioso. A suo tempo io ho già avanzato la proposta dell'istituzione della « Cassa della strada », ed ho constatato che il nostro Presidente è contrario alla destinazione graduandoli a seconda della loro importanza.

PRESIDENTE, *relatore*. Questo per una considerazione di ordine generale. Lo Stato deve essere libero di percepire tutti i tributi e di distribuirli secondo una linea politica che tenga conto simultaneamente di tutti i bisogni, graduandoli a seconda della loro importanza.

TERRAGNI. Mi permetto di insistere su questo punto di vista, pur sapendo che esso non è condiviso da tutti, poichè, a mio avviso, questa è l'unica strada che bisogna battere per poter arrivare ad una soluzione completa. Secondo il piano Aldisio, le entrate provenienti dalla circolazione stradale fino a 200 miliardi andavano al bilancio dello Stato, ed il supero, che sarebbe sufficiente, come è dimostrato dalle statistiche, avrebbe fornito i mezzi per risolvere completamente il problema. All'atto pratico, si è constatato che l'aumento dei mezzi motorizzati e l'aumento di circolazione sono stati notevolmente superiori a quanto previsto dalla famosa tabella dell'ingegnere Vezzani, che appunto prevedeva un aumento dell'11 o del 12 per cento dei veicoli circolanti entro il 1952. Invece le statistiche dimostrano, ed i dati sono confermati dalla immatricolazione dei nuovi veicoli per i primi mesi del 1954, che l'aumento è stato del 29 per cento. Come ho detto prima, la « Cassa della strada », mediante il supero delle entrate, potrebbe benissimo finanziare il programma di costruzioni stradali nella sua interezza.

Con me sono d'accordo parecchi Enti ed istituzioni; e questo è per noi l'unico sistema che può consentire una azione efficiente per la soluzione integrale del problema. A questo proposito vorrei ricordare, se mi permette, onorevole Presidente, che anche nella stessa legge n. 788 è prevista una destinazione di fondi particolari per la costruzione di autostrade, e ciò attraverso un aumento di contributi che è stato recentemente deciso.

PRESIDENTE, *relatore*. Le eccezioni confermano le regole; secondo me questo non è certo il metodo migliore.

TERRAGNI. La « Cassa della strada » dovrebbe percepire una quota delle entrate stradali e dovrebbe godere di un'amministrazione autonoma.

Prima di passare all'esame dettagliato del disegno di legge, debbo fare un altro rilievo di ordine generale: il traffico aumenta di circa il 20 per cento, almeno negli ultimi anni, mentre l'ordine di incremento del patrimonio stradale secondo il programma in esame è del 10 per cento, o tutto al più del 15 per cento, come dice l'onorevole Ministro. Questo squilibrio, prolungandosi nel tempo e particolarmente nel decennio del piano previsto in questo disegno di legge, darà qualche sorpresa, e quindi se, alla fine dei lavori previsti nel piano, non si imposteranno altre costruzioni stradali, avremo il risultato che, pur con 700 chilometri di autostrade costruite, i veicoli circolanti saranno aumentati in proporzione maggiore e quindi le esigenze saranno sempre le stesse se non maggiori. C'è da considerare una cosa: all'infuori del Ministro dei lavori pubblici il Governo non si rende conto del grave problema della strada mentre le previsioni per il futuro sono chiare e preoccupanti. Sino al principio del 1800 non si aveva un problema di comunicazioni e di trasporto motorizzati; dal 1830-1840 fino al 1900-1910 abbiamo avuto il periodo di sviluppo delle macchine a vapore che hanno dato un netto predominio alle ferrovie ed infine dal 1900-1910 si è andata affermando sempre più la padronanza assoluta della strada da parte dei veicoli con motore a scoppio. Oggi, in attesa che si sviluppino altri mezzi di trasporto su cui per ora non possiamo fare alcuna

previsione, il predominio della strada appartiene in modo assoluto alla ruota gommata. In vista di ciò è urgente che il problema delle comunicazioni stradali sia affrontato seriamente e con mezzi adeguati. La strada, che dà allo Stato circa 300 miliardi annui, è assistita a sua volta dallo Stato per soli 12 miliardi oltre ai modesti stanziamenti ordinari, mentre, per esempio, per il cinema si concedono dei finanziamenti che in proporzione sono ben più rilevanti. Io con questo voglio riaffermare il principio che lo Stato deve essere giusto nei confronti degli utenti della strada, e quindi deve destinare alla strada stessa una buona parte delle entrate che da essa gli derivano, e costituire un fondo straordinario per il miglioramento della rete viabile. Sarà utile ricordare che a causa delle cattive condizioni delle strade, ogni giorno si hanno degli incidenti mortali la cui frequenza aumenta sempre più. Certo, si può anche pensare che sarebbe necessaria una maggiore disciplina, ma uno degli elementi fondamentali di questo stato di fatto è proprio fornito dalle cattive condizioni e dalla insufficienza della rete stradale.

Poichè siamo dinanzi ad un progetto che vorrebbe avere lo scopo di eliminare le situazioni più gravi, mi sembra che si dovrebbe avere cura di dare la precedenza ai progetti che hanno maggiore carattere di urgenza, e quindi di avviare all'attuazione i progetti che riguardano le zone di più intenso traffico e che sono più bisognose di una sistemazione. Ho notato che c'è una discordanza nell'impostazione del programma, in quanto che con i mezzi a disposizione sarà attuabile soltanto la prima parte che comporta 85 miliardi di lavori, dei quali una parte sarà eseguita direttamente attraverso l'A.N.A.S. (tratto Genova-Savona e vari raddoppi) e una parte attraverso concessioni.

Un'altra osservazione è che i preventivi di spesa sono stati fatti in modo sommario, per lo meno secondo quel che mi risulta. Del resto, in questi lavori è opportuno prevedere una buona quota di imprevisti, specialmente per quei progetti che sono rimasti allo stadio di progetti di massima, per i quali l'esecuzione si protrarrà in diversi esercizi, con possibilità di aumento nei costi del materiale e della mano d'opera.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho infatti instaurato una politica di preventivi un po' abbondanti.

TERRAGNI. È una cosa saggia largheggiare nei preventivi perchè quando i lavori sono distribuiti nel tempo possono facilmente verificarsi degli aumenti e delle spese imprevedibili. Non so però se il Tesoro sarà d'accordo con noi.

Entrando nel merito del disegno di legge, per quanto riguarda le concessioni, ho sentito da una parte reclamare l'opportunità di escludere l'iniziativa privata dalle concessioni, riservando soltanto a Consorzi e a Enti pubblici l'assegnazione di questi lavori. Credo che sia opportuno invece richiamare in queste opere l'apporto del capitale privato, capitale che altrimenti andrebbe a sviluppare altre iniziative. Si potrebbero mettere in concorrenza enti privati ed enti pubblici: a parità di condizioni sarà preferito l'ente pubblico, ma se le condizioni fatte dal privato fossero più favorevoli, dovrà essere preferita l'iniziativa privata.

Il collega Cappellini ha toccato l'argomento dei pedaggi. Sono d'accordo sul fatto che il pedaggio sia una remora perchè tutti tendiamo ad una assoluta libertà di circolazione, ed è augurabile che il pedaggio scompaia. Anche in America, però, per il passaggio di alcune opere pubbliche, in ispecie ponti e gallerie, è mantenuto ancora un pedaggio che è riscosso automaticamente attraverso un piccolo distributore. Per sostenere il piano finanziario è necessario peraltro che ci sia una contropartita, ed è quindi necessario sopportare ancora questa imposizione.

Voglio rispondere poi ad una osservazione del senatore Crollalanza, che « le autostrade creino il traffico ». Io non sono di questo parere. È la strada ordinaria quella che dà un notevole vantaggio a tutta la zona; l'autostrada invece collegando i capolinea taglia e divide la zona che attraversa, e sui suoi bordi non sorgono mai nè costruzioni per abitazioni, nè fabbricati industriali.

CROLLALANZA. Nelle zone dove non ci sono strade di grande comunicazione, le autostrade creano il traffico. In Colonia si è pas-

sati dalla bestia da soma all'autostrada, senza vie di mezzo.

TERRAGNI. Comunque raccomando che i tracciati autostradali, tenendo conto delle necessità della visibilità, della percorrenza rettilinea, ecc., evitino al massimo i centri abitati per non creare barriere tra zone e zone della stessa periferia cittadina.

Un'altra piccola osservazione. Nella relazione al disegno di legge si parla di una larghezza delle strade di metri 7,50 circa. Ciò mi pare in contrasto con la Convenzione internazionale di Ginevra e con i moderni indirizzi della tecnica stradale. Una strada di metri 7,50 presuppone o tre corsie di metri 2,50, il che sarebbe ormai insufficiente; o due corsie di metri 3,75, il che sarebbe eccessivo ed inutile, oltre a gravare di spese non giustificate la costruzione. Sarebbero circa 500.000 metri quadri di sede stradale in più del necessario. Di questa osservazione si dovrà tener conto in sede esecutiva.

Ripeto poi una osservazione già fatta dal collega Crollalanza, e cioè la mancanza di collegamento tra il nostro piano di costruzioni di autostrade e il piano approvato dalla Convenzione di Ginevra. Nel nostro piano mancano i collegamenti con quasi tutte le linee internazionali. A titolo di cronaca, posso dire che nei primi nove mesi del 1953 sono entrati in Italia, per via ordinaria, 4.269.000 turisti, e nei primi nove mesi del 1954 essi sono saliti a 5.400.000. Sul totale, il 45 per cento nel 1953 e il 40 per cento nel 1954, sono passati dal valico di Ponte Chiasso. Raccomando quindi la sistemazione di questa strada, perchè l'arteria Chiasso-Serravalle ha una funzione importante soprattutto per i riflessi turistici oltre che commerciali, rappresentando tale strada il naturale collegamento tra la Svizzera e Genova.

Avviandomi alla conclusione, vorrei toccare il punto delle agevolazioni fiscali che rappresentano un fattore notevole nella esecuzione. È bene che le concessioni alle diverse ditte siano accompagnate da notevoli sgravi fiscali sia per l'operazione di mutuo, sia per i passaggi dei terreni, sia per tutto quello che concerne le operazioni di finanziamento dell'opera stessa. La provincia di Milano ha segnalato

l'opportunità di estendere le esenzioni fiscali anche ai contratti d'appalto: ciò comporterà un vantaggio per il minor prezzo che richiederanno le imprese esecutrici.

Concludendo, mi sembra che il disegno di legge che ci è sottoposto non sia quello che ci aspettavamo, però siamo pronti ad approvarlo dopo le assicurazioni dell'onorevole Ministro che questo è solo l'inizio, l'avvio di un primo gruppo di lavori, ai quali dovrà seguire tutto il resto, perchè non si può pensare ad una risoluzione parziale del problema. A tale proposito mi riservo di presentare un emendamento all'articolo 1, tendente a sostituire le parole: « sistemazione della strada », con le altre: « in attesa della soluzione del problema, ecc. ».

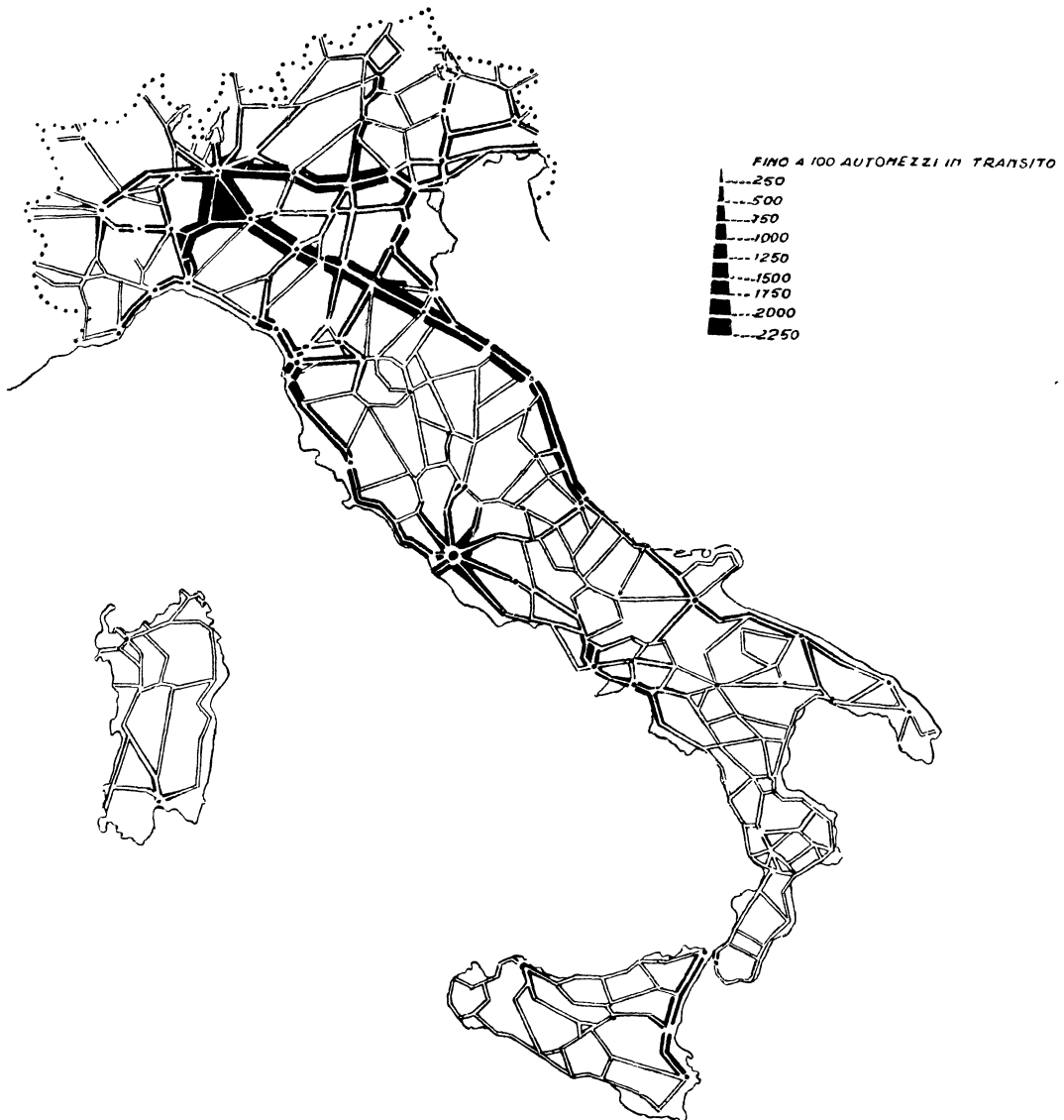
Ho detto altre volte, e lo ripeto adesso, che in questa sede dobbiamo dimenticare la veste politica e curare solo gli interessi del Paese; in questo particolare caso vorrei pregarvi di non farne una questione di partito o, se di un partito vogliamo parlare, parliamo di quel partito che non esiste sulla carta, quel partito che è formato dai tre milioni di cittadini che usano veicoli per esigenze di lavoro, ed ai quali potremo aggiungere cinque milioni di turisti che vengono in Italia e che hanno il diritto di poter viaggiare su strade e non su nastri rattoppati. I componenti del grande rispettabile « Partito degli utenti della strada » sono gente che lavora e che produce, e non ci perdoneranno mai se li lasceremo ancora a lungo con strade insufficienti e pericolose, a meno che non vogliamo far diventare realtà la parodia di un famoso motto e dire: « ne uccide più la strada che la spada ».

BUIZZA. Il disegno di legge che stiamo esaminando prevede una spesa di 100 miliardi da erogare in dieci esercizi per la costruzione di nuove autostrade o per raddoppi di autostrade già esistenti, e una spesa di 20 miliardi per la sistemazione di strade statali nel Mezzogiorno. A me sembra che il disegno di legge per la sua impostazione strutturale risponda esattamente a quelli che sono i dati di fatto.

Ho qui sott'occhio un diagramma compilato dall'E.A.M. e prego gli onorevoli colleghi di prenderne visione, perchè è molto convincente. Si rileva da esso la maggiore o mi-

**CORRENTI DI TRAFFICO DETERMINATE DAGLI AUTOMEZZI
ADIBITI AL TRASPORTO MERCI**

Luglio 1953 - Fonte E.A.M.



nore intensità del traffico, dalla maggiore o minore grossezza delle linee che ne segnano il percorso. Si vede subito che tale intensità è massima nei pressi di Milano e più precisamente nel triangolo Milano-Piacenza-Pavia.

Da questo nodo si diramano le seguenti direzioni di traffico:

Brescia-Verona-Venezia-Trieste;
Novara-Torino;
Piacenza-Rimini e l'Adriatica fino a Pescara-Foggia-Bari, ecc.;
Pavia-Serravalle-Genova;
Parma-Cisa-Sarzana e l'Aurelia fino a Roma e Napoli.

Si vede molto chiaramente come lo spessore delle linee vada diminuendo più o meno rapidamente a mano a mano che ci si allontana dal nodo lombardo per diventare poi nullo o quasi a mano a mano che ci avvicina alla penisola Salentina o al Salernitano. Nelle Isole una minima intensità di traffico sulla Messina-Catania-Siracusa e due brevi e piccole irradiazioni intorno a Palermo e a Cagliari.

Il programma che ci è stato sottoposto sembra a me che segua proprio questa distribuzione del traffico, perchè tutte le nuove costruzioni o i raddoppi programmati per le autostrade non sono che irradiazioni dal nodo lombardo di grande traffico.

Difatti tale programma di massima è il seguente:

DI PRIMA REALIZZAZIONE

(che si possono iniziare entro tre mesi)

DI NUOVA COSTRUZIONE

A) *Da eseguirsi in concessione:*

MILANO-NAPOLI

Tratti:	Chilometri	Milioni di lire
Milano-Piacenza	57,403	14.000
Napoli-Capua	26,000	5.200
Milano-Serravalle	85,000	16.880
Brescia-Padova	143,000	18.500
Totale	311,403	54.580

B) *Da eseguirsi a cura diretta dall'A.N.A.S.:*

GENOVA-SAVONA.

Tratti:	Chilometri	Milioni di lire
Genova-Voltri	16,600	12.000
Albissola-Savona		

DA RADDOPPIARE

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

MILANO-BERGAMO-BRESCIA	98,464	16.500
GENOVA-SERRAVALLE	50,000	11.300
FIRENZE-Mare	81,225	10.000
LAINATE-COMO	26,600	2.000
Totale	256,289	39.800

B) *In concessione:*

TORINO-MILANO	127,000	13.500
PADOVA-MESTRE-VENEZIA (adeguamento e completamento)	36,265	15.000
NAPOLI-POMPEI	21,060	2.200
Totale	184,325	30.700

Sono dunque in totale tra nuove costruzioni e raddoppi da eseguire in concessione chilometri 496 con una spesa di lire 85.280 milioni e da eseguire a cura dell'A.N.A.S. chilometri 272 con una spesa di lire 51.800 milioni.

Per la parte in concessione, supposto che si conceda il massimo contributo previsto dal disegno di legge, la disponibilità di questo viene assorbita per $(85.280.000.000 \times 0,4) + 51.800 = 85.912$ milioni lasciando una disponibilità di 14 miliardi.

Naturalmente il disegno di legge non risolve il problema stradale italiano, ma poichè da otto anni invociamo che, almeno, questo problema lo si avvii a soluzione, darò voto favorevole al disegno di legge. Desidero però fare alcune considerazioni.

Il problema stradale nel suo complesso comporta una disponibilità elevatissima di capitali, come ha già rilevato il senatore Terragni. Con quella maggiore disponibilità si potrà supplire a deficienze nella previsione, a sorprese che possono capitare per tutto il tempo della esecuzione, ma non si può modificare la esiguità dei fondi assegnati. Comun-

que, il problema di lavori (che il senatore Terragni ha lamentato essere molto inferiore alle sue aspettative) potrà essere integrato con quel margine, ove non fosse impiegato in imprevisti.

A proposito di imprevisti, non è comprensibile perchè si preveda di raddoppiare l'autostrada Lainate-Como e non si preveda di raddoppiare la Milano-Lainate. Così pure sarebbe di somma urgenza la costruzione della Forno-Pontremoli che, abbassando il colle della Cisa, facilita e rende sicuro il traffico che, avviato sulla Via Emilia, deve raggiungere l'Aurelia.

Inoltre dirò subito che non ho nessuna fiducia, non nell'A.N.A.S., ma nelle possibilità dell'A.N.A.S., nell'attrezzatura, nell'organizzazione con cui l'A.N.A.S. oggi dovrebbe affrontare questi lavori che le si vogliono affidare e compierli nel tempo prescritto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anch'io ho le mie preoccupazioni; però il Tesoro mi ha autorizzato ad assumere dei professionisti per integrare le possibilità dell'A.N.A.S. in materia.

BUIZZA. Se permette, onorevole Ministro, voglio ricordare un episodio. Due anni fa, poichè sembrava che il prolungamento dell'autostrada Milano-Brescia da Brescia a Padova si dovesse prorogare addirittura nei secoli, il direttore del compartimento di Milano dell'A.N.A.S. informò i capiluogo di provincia e le provincie interessate che aveva avuto ordine di provvedere alla costruzione dell'autostrada Brescia-Verona, anzi di un primo tratto di essa e del raddoppio della Milano-Bergamo; ma che per eseguire l'incarico aveva bisogno degli Uffici tecnici provinciali e degli Uffici tecnici comunali. È un avvenimento che risale a due anni fa, ma la situazione dell'A.N.A.S. è rimasta tale e quale. Date le assicurazioni dell'onorevole Ministro, l'eccezione da me sollevata non ha più ragione di essere.

Qualche osservazione sulla costruzione di autostrade in concessione. Ricordo che 7-8 mesi fa, a Bolzano, si è tenuto il Convegno della strada, promosso dalla F.I.S. (Federazione Italiana Strade), cui parteciparono esclusiva-

mente tecnici degli Uffici tecnici provinciali e comunali, tecnici del Genio civile, dell'A.N.A.S. e professori delle scuole di applicazione per ingegneri, delle Facoltà di ingegneria, delle Università e dei Politecnici, cioè persone altamente qualificate.

Al Convegno di Bolzano il professor Tocchetti, titolare della cattedra di costruzioni stradali alla Facoltà di ingegneria dell'Università di Napoli, aveva presentato un ordine del giorno in cui si affermava non doversi dare la precedenza alla costruzione di nuove autostrade, ma doversi concentrare ogni sforzo per sistemare la rete delle strade esistenti, incominciando dalla statale. L'ordine del giorno è poi stato ritirato, ma resta pur sempre la relazione del professor Tocchetti, che giungeva alle conclusioni riassunte in quell'ordine del giorno. Poichè si è lamentato qui che nel programma delle autostrade è dimenticata l'Italia meridionale e le Isole, ho voluto ricordare la presa di posizione del professor Tocchetti (che conosce molto bene la situazione della rete statale del Meridione), presa di posizione che conferma che l'impostazione e la struttura del disegno di legge corrisponde esattamente allo stato di fatto odierno. In effetti la costruzione della maggior parte delle autostrade viene affidata al sistema della « concessione » e si pensa appunto di costruirle, facendo affidamento oltre che sul contributo dello Stato che potrà salire al 40 per cento, sul gettito che deriverà dall'intensità della circolazione su di esse e che dovrà essere tale da coprire l'altro 60 per cento della spesa incontrata per la costruzione non solo, ma a coprire anche la spesa di gestione.

Dico subito che la costruzione delle autostrade in concessione mi sembra debba essere affidata in assoluta precedenza alle società costituite fra gli enti locali interessati. Gli enti locali non hanno fini speculativi. Nei confronti di queste società si potrà inoltre assoggettare la concessione alla condizione che, pur rimanendo fermo il massimo previsto di 30 anni, la gestione cessi e passi allo Stato il giorno in cui il debito contratto e garantito dagli enti locali sia estinto.

Desidero fare alcune osservazioni più particolari. Rilevo che non sono dati, nel prospetto, gli estremi della larghezza delle sezioni delle autostrade. Mi riferisco, per diretta cono-

scenza, all'arteria che più mi interessa, cioè al raccordo della Milano-Bergamo-Brescia con Padova, con la costruzione della Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Tale raccordo era stato studiato già nel 1950 ed alla fine di quell'anno si era presentata una domanda di costruzione di un'autostrada con 21 metri di larghezza tra ciglio e ciglio, e più specificamente con due carreggiate da metri 7,50 più uno spazio intermedio antiabbagliante di 4 metri e due banchine esterne di 1 metro ciascuna. Il progetto successivamente approvato dall'A.N.A.S. ridusse la sezione a 18 metri, portando da 4 a 2 metri l'interspazio antiabbagliante, riducendo ciascuna delle due vie a metri 7 e le banchine esterne a metri 1. La spesa prevista con quest'ultima riduzione era di 18 miliardi e mezzo per uno sviluppo di 143 chilometri. Nell'aprile scorso, in occasione della discussione sul bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Ministro, ribadendo il concetto già altre volte da lui espresso, che le autostrade sarebbero state costruite con il sistema della concessione e quindi affidate all'iniziativa privata, ebbe a dichiarare che le costruzioni sarebbero avvenute secondo i criteri imposti dalle esigenze di un traffico intenso e della maggior sicurezza e dall'esperienza acquisita sulle autostrade già in esercizio.

Disse il Ministro: « Abbiamo previsto strade a due piste di metri 7,50 con siepe centrale di 3 metri per evitare l'abbagliamento e con pista ciclabile e pedonale sempre di tre metri. Si tratta quindi di autostrade di 24 metri complessivi di larghezza, che danno sicurezza per il traffico ». Conseguentemente l'A.N.A.S. invitò la società per l'autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova a riportare la sezione dell'autostrada in progetto a 24 metri da ciglio a ciglio, aggiungendo al complesso dei 18 metri già approvati altri 6 metri esterni per creare le banchine di ricovero. La previsione della spesa è però salita a 223 miliardi.

Ma allora, mi domando e domando a lei, onorevole Ministro, perchè nel prospetto che ci ha fornito figura ancora la minor spesa di 18 miliardi e mezzo? La maggiore spesa di 5 miliardi verrà assunta direttamente dallo Stato in aggiunta al contributo del 40 per cento?

Con una spesa di previsione di 18 miliardi e 500 milioni, il costo a chilometro è di 130 mi-

lioni, mentre con la spesa di 23 miliardi esso sale a 160 milioni. Volendo raffrontare questo costo-chilometro con quello delle altre autostrade in programma, si ricava, per esempio, che per la Milano-Serravalle è previsto un costo a chilometro di 200 milioni e che per la Milano-Piacenza il costo a chilometro è addirittura di 250 milioni. Va rilevato che si tratta sempre di arterie che si sviluppano pressappoco nella stessa zona.

Domando all'onorevole Ministro: la spesa che si prevede per la Brescia-Padova è in relazione al progetto di 18 metri di sezione oppure a quello di 24 metri? È evidente che il traffico ed il relativo gettito sarà il medesimo, sia con l'una sezione che con l'altra, mentre la spesa da coprire da parte degli istituti finanziari locali aumenterebbe di circa un terzo, sia pure con l'effettuazione di un'autostrada più comoda e certamente più rispondente alle esigenze moderne. Chi garantirà l'emissione maggiorata di obbligazioni, se non interverrà lo Stato?

Questo è quanto desideravo rilevare in punto alle annotazioni riprodotte nel programma che ci è stato distribuito.

Osserverò ancora, per quanto si riferisce all'autofinanziamento, che il piano preparato dal Consorzio veneto-lombardo per la Brescia-Padova prevede una gestione in disavanzo per i primi dieci anni ed un utile di 127 milioni e mezzo per gli anni successivi. Le previsioni si basano sui dati della circolazione attuale sulla Padana superiore (statale n. 11), supponendo che il traffico convogliato sulla nuova autostrada sarà il 60 per cento di quello che attualmente si svolge sulla statale n. 11 e che l'incremento del traffico, che è stato del 55 per cento dal 1950 al 1953, sia del 12 per cento dal 1953 al 1954, e sia rispettivamente del 10, 9, 8, ecc. fino ad arrivare al 3 per cento all'anno per gli anni successivi, dal 1962 in avanti.

Per quanto riguarda eventuali emendamenti, come, per esempio, quello sull'esonero da tutti i diritti fiscali anche per quel che si riferisce all'emissione di obbligazioni, qualora essa sia effettuata da consorzi o da società formate da enti locali, mi riservo di intervenire in sede di discussione degli articoli. Ad ogni modo, e con-

cludendo, anticipo fin da ora di essere favorevole al disegno di legge.

FLECCHIA. Premetto che, sulla legge nel suo complesso e su quanto programmato, concordo con i rilievi e le osservazioni fatte dal collega Cappellini e da altri senatori, già intervenuti nella discussione generale. Condivido inoltre il criterio che, in ordine ai progetti di previsione ed esecutivi delle opere programmate ed in relazione ai mezzi finanziari ovunque esse vengano eseguite, tali opere devono essere elementi di costruzione di una moderna rete autostradale efficiente e rispondente a criteri di economia e di rapidità destinata ad inserirsi, nel tempo stesso, nel quadro delle comunicazioni internazionali. Sotto questo punto di vista, accogliendo come parola d'ordine l'affermazione del Ministro che, quando si ha poco da spendere si deve spendere bene, mi intratterrò con particolare attenzione al settore regionale.

Non intendo affatto con questo di fare del regionalismo, ma di portare qui, per la conoscenza che ho del problema, il mio modesto contributo. Intendo riferirmi alla viabilità autostradale fra il Piemonte ed il mare ligure. A questo proposito io, senatore piemontese, devo disputare con l'onorevole Ministro, anch'egli piemontese!

Non lamenterò che nel piano di costruzioni, per quello che riguarda il Piemonte, siano poche le opere; e nemmeno perchè l'arteria principale programmata, cioè il collegamento Torino-Savona, sia compresa nei progetti di massima e quindi non ancora esecutivi. Anzi, mi auguro che per il momento non lo divenga. Ma devo esprimere il mio rammarico e disappunto per il fatto che, nel quadro del miglioramento della viabilità nazionale ed in ordine alle finalità di cui sopra, si sia scelto per la realizzazione di un collegamento autostradale più efficiente fra la Regione piemontese ed il mare ligure, fra i vari progetti esistenti ed auspicati, proprio la Ceva-Savona che, come è noto, è il progetto della S.P.A.S.I.S.

Un anno fa, quando appresi da certa stampa dell'accantonamento definitivo del ben noto progetto autostradale Calvi-Marrone che non interessa soltanto il collegamento fra Torino e Savona, ma altresì le comunicazioni fra To-

rino e Genova, ebbi ad inoltrare all'onorevole Ministro, una mia interrogazione. Nella sua risposta, l'onorevole Ministro dichiarava che presso il suo Ministero e all'A.N.A.S. di tale progetto nulla risultava per cui non vi era motivo di ritornare sulle decisioni. Intendevo allora parlare della via Torino-Piemonte al mare ligure (progetti dell'ingegnere Calvi di Genova e del dottor Marrone di Savona) che, rispettivamente, unisce Genova a Torino attraverso Moltedo-Ovada e Acqui, e Savona a Torino attraverso il Sassello-Acqui.

Si tratta indubbiamente di una arteria razionale e di tipo diverso dalla Ceva-Savona; essa è prevista attraverso i Giovi ed il Sassello e consente di realizzare altre importanti direttrici stradali, atte a convogliare i traffici di Savona e di Genova, in modo da assicurare i minori percorsi, i minori costi di costruzione e di esercizio, con maggiori possibilità di autofinanziamento. Essa, usufruendo di direttrici divergenti in prossimità di Acqui e di Retorto, costituirebbe, a mezzo del tronco autostradale Genova-Moltedo-Ovada-Acqui (progetto Calvi), unitamente al tronco Savona-Acqui (progetto dottor Marrone), un sistema unitario puntando su: Voghera-Milano (chilometri 162 da Savona a Milano e chilometri 144 da Genova a Milano); Alessandria-Casale (chilometri 125 da Savona a Casale e chilometri 101 da Genova a Casale); Asti-Torino (chilometri 129 da Savona a Torino e chilometri 143 da Genova a Torino); cioè, in ciascun caso, con percorrenze più brevi di quelle fino ad ora riscontrate per ogni altra via esistente o progettata.

Al contrario la Ceva-Savona, nell'attuale progetto S.P.A.S.I.S. ed ora ministeriale, gioverebbe ad un settore limitato della Regione piemontese, collegando Torino con Savona, e non con Genova, mediante un percorso di 30 chilometri superiore. Inoltre percorrerebbe una zona già dotata di una buona rete stradale e di facile rettifica quale la 29 e 28-bis. Col tracciato della Ceva-Savona non si realizzerebbero, come richiede la viabilità moderna, le condizioni di minore percorso, curve, pendenze, elevatezza di valico, costi di costruzione e di manutenzione. Su di una autostrada a senso unico si verrebbe, per la scarsità del traffico attuale, a promuovere un flusso artificioso ed antieconomico.

Ella, onorevole Ministro, non ignora certamente come fin dal 1949 gli enti savonesi d'accordo, del resto, con quelli genovesi — ed erano d'accordo allora anche gli enti torinesi già espressi nel marzo 1948 presso la Camera di commercio di Torino — nel Convegno di Sassello ed altri tenutisi in seguito, sempre unanimi, ritennero vantaggiosa ed urgente la costruzione, in nuova sede, di una autostrada unica ed al tempo stesso la congiunzione, con le varianti di massima già studiate, della Ceva verso Torino con rettifiche delle strade statali n. 29 e 28-bis.

Gli enti torinesi nel marzo 1948 diedero, unanimemente, la loro adesione alla costruzione dell'autostrada unica Torino-Acqui sdoppiata per Savona e per Genova, quale una delle direttrici del sistema stradale unitario (progetti Calvi-Marrone). Solo in seguito alcuni torinesi cambiarono di opinione. Prendendo parte ai lavori della Commissione tecnica di studio dei vari progetti, quei rappresentanti sostennero il tracciato della Ceva-Savona, già progetto del dottor Jelmon e poi S.P.A.S.I.S. quale figura nei progetti del Ministero dei lavori pubblici.

Non è giusto ignorare e tanto meno negare che, fra i progetti vagliati, quello che ha avuto riconoscimento della Commissione tecnica di esame, è stato quello Calvi-Marrone; in quanto considerato atto alla realizzazione unitaria dell'autostrada Torino-mare ligure e non quello della Ceva-Savona. Malgrado il giudizio favorevole di competenti e della Commissione, sul progetto Calvi-Marrone venne in seguito organizzata una vera congiura del silenzio, specialmente da parte della stampa torinese; mentre tutti si sono prodigati ad illustrare con lodi e messa in evidenza, la Ceva-Savona. Si sono susseguite riunioni, comunicati della S.P.A.S.I.S., si è cercato di allettare la pubblica opinione dicendo che l'autostrada sarebbe stata rapidamente costruita con capitale privato, ma tutto si è ridotto a diversivo di incertezza all'attesa del pubblico. Ora, onorevole Ministro, la Ceva-Savona è come progetto di massima nel suo programma. Il cambiamento di opinione di certi gruppi interessati direttamente crea disorientamento e fa pensare, non a torto, che gruppi costituitisi in Società non

hanno per scopo le aspirazioni ed il pubblico interesse, ma l'affarismo e quindi il massimo guadagno nell'impiego dei capitali.

Sembra a me che se il Ministero dei lavori pubblici avesse fatto esaminare dai suoi competenti uffici i vari progetti esistenti, e particolarmente quello di cui sto parlando il quale è stato, su richiesta del Capo compartimento, dalla Camera di commercio di Genova presentato all'A.N.A.S. nel marzo 1953, certamente si sarebbero rilevate, nel progetto Calvi-Marrone le caratteristiche più idonee per sicurezza, economia, ecc., alla migliore soluzione di collegamento stradale Torino e Regione piemontese col mare ligure, per cui nel suo programma, onorevole Ministro, non doveva ora figurare la Ceva-Savona come soluzione. Altra dimostrazione dell'asserto ci viene eloquentemente data da dati che caratterizzano la diversità e quindi la convenienza di scelta, tra l'uno e l'altro tracciato.

I dati sono i seguenti:

lunghezza topografica tra Savona (Torre Pancaldo) e Torino (Piazza Castello): chilometri 160,100 (tracciato per Ceva); chilometri 129,900 (tracciato per Acqui). Rapporto tra i due termini: lunghezza topografica e distanza in linea d'aria: 1,51 (Ceva); 1,22 (Acqui);

quota massima di valico: metri 655 s.l.m. (Ceva); metri 462 s.l.m. (Acqui);

sommatoria dislivelli in ascesa da Savona a Torino: metri 1.189 (Ceva); metri 758 (Acqui);

sommatoria dislivelli in ascesa in senso inverso: metri 957 (Ceva); metri 526 (Acqui);

pendenze massime: 4 per cento (Ceva); 3,33 per cento (Acqui);

curve di raggio minimo: metri 150 (Ceva); metri 200 (Acqui);

gallerie (solo per Savona-Ceva): chilometri 9,856 (Ceva); chilometri 5,790 (Acqui) (per l'intero tracciato Savona-Torino);

viadotti (solo per Ceva-Savona): chilometri 4,123 (Ceva); chilometri 4,272 (Acqui) (per l'intero tracciato Savona-Torino).

Tratti percorsi alle seguenti quote:

fra metri 500 e metri 655 s.l.m.: chilometri 12 (Ceva); chilometri 0 (Acqui);

fra metri 400 e metri 500 s.l.m.: chilometri 51 (Ceva); chilometri 6 (Acqui);

fra metri 270 e metri 400 s.l.m.: chilometri 45 (Ceva); chilometri 14 (Acqui).

Altri dati riguardanti caratteristiche altimetriche e planimetriche del tronco Albissola-Acqui-Moncalieri lungo chilometri 117,950: sviluppo in orizzontale chilometri 44,164, sviluppo con pendenza fino a 1 per cento chilometri 19,340, sviluppo con pendenza fino al 2 per cento chilometri 26,250, sviluppo con pendenza tra 2 per cento e 3,33 per cento chilometri 28,196. Totale chilometri 117,950.

Sviluppo in rettilineo chilometri 91,053; curve con raggio tra 250 e 500 metri, chilometri 24,897; curve con raggio di metri 200, chilometri 2,000. Totale chilometri 117,950.

È altresì da rilevare come la progettata autostrada Savona-Ceva-Torino, di cui ai due progetti di massima, sembra avere un percorso di soli 133 chilometri mentre di fatto il tracciato del percorso Savona-Ceva-Mondovì-Savigliano-Torino è di chilometri 160 e non 133! È evidente che tale brevità di percorso fa riferimento al progetto Jelmonè il quale doveva passare non da Mondovì-Savigliano, ma attraverso alla vallata del Tannero comportando la costruzione di ben 21 ponti; progetto che venne poi abbandonato dal suo stesso autore. Comunque la progettata Savona-Ceva-Torino verrebbe a costare 10 miliardi in più della Savona-Acqui-Torino che, oltre ad essere a senso unico, raggiungerebbe, da Savona, Torino con un percorso di 30 chilometri in più in confronto della Savona via Acqui.

La Commissione tecnica per l'esame dei progetti sulla viabilità autostradale della Regione piemontese, ha altresì affermato in modo chiaro nella sua relazione finale come i progetti Calvi-Marrone, realizzando le più efficienti e rapide comunicazioni fra tutti i centri del Piemonte, avvantaggiavano parimenti quelli della stessa Lombardia con il mare ligure, rendendo possibile, attraverso Torino, un collegamento colle vie di comunicazione internazionali di oltre Alpi con la Svizzera e la Francia e realizzando comunicazioni di grande interesse commerciale e turistico.

Vengo al progettato raddoppio della « Serravalle ». È vero che attualmente le comunica-

zioni fra Genova e la Valle padana si svolgono attraverso le valli Polcevera e Scrivia ove già sono insediate la ferrovia dei Giovi, la direttissima del Rigoroso, l'autostrada e la statale n. 35; è altresì vero che il raddoppio della Serravalle in questa sede ristrettissima di spazio lungo quasi tutto il percorso, densa di costruzioni, di centri abitati e di industrie è opera difficile, onerosa e da un certo punto di vista malsicura per la sua vulnerabilità. Per cui, all'interesse nazionale, è più conveniente la costruzione di tale arteria su un nuovo tracciato attraverso altro valico. La Maltedò-Ovada e diramazioni oltre alla maggiore sicurezza, offre i requisiti di minore quota di valico, minori pendenze e possibilità di servire l'entroterra con lunghezze di percorso più favorevoli, arretrando nel tempo stesso a Milano quei vantaggi maggiori che si attendono dal raddoppio della Serravalle.

Da Torino (Piazza Castello) all'incrocio di Pegli per Serravalle si ha una distanza di chilometri 183,840; per Ovada di chilometri 134,190, con un raccorciamento di chilometri 49,650.

Da Alessandria (Piazza Vittorio Emanuele) all'incrocio di Pegli per Serravalle si ha una distanza di chilometri 88,840; per Ovada di chilometri 65,640, con un raccorciamento di chilometri 23,200.

Da Casale Monferrato all'incrocio di Pegli per Serravalle si ha una distanza di chilometri 118,840; per Ovada di chilometri 92,140, con un raccorciamento di chilometri 26,700.

Da Asti all'incrocio di Pegli si ha una distanza di chilometri 124,840; per Ovada di chilometri 86,940, con un raccorciamento di chilometri 37,900.

Da Rivalta Scrivia all'incrocio di Pegli per Serravalle si ha una distanza di chilometri 73,840; per Ovada di chilometri 61,940, con un raccorciamento di chilometri 11,400.

Come si vede, il congiungimento con Genova e con Savona col progetto Calvi-Marrone avviene contemporaneamente per vie più brevi attraverso Ovada che non attraverso la Serravalle. Attraverso Torino verrebbero facilmente raggiunti i valichi delle valli di Susa, Aosta e dell'Ossola. Ma poi, del raddoppio della Serravalle che ne pensano ad esempio i militari? Il concentramento del traffico in questa unica

arteria autostradale che supera i 3.000 veicoli giornalieri, in caso di un conflitto, sarebbe certamente azzardato, data l'importanza dell'arteria che congiungerebbe, essa sola la Valle padana ed il Piemonte con Genova ed il mare ligure. Io non so cosa attualmente ne pensino i militari; il generale Marras, all'epoca in cui era capo di Stato Maggiore, era nettamente contrario al raddoppio della Serravalle nella stessa sede, proprio per motivi di carattere militare.

Da quanto su esposto è chiaro che con la presente legge, nei progetti previsti, non si realizza per il settore Torino-Piemonte-mare ligure la migliore delle comunicazioni autostradali anche se, a conti fatti, la spesa sia di molto maggiore. Ella, onorevole Ministro, deve pure sapere come nel luglio 1952 si sia tenuto, in proposito, nella città di Ovada un importante convegno al quale parteciparono i Consigli provinciali e le Camere di commercio di Genova e di Alessandria, un numero considerevole di tecnici di valore, parlamentari, sindaci e consiglieri dei Comuni e delle Provincie delle due Regioni e, in rappresentanza del Governo, l'onorevole Brusasca.

I convenuti ad Ovada hanno riaffermato unanimemente i riconoscimenti che le comunicazioni fra i due porti liguri ed il Piemonte lasciavano molto a desiderare e, convennero sul fatto che l'eventuale costruzione della Ceva-Savona non avrebbe risolto convenientemente il problema del traffico di Savona e di Genova col retroterra ligure e piemontese, e che quindi occorreva costruire, in nuova sede, l'arteria stradale. A questa necessità, di tutti i progetti esistenti, corrispondevano i noti progetti Calvi-Marrone: la Savona-Sassolo-Acqui-Asti-Torino, la Muledo-Ovada con le sue diramazioni.

Mi permetto citare alcuni interventi che ebbero luogo al suddetto convegno.

L'avvocato Maggio, presidente dell'Amministrazione provinciale di Genova, analizza le ragioni di ordine economico e sociale e legale per la realizzazione del progetto ed auspica una intesa fra le Amministrazioni provinciali di Alessandria e di Genova per la immediata realizzazione delle gallerie di valico del Turchino. Infatti questo è il problema più importante in quanto le altre opere possono farsi in seguito. Prospetta in fine la possibilità di con-

trarre un prestito con la Cassa depositi e prestiti per l'attuazione del primo tronco, prestito da ammortizzarsi a scadenza con i proventi di esercizio dell'autostrada.

All'avvocato Maggio succede il commendatore Giraudi, presidente dell'Amministrazione provinciale di Alessandria, assicurandolo sulle possibilità di intesa fra le provincie di Genova e di Alessandria in merito all'attuazione dell'opera. Prospetta altresì che, con l'attuazione delle gallerie di valico del Turchino, è prevedibile un incremento del transito sulle provinciali Ovada-Alessandria ed Ovada-Acqui ed assicura che dette arterie saranno opportunamente migliorate con allargamento della sede stradale ed incremento della manutenzione.

L'avvocato De Barbieri, vice presidente della Camera di commercio di Genova, ribadisce la necessità impellente di allacciare Genova all'entroterra, necessità conseguente anche alla saturazione dell'autostrada di Serravalle. Riafferma gli evidenti vantaggi che seguirebbero alla costruzione dell'autostrada e ne auspica una sollecita realizzazione.

L'ingegnere Gambare, per il presidente dell'Ordine degli ingegneri di Genova, fornisce alcune precisazioni tecnico-comparative fra la autostrada in progetto e la Genova-Serravalle e pone in risalto l'evidente vantaggio che deriverà a tutta l'alta Italia dalla realizzazione dell'opera.

Succede il Sottosegretario onorevole Brusasca il quale afferma che gli organi esecutivi centrali non possono disinteressarsi di un problema impellente quale è quello del miglioramento delle comunicazioni autostradali. Assicura di fare quanto è in suo potere per garantire l'intervento del Governo nel finanziamento dell'opera. Esamina quindi la prospettiva del raddoppio della Genova-Serravalle, ma è d'accordo che lo stesso a nulla varrebbe se non a farci trovare, in un prossimo domani, con un'opera che ha assorbito miliardi e che non corrisponde alle esigenze del traffico. Afferma infine che il problema dell'autostrada non è fine a sè stesso, ma che la sua realizzazione deve essere inquadrata in un piano di altre iniziative tendenti a rendere compartecipi del benessere apportato dal miglioramento delle comunicazioni non soltanto i grandi centri di partenza e di arrivo dell'autostrada, ma anche

i piccoli centri di percorrenza, onde evitare l'accentuarsi del fenomeno dell'urbanesimo ed il conseguente dannoso spopolamento delle campagne.

Il dottor Balbi, della Camera di commercio di Genova, rileva con molto compiacimento le dichiarazioni dei presidenti delle Amministrazioni provinciali interessate, perchè solo col concorde volere delle due Province giungesi alla realizzazione del tronco Multedo-Ovada, primo passo verso la sistemazione stradale ligure-padana nello spirito delle dichiarazioni a suo tempo votate dal Comune e dalle forze economiche di Casale, parte vitale ed integrante della provincia di Alessandria. Egli rileva ancora che il progetto, riconosciuto indispensabile dalla Commissione tecnica ligure-piemontese, rientra nel piano delle grandi comunicazioni europee deliberato dalla Convenzione di Ginevra nel dicembre 1950 alla presenza dei delegati italiani, col conseguente impegno da parte dell'Italia dell'esecuzione di quanto riguarda il nostro territorio. In tale Convenzione è infatti prevista una grande comunicazione stradale fra Torino e i porti liguri, nella precisa direttiva dei progetti Calvi-Marrone. Questa grande strada da crearsi coi criteri costruttivi determinati nella stessa Convenzione, prosegue a nord verso Ivrea-Aosta e coi trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, immette da un lato nell'alta Savoia-Ginevra-Digione-Calais, dall'altro lato direttamente in Svizzera a Martigny, per proseguire nel Vallese-Berna-Basilea. È facile rilevare l'eminente posizione del centro internazionale assunta da Torino con la realizzazione delle opere su esposte.

Ed ancora, la Commissione di esame dei vari progetti sulla viabilità della Regione piemontese, nella sua relazione conclusiva dice: di tutti i progetti esaminati, quello dell'ingegnere Calvi e del dottor Marrone, è il più valido e rispondente alle finalità volute. Con la Multedo-Ovada, Savona-Acqui e diramazioni, le distanze con Torino, Alessandria, Casale, Tortona, ecc., subirebbero notevoli accorciamenti anche nei confronti della progettata Ceva-Savona e del raddoppio della Serravalle e al tempo stesso, si arrecherebbero a Milano quei vantaggi che si attendono dal raddoppio della Serravalle.

Il problema, onorevole Ministro, non è di carattere momentaneo e di interesse limitato, ma di portata nazionale e di ampia prospettiva, per cui nulla deve rimanere intentato.

Io l'ho posto in questa sede e credo di avere compiuto il mio dovere di membro della 7^a Commissione e di parlamentare piemontese; penso che il periodo dello svolgimento del piano proposto dal suo Ministero non sarà breve. Perciò, onorevole Ministro, ella ed i competenti uffici avranno tempo di considerare e tenere conto degli elementi su cui è stata richiamata la loro attenzione, ancora prima di dare ad alcuni progetti, tracciati in linea di massima, valore esecutivo.

Concludendo le dirò ancora, onorevole Ministro, che è in preparazione un nuovo convegno ligure-piemontese che forse si terrà prossimamente ad Acqui; ella sarà invitata come parlamentare e come Ministro. Mi auguro che avendo io posto questo problema, senza particolarismi o fini regionalisti, ma nell'intento di contribuire alla migliore soluzione del problema della viabilità del nostro Paese, tenga conto di tutte le osservazioni che sono state fatte.

Prima ho accennato di una congiura del silenzio praticata da certa stampa sul progetto Calvi-Marrone. Concludendo aggiungerò ancora di avere letto, tre o quattro settimane or sono, sulla « Voce Repubblicana » un articolo nel quale pure veniva lamentato come il giornale del suo stesso Partito, onorevole Ministro, trattando il problema della Ceva-Savona avesse del progetto Calvi-Marrone appena fatto cenno. Non più tardi dei primi d'ottobre, mi risulta che un redattore del giornale del suo Partito, « La Giustizia », si è recato a Savona ad intervistare sullo stesso progetto il dottor Marrone per avere dati al fine di pubblicarli in un articolo su detto giornale. L'articolo non venne mai pubblicato ed il dottor Marrone scrisse al suddetto redattore rammaricandosi; ricevette una risposta che tengo a disposizione in cui è detto a piene lettere che « vi erano disposizioni per cui di quel progetto non bisognava parlarne ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Smentisco nel modo più assoluto. Io non ho mai

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)37^a SEDUTA (21 dicembre 1954)

saputo nulla di questa vicenda, che apprendo ora.

FLECCHIA. Io mi riferisco, non a lei, ma al redattore del giornale « La Giustizia » il quale non ha pubblicato l'articolo con i dati che aveva chiesti ed avuti dal dottor Marro e che poi ha avuto la sincerità e, direi anche l'ingenuità, di rispondere nel modo che io ho detto.

Ripeto quindi l'augurio che, nell'interesse generale a realizzare la migliore viabilità per tutta la Nazione, si tenga conto di tutti gli studi e progetti eseguiti da uomini eminenti e specializzati in materia, quali il compianto ingegnere Calvi ed altri che tanto tempo ed intelletto hanno dedicato alla grande opera di cui trattasi.

CANEVARI. Non intendo difendere l'interesse di una Regione o di un'altra, ma di richiamare la vostra attenzione su un problema che non presenta alcuna difficoltà insuperabile e la cui risoluzione riveste interesse nazionale.

Di tale problema ho avuto anche l'onore di occuparmi come relatore sul bilancio dei Lavori pubblici ed in altre circostanze; e su di esso ho pure richiamato l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici. Se gli onorevoli colleghi prendono in mano la cartina, constatano che dal bivio di Tortona è segnato il completamento della strada dei Giovi, che da Serravalle corre fino a Milano; autostrada che dovrebbe essere costruita in due andate e con la seconda andata, completata fino a Genova. Per la costruzione di questa autostrada è stato costituito un Consorzio fra le Province interessate; ed a tale proposito io vorrei cogliere l'occasione per raccomandare a tutti i colleghi (e in particolar modo a quelli della sinistra) perchè, dove possibile, quando le zone siano interessate alla costruzione di strade nuove, si costituiscano dei Consorzi fra gli enti pubblici territoriali interessati, così come è avvenuto appunto per l'ultimazione della strada dei Giovi. Ebbene, dal bivio di Tortona fino a Novara, sulla cartina non è segnata in progettazione alcuna strada. Eppure sulla sinistra del Po, fino a Novara e al Sempione, corrono, quasi in linea retta, ottime strade provinciali,

asfaltate, che potrebbero essere nazionalizzate e costituirebbero la più breve comunicazione del porto di Genova con la Svizzera. Per ottenere ciò si dovrebbe costruire soltanto un ponte stabile sul Po, in località Sant'Antonio, in provincia di Alessandria. Quando fosse costruito tale ponte, la comunicazione diretta con il Sempione sarebbe attuata, e lo Stato avrebbe tempo sufficiente per le sistemazioni stradali che si ravvisassero necessarie per il miglioramento del transito. Per il momento, dunque basterebbe costruire il ponte, ottenendo in tal modo il più celere collegamento del porto di Genova con il Sempione. Fino a pochi mesi fa il Po si poteva oltrepassare soltanto con un traghetto; ora c'è un ponte in chiatte ad una sola andata; è stato costruito con materiale acquistato dal Ministero della difesa, dalle due provincie di Alessandria e di Pavia. Rinnovo la più viva raccomandazione al Ministro perchè tenga presente tale problema che comporta una spesa relativamente modesta. C'è già, per la costruzione del ponte stabile un progetto di massima, predisposto dall'A.N.A.S.; progetto che prevede una spesa di circa un miliardo e 200 milioni di lire la quale appare ben poca cosa di fronte alla utilità pubblica cui servirebbe.

PRESIDENTE, *relatore*. Facendo un po' l'analisi di quello che è stato finora detto in Commissione, dobbiamo constatare che sono state esaminate delle esigenze di notevole interesse ma di carattere locale di cui il Ministro terrà il debito conto. Però, quando noi entreremo nel merito della legge e della sua esecuzione, dovremo tener conto del fatto che il problema delle autostrade è soltanto un episodio, per quanto importante, del problema della viabilità; al di fuori di esso c'è tutta la questione della viabilità stradale che qui è affrontata soltanto con 20 miliardi a carico totale dello Stato per le strade dell'Italia meridionale, con il rinvio ai bilanci normali dell'A.N.A.S. della spesa per la rettifica e l'ampliamento di altre strade. Quindi, prendendo lo spunto anche da quello che ha detto il senatore Canevari, io penso che il problema dei problemi sia quello di esaminare un po' la politica delle strade statali nel suo insieme e la situazione delle strade provinciali che una volta avevano

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)37^a SEDUTA (21 dicembre 1954)

un carattere locale e che oggi spesso rappresentano delle vie di comunicazione fondamentali a carattere interregionale su cui si svolgono dei traffici che hanno sostanzialmente carattere nazionale. Noi dovremmo concludere che il problema delle strade viene così ad assumere un'importanza analoga, agli effetti degli stanziamenti, a quello delle autostrade e dovremmo pregare l'onorevole Ministro di vedere in seguito, non in questa sede naturalmente, se sarà il caso di fare una politica di finanziamento analoga a quella fatta per le autostrade, con relativo programma poliennale di finanziamento e di attuazione. Io so già

che noi troviamo un Ministro favorevole a questi criteri e d'altra parte il problema è di grande importanza.

Con queste considerazioni concludiamo la parte della discussione generale, ringraziando il Ministro di averci prestato la sua attenzione e rinviando il seguito della discussione alla prima seduta dopo le ferie natalizie.

La seduta termina alle ore 12,20.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.