SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 1959

(17ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » **(537)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione e rinvio)**:

PRESIDENTE, *relatore* *Pag.* 283, 286, 288, 291, 292
BARDELLINI 289
BUIZZA 291
CROLLALANZA 284, 286, 287, 292
DE LUCA 292
GENCO 287, 291
RESTAGNO 292
SACCHETTI 292
TARTUFOLI 287, 288
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* 285, 286, 287, 291, 292

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti, Savio, Solari e Tartufoli.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Togni e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

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

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per la esecuzione del programma autostradale » (537) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE, *relatore.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma auto-

stradale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che la nostra Commissione, la settimana scorsa, ha iniziato la discussione generale del disegno di legge in esame. Il seguito della discussione stessa è stato rinviato, in attesa che la Commissione finanze e tesoro, che aveva chiesto, a termini di Regolamento, una proroga per l'estensione del parere di competenza, facesse conoscere le sue determinazioni.

Il parere in questione non è ancora pervenuto, ma io ritengo che si potrebbe utilmente continuare la discussione generale sul disegno di legge sottoposto al nostro esame.

CROLLALANZA. Il disegno di legge in discussione è quanto mai opportuno e bisogna dare atto al Ministro dei lavori pubblici di avere tenacemente perseguito la finalità di provvedere mediante adeguati mezzi, con questo provvedimento legislativo, alla sistemazione per lo meno di quelle strade della rete nazionale che sono meritevoli di maggiore considerazione.

È quanto mai opportuno, ripeto, anche per l'integrazione finanziaria prevista nel disegno di legge, e destinata alla costruzione di nuove autostrade, e ciò in aggiunta, sempre nelle grandi linee, del piano regolatore a suo tempo approvato e del piano finanziario della legge con la quale furono stanziati i primi 100 miliardi per la rete viaria nazionale.

Vorrei però fare alcune considerazioni e chiedere alcuni chiarimenti all'onorevole Ministro, per poter superare alcune mie perplessità.

Innanzi tutto, è quanto mai opportuno, come ho detto, che si provveda alla costruzione di nuove autostrade, tanto più che una parte di queste riguarda il Mezzogiorno ed in modo particolare la Sicilia, con la prevista costruzione delle arterie Messina-Catania e Catania-Palermo, costruzione che era stata insistentemente richiesta sia dal Governo regionale, sia dai Comuni interessati.

Però, nello stesso momento in cui noi ci preoccupiamo, giustamente, di soddisfare il fabbisogno più urgente in materia di costruzione di autostrade, vorrei chiedere al Ministro come mai, per una parte del programma a suo tempo approvato — e mi riferisco particolarmente all' autostrada Napoli-Bari che peraltro fu messa al primo posto tra le autostrade da costruire — non si riesca ancora a fare per lo meno la scelta del tracciato definitivo, in maniera che si possa provvedere alla realizzazione del programma esecutivo, mettendo così in condizione anche il Ministero di poter procedere alla concessione in appalto di tale autostrada.

Il Ministro dei lavori pubblici, molto cortesemente, rispondendo ad una mia interrogazione al riguardo, fece presente che si sarebbe provveduto al più presto. Però mi consenta di dire, onorevole Ministro, che ho ricevuto la stessa risposta che da lei ebbi un anno fa e un anno e mezzo fa: è lo stesso annuncio di una decisione imminente, decisione che invece è sempre rinviata.

Il Ministro ha aggiunto, d'altra parte, che non si è ancora costituito il Consorzio dell'autostrada Napoli-Bari, nè è stata avanzata domanda di concessione da parte di qualche società privata.

Questo è esatto, senonchè vorrei far considerare al Ministro che non è possibile la costituzione del Consorzio finchè non si saprà quali Provincie saranno interessate alla costruzione dell'autostrada; infatti, a seconda che tracciato passi per Benevento o per Avellino, evidentemente sarà diversa la costituzione del Consorzio.

Nè è da meravigliarsi che non sia stata fatta una richiesta di concessione da parte di una società privata, in quanto non si può considerare l' autostrada Napoli-Bari alla stregua dell'« autostrada del sole », specie in alcuni tratti, e cioè, alla stregua di un'autostrada che in partenza, su tutto il suo tracciato, consentirà utili tali, immediati, da poter assicurare un rapido ammortamento delle spese di costruzione.

A questo riguardo vorrei far presente al Ministro che, in base alle disposizioni vigenti in materia di finanziamento delle autostrade, l'A.N.A.S. è autorizzata a costruire anche direttamente le autostrade ed è prevista a questo scopo anche la accensione di mutui da parte di tale Azienda; devo poi far pre-

sente al Ministro che evidentemente in uno dei vertici del triangolo della ricchezza nazionale, cioè nel vertice Genova-Savona, la Azienda della strada non ha esitato ad assumere direttamente, a totale carico dello Stato, la costruzione della Genova-Savona, di un'autostrada, cioè, che poteva essere costruita anche da un Consorzio locale o da Enti locali della zona, una delle più ricche d'Italia; ciò non pertanto lo Stato ha provveduto e provvede direttamente. E voglio arrivare ora alla conclusione, se cioè non sia eventualmente il caso di considerare, per alcuni tratti dell'autostrada Napoli-Bari — e mi riferisco al tratto intermedio, perchè quello lungo la litoranea adriatica ed il tratto iniziale da Napoli verso Avellino o Benevento sono tratti che assicurano fin dall'inizio un reddito adeguato — se non sia il caso, dicevo, di considerare l'eventualità, per lo Stato, di entrare in un ordine di idee quanto mai ragionevole, nei confronti del Mezzogiorno. Intendo dire che, siccome tutta la legislazione concernente il Mezzogiorno prevede particolari agevolazioni per la realizzazione di opere pubbliche in questa zona, non sarebbe logico escludere, anzi mi sembrerebbe perfettamente logico e ammissibile che lo Stato prendesse l'iniziativa di un provvedimento legislativo tale da consentire particolari facilitazioni per la costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno, sia ai fini del massimo contributo previsto dalla legge — e per questo non c'è bisogno di provvedimenti speciali — sia ai fini di un contributo di esercizio, nei primi anni, oltre il contributo di costruzione.

Poichè ho fiducia che l'onorevole Ministro in questa occasione mi darà notizie definitive per quanto riguarda la scelta del tracciato Napoli-Bari, vorrei approfittare della circostanza per rinnovare una mia richiesta, pur confermando senz'altro quanto ho detto inizialmente circa la mia adesione e il mio riconoscimento sull'opportunità di avere finanziato l'autostrada adriatica da Bologna a Rimini fino a Pescara, inizio certamente di quello che sarà lo sviluppo costruttivo dell'autostrada fino alle Puglie.

Vorrei chiedere al Ministro se, pur riservando ad un secondo tempo la realizzazione della prosecuzione dell'opera da Pescara verso il Sud, non ravvisi l'opportunità — tenuto conto che l'autostrada Napoli-Bari nel tratto iniziale da Bari avrà in comune con l'autostrada adriatica gran parte del tracciato, fino a Canosa, sia che si scelga il tracciato per Benevento sia che si scelga quello per Avellino — di completare il tratto da Canosa fino a Foggia, con il che noi realizzeremmo, nello stesso tempo, attraverso l'autostrada Napoli-Bari e con l'integrazione da Canosa a Foggia, la sistemazione del tronco stradale dell'arteria di grande traffico da Bari a Foggia, una delle arterie che, come il Ministro potrà riscontrare nella statistica degli incidenti stradali, è caratterizzata dal maggior numero di morti, di feriti e di incidenti.

Chiusa la parentesi o la premessa per quanto riguarda le autostrade, vorrei chiedere alcuni chiarimenti per quanto si riferisce alla sistemazione delle strade statali.

Se il Ministro mi consente, vorrei soffermarmi ancora su questo argomento per pregarlo di confermare (e vorrei restasse a verbale) che il fatto che alla Camera dei deputati sia stato abolito il grafico con cui veniva riprodotto e integrato il piano regolatore di massima delle autostrade, non significa che quel piano annesso alla legge Romita sia da considerarsi decaduto. Quindi il piano è sempre valido ed è un piano che impegna nelle grandi linee il Ministro alla costruzione della rete autostradale.

Per quanto riguarda poi la sistemazione delle strade statali è evidente che la precedenza deve essere data a quella parte della rete stradale che si riferisce alle strade di grande traffico e alle grandi arterie internazionali previste dalla Convenzione di Ginevra.

Comunque, sarebbe stato opportuno, per quanto concerne la rete delle strade nazionali, che fosse stato allegato al disegno di legge il piano regolatore di sistemazione delle strade.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Nel testo presentato alla Camera dei deputati il grafico c'era, poi è stato tolto. Affermo comunque, che è mia intenzione attenermi alle indicazioni in esso contenute.

C R O L L A L A N Z A . Sono lieto di constatare che il Ministro considera ancora tale piano come allegato al disegno di legge.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Nella precedente seduta era già stato fatto questo rilievo, ed anzi ho disposto affinchè a tutti i membri della Commissione sia inviato uno stampato del disegno di legge nel testo presentato alla Camera dei deputati.

C R O L L A L A N Z A . Desidererei po avere alcuni chiarimenti. Il terzo comma dell'articolo 3 del disegno di legge di cui ci stiamo occupando, è così formulato:

« Sulle somme stesse grava, nella misura dello 0,75 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'A.N.A.S. in dipendenza dell'attuazione del programma stradale e autostradale ».

Ora, io non capisco che cosa significhi questa attribuzione all'A.N.A.S., nella misura dello 0,75 per cento.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di spese generali.

C R O L L A L A N Z A . Va bene, ma mi sembra pacifico che, essendo i fondi amministrati dall'A.N.A.S., l'A.N.A.S. stessa — o dando in concessione, se si tratta di auto strade, oppure eseguendo in proprio la sistemazione della rete stradale — debba considerare nelle spese anche quelle che sono le sue spese generali.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Purtroppo debbo dire che la disposizione di cui parliamo necessita di esplicita norma: perciò è stata inserita nel provvedimento una precisazione.

C R O L L A L A N Z A . Ma da che mondo è mondo qualsiasi spesa per opera pubblica comprende le spese generali!

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il comma in questione è stato aggiunto per un'esigenza di maggiore chiarezza; infatti, se la legge stabilisce che determinati fondi devono essere destinati all'effettuazione di determinate opere, può sorgere il dubbio che quei fondi debbano essere impiegati al 100 per cento in quelle opere. Si sarebbe potuto dire, genericamente: « è compresa anche la quota di spese generali », ma la quota si è voluto stabilirla ed anzi sono stato proprio io ad insistere in questo senso.

C R O L L A L A N Z A . È la prima volta, onorevole Ministro, che in un disegno di legge, trattandosi di opere pubbliche, figura un comma riguardante un'incidenza, a favore dell'ente appaltante, per spese generali. Se io, ad esempio, costruisco una strada che costa un milione e per costruire questa strada ho bisogno di tenere personale sul posto, di fare eseguire progetti e così via, tutto questo, evidentemente, rientra nelle spese generali.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Comunque, si tratta di una cifra che deve essere precisata, determinata e autorizzata dalla legge, altrimenti la Corte dei conti potrebbe fermare i mandati di pagamento.

C R O L L A L A N Z A . Allora le cose diventano sempre più difficili ed è proprio il caso di dire: evviva la tecnica legislativa che fa progressi di giorno in giorno!

L'articolo 4 del provvedimento recita poi così:

« Il programma delle opere relative alla viabilità statale da realizzare in base alla presente legge e l'ordine da seguirsi nella esecuzione sono determinati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro ».

Ora, non capisco perchè il Ministro dei lavori pubblici si sia voluto legare le mani per un concerto con il Ministro del tesoro, ai fini dell'esecuzione di un programma tecnico.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. È stato proprio il Tesoro che ha voluto questo.

C R O L L A L A N Z A . Ciò significa che ad ogni nuovo appalto che il Ministro dei lavori pubblici vorrà fare, dovrà concertarsi con il Ministro del tesoro per vedere se si deve eseguire questa o quella strada, questa o quella opera. Ci troviamo di fronte alla solita tendenza del Tesoro ad ingerirsi di questioni tecniche e a non limitarsi ad esaminare soltanto l'aspetto finanziario dei vari problemi, quando deve consentire o meno l'attuazione di un determinato programma.

Il primo comma dell'articolo 6 del provvedimento è del seguente tenore:

« Sono esenti dalle imposte di consumo, oltre i materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade — compresi i relativi edifici ed opere accessorie — eseguite direttamente dall'A.N.A.S., anche quelli occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade ed autostrade date in concessione ».

Non capisco la ragione di questo comma innanzi tutto perchè se esso si riferisce alle opere date in concessione, non vedo per quale motivo i Comuni, che sono già abbastanza dissestati, debbono privarsi delle entrate sulle imposte di consumo dei materiali di costruzione a favore degli appaltatori, i quali già ne avranno tenuto conto nel predisporre i loro progetti.

Ora, perchè i Comuni, che sono già oberati dagli oneri derivanti dall'esecuzione di opere che non sarebbero di loro stretta competenza — e che la legge sulla riforma della finanza locale prevede in parte, per lo meno nel primo abbozzo, di dover restituire alla competenza dello Stato — i Comuni, dicevo, che non riescono mai a far quadrare i loro bilanci (e lo Stato è costretto a integrarli annualmente), perchè i Comuni, dicevo, devono privarsi di questa entrata?

G E N C O . Ma l'opera costa di più se lo Stato o l'appaltatore deve pagare l'imposta!

C R O L L A L A N Z A . Siamo d'accordo, ma non comprendo perchè debbono essere i Comuni a contribuire alla costruzione delle strade statali; mi sembra questa, in fondo, la sostanza del provvedimento!

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Invece la sostanza non è questa.

C R O L L A L A N Z A . Va bene, spero comunque che l'onorevole Ministro vorrà poi chiarire, nella sua replica, queste mie perplessità.

Leggo inoltre un articolo 7, onorevole Ministro, che si presenta con una formulazione tecnico-legislativa tale che, a mio parere, avrebbe bisogno di qualche chiarimento: la dizione di questo articolo mi sembra infatti alquanto nebulosa.

L'articolo 7 è del seguente tenore:

« Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a destinare, quale concorso per la costruzione in regime di concessione di tronchi autostradali, l'ammontare della spesa calcolata occorrente alla sistemazione, al miglioramento e all'adeguamento, ai sensi dell'articolo 1, del corrispondente itinerario di strade statali compreso nel programma di cui all'articolo 4 ».

Vorrei pregare l'onorevole Ministro di chiarire che cosa il Ministero dei lavori pubblici ha inteso dire con questo articolo.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Si tratta di un emendamento apportato dalla Camera.

C R O L L A L A N Z A . Davvero? Allora pregherei ugualmente il Ministro di voler dare qualche chiarimento perchè confesso che non riesco a comprendere lo spirito dell'articolo in questione, e ritengo che, così come è stato formulato, esso sia poco chiaro.

Con questo non avrei altro da dire e mi auguro che l'onorevole Ministro vorrà darmi risposte esaurienti circa i punti sopra esposti.

T A R T U F O L I . Il disegno di legge oggi in esame non può non riscuotere la ge-

nerale approvazione, se non altro perchè promette la realizzazione della famosa autostrada Milano-Pescara, traducendo in atto quelle che sono sempre state le nostre aspirazioni e quelle delle popolazioni interessate. Costituisce per tutti, perciò, motivo di compiacimento l'interessamento palesato dal ministro Togni. Ora dobbiamo solo augurarci che attraverso i chiarimenti che egli fornirà possano essere superate quelle lievi perplessità, già apparse all'orizzonte, che, se non eliminate, ritarderebbero notevolmente l'approvazione del disegno di legge in discussione.

Esprimo l'augurio che al provvedimento in esame non vengano apportate modifiche, cosicchè essendo già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, possa rapidamente divenire operante.

Premesso ciò, limiterò le mie osservazioni ad un solo problema, che io definisco di fondo: l'inizio da Pescara dell'autostrada cui ho fatto cenno, come nei voti espressi nell'ordine del giorno approvato all'unanimità, analogo nel contenuto e nella sostanza, dalla Camera dei deputati. Cosa questa che riveste ancora maggiore importanza, sol che si pensi che in più di una occasione una deliberazione adottata da un ramo del Parlamento non sempre ha trovato concorde l'altro.

Appunto per tali considerazioni, sono convinto che il punto di partenza della nuova grande autostrada sarà Pescara. Poi si tratterà di vedere se un altro tronco della « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara » dovrà partire da Bologna, oppure da Rimini.

Posso parlare delle strade emiliane con profonda cognizione, in quanto le percorro con una certa frequenza. Guido personalmente la macchina, ho avuto anche qualche piccolo incidente: posso, quindi, essere considerato un esperto in materia! Ritengo un grosso errore realizzare per primo questo tratto, poichè occorrerà risolvere in via preventiva il grave problema dei tornanti su Bologna, di quelli, cioè, che dovranno servire da allacciamento dell'« autostrada del sole » con l'autostrada del Levante. E dico « autostrada del Levante » perchè, se si vuole trovare un nome per quella strada, la migliore dizione è proprio quella da me citata: infatti essa dovrà terminare alla Fiera del Levante.

Il tratto Bologna-Rimini, della statale emiliana, è assolutamente efficiente, compresi anche gli attraversamenti, mentre altrettanto non può dirsi dei tratti Rimini-Ancona e Pescara-Ancona.

Data l'urgenza del problema e dato anche l'afflusso, in quella arteria, della gran massa dei turisti provenienti dal Nord, bisogna fare in modo che tali tratti non presentino alcun pericolo.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Anche i tronchi citati dal senatore Tartufoli sono compresi nel programma di sistemazione, come risulta dall'allegato al disegno di legge in esame.

T A R T U F O L I. La sistemazione del tratto Bologna-Rimini è già stata stabilita, d'accordo; urge, però, ed è imperativo, provvedere anche alla sistemazione del tratto Rimini-Pescara.

Mi associo, poi, con animo fraterno e concorde all'auspicio espresso dal senatore Crollalanza, che l'autostrada possa arrivare sino a Bari, sino alla Fiera addirittura, con qual vantaggio per l'economia nazionale è facile prevedere.

Torno a richiamare l'attenzione del ministro Togni sulla necessità di far partire l'autostrada da Pescara per quanto riguarda il settore di competenza e dal Nord — Bologna o Rimini — per l'inizio effettivo. Personalmente sono d'avviso che il miglior punto di partenza è rappresentato da Rimini.

Altra questione che non può essere trascurata è quella dei pedaggi. Tale problema deve essere anche risolto ora: ad esempio: a chi dovrà essere pagato il pedaggio per chi compirà il tratto Milano-Piacenza, comune all'autostrada del sole e all'autostrada del Levante? Il tratto Milano-Bologna, infatti, è comune alle due strade.

Richiamo, infine, l'attenzione del ministro Togni sulla sistemazione della Salaria, che per la sua grandissima importanza non può

essere trascurata. Si tratta, in sostanza, di non postergarla rispetto ad altre esigenze; perchè, se anche non hanno l'abitudine di gridare, gli abitanti dell'Italia centrale meritano di essere rispettati.

B A R D E L L I N I . Do atto all'onorevole ministro Togni del suo dinamismo anche in materia di viabilità stradale. Noi siamo nella condizione di dover riconoscere che la strada come mezzo di comunicazione interna ha nel nostro Paese una importanza preminente rispetto agli altri mezzi, come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto aereo.

Ciò rende particolarmente grave il problema dei trasporti, anche e soprattutto per la natura montagnosa del territorio nazionale, e per la configurazione del nostro Paese, che è allungata e separata in due dalla catena appenninica.

La scarsità della navigazione fluviale e la limitazione della rete stradale, determinano naturalmente un preoccupante ingolfamento stradale le cui conseguenze difficilmente potranno avere un lenimento dall'entrata in vigore del nuovo Codice della strada. Tale ingolfamento è aggravato anche dal fatto che l'intenso traffico determinato soprattutto dal trasporto dei liquidi avviene con mezzi meccanici, invece che a mezzo di condutture a pressione, come è già stato attuato per il metano, sistema, quest'ultimo, che rappresenterebbe un notevole alleggerimento del traffico.

Altro elemento che aggrava le difficoltà della circolazione stradale, è la mancata razionalizzazione nella ubicazione delle nostre industrie, molte delle quali, purtroppo, sono sorte lontano dai luoghi di approvvigionamento e dai mercati di sbocco, e molte altre fra di loro complementari, sorgono in luoghi eccessivamente distanti l'uno dall'altro. Secondo me non sarebbe male che il Ministero dell'industria, nel concedere i permessi per il sorgere di nuove attività industriali, sentisse anche il parere del Ministero dei trasporti. Da questo punto di vista, per le anzidette ragioni, alla sfavorevole natura geografica del terreno si aggiunge la stessa struttura della economia italiana ad aggravare il problema dei trasporti su strada.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Segni nelle sue dichiarazioni programmatiche, parlando del problema della viabilità, ha detto che il Governo si propone di attuare un programma concreto, in relazione alle disponibilità finanziarie.

Con queste premesse c'è da pensare che ben poco ci sia da illudersi circa la speranza di intravvedere all'orizzonte stradale sorgere qualche cosa di concreto e di attuabile, atto ad assicurare la sola manutenzione della rete stradale ordinaria, che è in uno stato di assoluta carenza e che è al di sotto di quello che dovrebbe essere il minimo indispensabile per assicurare la conservazione del patrimonio stradale.

A distanza di quattro anni dalla legge 21 maggio 1955, n. 463, che è stata denominata « piano Romita », il Governo ci pone di fronte ad un nuovo piano — il piano Togni — che noi potremo anche valutare con compiacimento se in effetti il problema della viabilità venisse affrontato e risolto come uno dei più impellenti problemi nazionali.

Al punto in cui siamo oggi, la rete stradale del nostro Paese è in tali condizioni da costituire — come ho detto — uno fra i principali motivi della nostra inefficiente struttura economica.

Oggi è assiomatico che nel sistema economico delle Nazioni le reti stradali costituiscono l'elemento principale. Ne consegue, quindi, che, essendo insufficiente questo elemento, più difficile si presenta lo sviluppo della motorizzazione e che ciò si riflette soprattutto sugli alti costi di esercizio.

Se il « piano Romita » avrà attuazione, noi dovremo trovarci di fronte alla costruzione di raddoppi di alcune strade esistenti ed alla costruzione di nuove autostrade, il che comporta una spesa di 100 miliardi in dieci anni, che rappresenta il contributo dello Stato ai concessionari. L'A.N.A.S. è autorizzata alla accensione di 50 miliardi di mutui occorrenti per gli allargamenti delle autostrade esistenti e per quelle da costruirsi in gestione diretta.

Il « piano Togni » considera, invece, fra l'altro, la sistemazione delle strade statali di primaria importanza, per le quali si prevedono stanziamenti di 200 miliardi, da erogarsi in dieci esercizi.

Ciò, però, a nostro modesto avviso, non consente nemmeno un'adeguata sistemazione della rete statale attuale, rete che fra l'altro sarà ampliata col passaggio all'A.N.A.S. di strade provinciali, come stabilito dalla legge n. 126 del 12 febbraio 1958.

Ed è qui bene ricordare che la legge numero 126 permetterà sì un ammodernamento delle strade comunali provincializzate, ma porrà senz'altro le dissestate finanze provinciali in condizioni di limitare la loro attività in altri campi. In tale situazione verrà a trovarsi anche l'A.N.A.S., che con gli insufficienti mezzi a disposizione dovrà sovraintendere e sistemare una rete stradale aumentata!

Per quanto riguarda il settore autostradale che il disegno di legge in discussione considera essenziale, sono previsti, erogabili in dieci anni, i 25 miliardi stanziati per l'autostrada Bologna-Rimini-Pescara, il cui costo è preventivato in 80 miliardi, autostrada che per la verità avrebbe dovuto essere attuata con i fondi della legge Romita.

Nel piano autostradale sono pure comprese nuove autostrade, come la Piacenza-Torino, la Livorno-Altopascio, il collegamento dell'autostrada della Cisa con Sarzana da un lato e con Parma dall'altro; la deviazione Palmanova-Udine, infine, nell'autostrada Venezia-Trieste.

Questo per ciò che riguarda l'Italia centro-nord. Ma poichè le tre prime opere citate dovrebbero essere eseguite in un secondo tempo, ne consegue che praticamente per esse non è previsto alcuno stanziamento e quindi rimangono nel progetto « per memoria ».

Poichè, occupandomi di questo problema di carattere generale, non posso dimenticare di rappresentare un Collegio della regione emiliana la cui rete stradale riveste grande importanza per le esigenze della viabilità nazionale, e pur prendendo atto che nella relazione che accompagna il disegno di legge si afferma che la esclusione della Bologna-Rimini-Pescara costituisce grave lacuna nel programma autostradale e appare di serio pregiudizio alla sua funzionalità generale, intesa come fattore determinante di sviluppo economico e di progresso nazionale e regionale, non posso fare a meno di affermare che nel disegno di legge non sono state considerate tutte le vitali esigenze autostradali della regione emiliana che, ripeto, come la stessa relazione afferma, sono esigenze della viabilità nazionale.

Di nuovo, nel disegno di legge, per quanto riguarda l'Emilia, c'è solo il tratto Fornovo-Parma, ma da eseguirsi in un secondo tempo, il che significa che non c'è lo stanziamento e quindi l'esecuzione che è « di là da venire ».

La Bologna-Ferrara-Padova non è neanche segnata, non è prevista una Bologna-Ravenna, mentre l'autostrada per il Brennero è considerata fra quelle allo studio.

È bene qui ricordare che la rete stradale « statale » che si sviluppa nella regione emiliana è di appena chilometri 1.275, ciò che significa una densità di chilometri 58 per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie, e di chilometri 35 per ogni 100.000 abitanti.

Ciò pone questa regione sotto il profilo delle ultimissime della graduatoria, mentre in campo nazionale tale media è di chilometri 82 per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie e di chilometri 51 per ogni 100.000 abitanti.

Non mi soffermerò necessariamente a sottolineare l'importanza che riveste per il nostro Paese il piano di manutenzione e di sviluppo della viabilità stradale, che, come è autorevolmente riconosciuto, non deve essere considerato fra i più moderni, ma, ricordando che lo « schema Vanoni » preventivava a questo scopo un investimento di 1.000 miliardi, mi auguro che il Ministro sappia impostare una politica stradale moderna e duratura, dotata dei mezzi necessari alla sua attuazione, con il ritmo che il progresso impone.

Un articolo di questo disegno di legge che assolutamente non voteremo, noi di questa parte, e che ha giustamente provocato

tante decise recriminazioni da parte dei Comuni interessati, qualunque sia la colorazione politica di coloro che li amministrano, è l'articolo 6.

Nessuno può negare che questo articolo 6, così come è formulato, sia insopportabilmente oneroso per le finanze comunali, in genere deficitarie, in quanto le priva di un cespite sicuro, sul quale i Comuni fanno assegnamento per la soluzione dei loro compiti.

Assurda poi, appare la disposizione per cui le somme che dovrebbero essere sborsate ai Comuni per i lavori appaltati, ma non ancora eseguiti, dovrebbero essere devolute all'A.N.A.S. Penso anche che questa disposizione sia impugnabile di nullità in quanto è pacifico, per una ormai trentennale giurisprudenza, che le Amministrazioni comunali possono imporre tributi sui materiali impiegati e da impiegarsi nella costruzione delle autostrade.

Confido quindi che il Ministro vorrà accettare l'emendamento soppressivo dell'articolo 6 che noi di questa parte, accogliendo i voti unanimi delle amministrazioni interessate, consideriamo nostro dovere presentare.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Riterrei opportuno rinviare il seguito della discussione a domani mattina.

G E N C O . Comunque, noi dobbiamo far presente alla Presidenza del Senato che non possiamo contemporaneamente essere in Aula e in Commissione; e il disegno di legge sottoposto al nostro esame riveste realmente carattere di urgenza.

D'altra parte, nella stessa nostra condizione si trovano anche tutti i membri delle Commissioni che sono riunite in questo momento.

Dobbiamo quindi richiamare su questo fatto l'attenzione del Presidente dell'Assemblea, ripeto, affinchè domani mattina non vi sia seduta in Aula, altrimenti dovremmo di nuovo sospendere la nostra discussione, che sta prendendo un'ampiezza ed uno sviluppo imprevedibili.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Questa mattina precedenti impegni assunti hanno imposto che la seduta in Aula avesse luogo, per la discussione sul bilancio dei trasporti. Del resto, non è stato possibile completare nella giornata di ieri la discussione su tale bilancio perchè non erano terminati gli interventi e non erano ancora stati esaminati tutti gli ordini del giorno.

Proporrei, comunque, di riunirci ancora domani, perchè il provvedimento in discussione è urgente e dovrebbe essere approvato al più presto possibile.

Se poi gli onorevoli colleghi riterranno di non potersi riunire nella mattinata di domani, bisognerà rinviare ancora il seguito della nostra discussione, eventualmente alla prossima settimana.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Se il Presidente lo consente, mi permetto di far presente che il provvedimento in esame è stato preparato ed approvato dal Consiglio dei ministri da oltre otto mesi e riguarda lavori di notevole entità. Almeno 160 miliardi di opere possono essere appaltati in un mese dall'approvazione del disegno di legge stesso, essendo già pronti i programmi esecutivi.

Aggiungo inoltre che da ieri sono a Roma i capi compartimento dell'A.N.A.S., di tutta l'Italia, per poter rivedere i singoli progetti, per dare istruzioni eccetera; così, non appena le Camere avranno approvato il disegno di legge, si potrà dare immediato inizio all'esecuzione dei lavori.

Pregherei pertanto la Commissione, se è possibile, di volersi riunire nel pomeriggio di oggi o domani mattina.

B U I Z Z A . Sono del parere che l'approvazione di questo disegno di legge è urgentissima e improrogabile, specialmente in considerazione dei 200 miliardi destinati alla sistemazione delle strade già esistenti, sistemazione già progettata da un trentennio, fin da quando cioè si è organizzata l'A.N.A.S. E mi pare che su questo siamo tutti d'accordo. Non si tratta, del resto, di poter ottenere di più dei 200 miliardi, perchè per la citata

cifra c'è già il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro e quindi non vi dovrebbero essere altre difficoltà.

Per i 40 miliardi concernenti le autostrade, vi è minore urgenza, perchè queste non sono ancora state progettate, e quindi si avrà abbastanza tempo per discuterne.

DE LUCA. Potremmo allora riunirci questa sera, ad ora da stabilirsi, e continuare la nostra discussione.

SACCHETTI. La nostra posizione è questa: noi siamo contrari a che vi sia contemporaneamente seduta in Commissione e in Aula, perchè questo non è ammissibile.

Preghiamo quindi il nostro Presidente di mettersi d'accordo con la Presidenza del Senato affinchè tale situazione non si verifichi. Pertanto, se domani mattina non si terrà seduta in Aula, noi siamo favorevoli a riunirci per proseguire il nostro esame, altrimenti siamo contrari.

Intendo con questo dire che non esiste, da parte nostra, alcuna preclusione per quanto riguarda l'eventuale riunione di domani, purchè non vi sia coincidenza con i lavori dell'Aula.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si potrebbe comunque riunire la Commissione alle 9, domani mattina, perchè la seduta in Aula non comincerà certamente prima delle 11.

PRESIDENTE, *relatore*. Desidererei però avere un certo lasso di tempo a disposizione, affinchè la discussione potesse effettuarsi con la dovuta serenità e tranquillità.

DE LUCA. Se domani mattina dovesse esserci ancora discussione in Aula, contemporaneamente alla riunione della nostra Commissione, tanto varrebbe proseguire ora nella discussione di questo provvedimento.

PRESIDENTE, *relatore*. Oggi però la discussione in Aula è particolarmente impegnativa per noi, perchè riguarda il bilancio dei trasporti.

CROLLALANZA. Ma poi ci sarà il provvedimento per l'amnistia, e così di seguito!

PRESIDENTE, *relatore*. Comunque, posso assicurare che farò presenti le osservazioni della Commissione alla Presidenza del Senato.

RESTAGNO. Ricordo che nel corso dell'ultima seduta, la settimana scorsa, siamo rimasti d'accordo sull'opportunità di varare questo disegno di legge, a causa delle premesse che sono state ricordate. Mi rendo conto che, come accade per tutte le cose, le leggi non possono essere perfette, ma se vogliamo riuscire a varare subito il provvedimento in discussione, dobbiamo accettarlo quale si presenta.

L'opposizione viene dalla parte opposta alla nostra ma potremmo, in fondo, anche farla nostra. Dovremmo restare tutti nelle condizioni di spirito che ci hanno spinti, la volta scorsa, alla decisione di approvare subito il disegno di legge: cerchiamo quindi di ridurre a proporzioni telegrafiche la discussione. In tal modo si potrebbe, in una seduta da tenersi stasera stessa o domani mattina, concludere la discussione generale e passare poi rapidamente agli articoli.

PRESIDENTE, *relatore*. Assicuro che delle osservazioni testè fatte terrò il massimo conto e che non mancherò di farle presenti alla Presidenza del Senato.

Ritengo, frattanto, che la Commissione possa ancora riunirsi domattina alle ore 9.

Non facendosi osservazioni, rinvio a domani il seguito della discussione di questo disegno di legge.

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari