SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 1959

(19ª 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.* 304, 305, 306, 318, 322, 323, 326
AMIGONI 308
BARDELLINI 308
BONAFINI 307
BUIZZA 309, 311
CARON 310
CROLLALANZA 309, 320, 321, 326
DE UNTERRICHTER 318
FLORENA 305, 306
FOCACCIA 317
GENCO 310, 321, 326
GOMBI 305, 307
OTTOLENGHI 308
RESTAGNO . . . . . *Pag.* 306
SACCHETTI 304, 305, 322, 324, 325
TARTUFOLI 310, 313
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* . . 304, 305, 306, 307, 312, 313, 317, 318, 319, 322, 323, 324, 326

La seduta è aperta alle ore 10.

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

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

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

A M I G O N I, *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 l'esecuzione del programma autostradale » (537) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E, *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 autostradale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Nella precedente seduta era stato deciso di rinviare la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno, in attesa di conoscere il parere della 5ª Commissione. Poichè tale parere non ci è ancora prevenuto, ritengo che, per guadagnare tempo, potremmo procedere e rapidamente concludere la discussione generale; sui singoli articoli, se lo si riterrà necessario, potremo discutere più ampiamente.

Questo propongo per guadagnare tempo, in attesa del parere della Commissione finanze e tesoro.

S A C C H E T T I. Se il Presidente me lo consente, vorrei dire alcune parole sullo ordine dei lavori. Noi siamo dell'opinione che prima di procedere nella discussione si debba attendere di conoscere il parere della 5ª Commissione. Riteniamo infatti, che la discussione generale sul disegno di legge non possa essere considerata chiusa per quanto concerne alcune considerazioni, anche se è vero che tali considerazioni potranno essere riprese in esame; ma il modo stesso in cui si è svolta la discussione, che più volte è stata interrotta, non ci consente di ritenerla completa ed esauriente.

Attribuiamo molta importanza, del resto, al parere della Commissione finanze e tesoro e quindi, prima di continuare nella discussione generale, riteniamo opportuno attendere tale parere, che, comunque, non dovrebbe tardare molto.

Mi sembra perciò che, proprio per economizzare il nostro tempo, dovremmo attendere il parere e poi vedere: se esso non fosse favorevole, allora evidentemente la discussione del disegno di legge dovrebbe essere rimessa senz'altro all'esame dell'Assemblea, ove si trattasse di un parere contrario motivato da mancanza di copertura; se invece ci giungerà un parere tale da superare alcune perplessità che noi abbiamo e che potranno quindi essere chiarite in Commissione, allora si potrà continuare la discussione. Evidentemente però, se questo parere non eliminasse le nostre perplessità, dovremmo prendere qualche altra decisione.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Il parere della Commissione finanze e tesoro è vincolante solo se concerne la copertura; altrimenti esso è un parere di merito, al quale la Commissione può attenersi come può non attenersi.

È esatto che esiste, diremo così, la condizione fondamentale, che vi sia un parere favorevole per quanto riguarda la copertura; ma al di fuori di tale questione, tutto il resto è evidentemente, sia pure col dovuto rispetto per il parere delle altre Commissioni, di esclusiva competenza di questa Commissione.

Naturalmente la Commissione è libera di decidere di proseguire la discussione generale e di passare, poi, come prima proponeva il Presidente, alla discussione degli articoli, o di rinviare la discussione stessa.

Ripeto ancora, però, che noi stiamo perdendo, o almeno stiamo non utilizzando del tempo prezioso, e se veramente abbiamo a cuore — come ritengo che tutti dobbiamo avere a cuore — il fine di questo disegno di legge, che da un lato è quello di sistemare al più presto le strade, e dall'altro è quello di immettere sul mercato di lavoro una notevolissima richiesta di mano d'opera — opere per 160 miliardi di appalti, che abbiamo pronti, e che in un mese e mezzo, due al massimo, dall'entrata in vigore della legge, potremmo

immettere sul mercato — evidentemente molte questioni di carattere formale, non sostanziale, potranno essere superate. Perchè la sostanza la vedremo in ultimo, e vedremo se effettivamente c'è la copertura; se è autorizzata la copertura allora tutto va bene; altrimenti, intendiamoci, non mancheremo di curare l'ulteriore corso del provvedimento, che eventualmente sarà rimesso all'esame dell'Assemblea.

Fino a quel momento però noi siamo liberi delle nostre decisioni.

G O M B I . Nella precedente seduta, abbiamo rinviato la discussione, proprio per aspettare il parere della 5ª Commissione.

S A C C H E T T I . Quando saremo a conoscenza di questo parere potremo proseguire nella nostra discussione; non propongo di rinviarla ad altra seduta, ma solo di attendere una mezz'ora.

Infatti, in sede di 5ª Commissione si sta ora discutendo proprio sul parere concernente questo disegno di legge e a me sembra che non sia questione di poco conto — anche se non sono un tecnico in materia — e che sia anzi cosa di una certa importanza il fatto che si discuta del problema più grave concernente il provvedimento in esame, e cioè se vi sia o non vi sia la copertura.

Le nostre discussioni potrebbero cadere nel nulla se poi risultasse che la copertura non è garantita!

P R E S I D E N T E , *relatore*. Mi risulta che c'è stata, alla 5ª Commissione, unanimità di consensi, almeno da parte della Presidenza, nel ritenere che con alcuni lievi ritocchi di carattere formale ai vari articoli, sui quali credo che anche il Governo possa essere consenziente, si possa trovare la copertura.

Non si può quindi dire che la copertura non c'è in modo assoluto, e che quindi il provvedimento non può seguire il suo *iter;* non c'è nella formulazione attuale, così dice la Commissione finanze e tesoro, ma potrebbe essere efficacemente inserita nel testo qualche modificazione circa il finanziamento delle opere.

G O M B I . Non vedo perchè si debba ritornare sempre su questo argomento. Noi desideriamo anche essere coerenti con la decisione presa nell'ultima seduta.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto mi riguarda, mi rimetterò ovviamente alla decisione della Commissione; desidero però manifestare l'opinione del Governo, che ritiene non si debba perdere un minuto di tempo. Naturalmente, ripeto, il Governo è a disposizione della Commissione per tutti i rinvii che essa deciderà di fare.

F L O R E N A . Dal momento che in base alle osservazioni fatte, non si può iniziare senz'altro la discussione, desidererei chiedere un chiarimento all'onorevole Ministro.

Nel testo del disegno di legge in discussione non si fa alcun cenno alla eliminazione dei passaggi a livello; nella relazione al disegno di legge stesso invece vi sono indicazioni precise circa il numero di tali passaggi a livello, sia per un tipo di strada che per l'altro. La relazione, però, evidentemente non fa testo, ragione per cui mi sorge un dubbio, che spero l'onorevole Ministro vorrà chiarirmi, sulla impostazione del problema e sulla possibilità di disporre delle somme occorrenti. Non vorrei che l'eliminazione dei passaggi a livello subisse ostacoli, o ritardi. Il problema non ammette incertezze: chiedo pertanto all'onorevole Ministro se possiamo essere tranquilli, se cioè le indicazioni di cui alla relazione verranno effettivamente tenute presenti in fase di realizzazione delle opere.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Se può bastare, posso affermare (e naturalmente risulterà a verbale, che l'impostazione del programma — quale è stabilito nella relazione governativa allegata al disegno di legge (programma che prevede per l'appunto la soppressione di 332 passaggi a livello) — sarà dal Governo osservata e che il programma stesso sarà considerato parte integrante del provvedimento in discussione.

F L O R E N A . Ringrazio l'onorevole Ministro per questa sua dichiarazione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. E c'è anche qualcosa di più.

Qui si parla di passaggi a livello e si tratta di risolvere una questione della massima importanza. Ho domandato ai tecnici specializzati dell'A.N.A.S. quale è l'ordine con cui sarà eseguito questo programma; evidentemente ci saranno alcuni casi urgenti e importantissimi, e altri che seguiranno, con una certa gradualità. Allora, e questo posso dirlo con compiacimento, per la serietà con cui è stato affrontato il problema, i tecnici dell'A.N.A S. mi hanno fatto vedere non solo gli studi che sono stati fatti, ma mi hanno anche illustrato il criterio direttivo che essi hanno seguìto e che si basa sul principio di applicazione dei valori risultanti dalla misura del movimento del traffico di un passaggio a livello.

F L O R E N A . Questo è stato fatto, mi sembra, anche d'accordo con il Ministero dei trasporti.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Precisamente. Si tiene quindi conto dell'importanza del traffico, che risulta dal numero dei treni che transitano nell'unità di tempo in un tronco ferroviario, moltiplicato per il numero dei veicoli che l'attraversano nella stessa unità di tempo; questo, naturalmente, in riferimento ad un dato passaggio a livello.

Si viene in tal modo a stabilire una certa priorità, per far sì che ai passaggi a livello non ci si debba fermare oltre un certo tempo, cosa che abbiamo precisato anche nel Codice della strada.

Devo a questo proposito ringraziare il Ministro dei lavori pubblici che ha studiato e reso operante questo criterio di gradualità.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo una Commissione, composta di tre elementi, dei Lavori pubblici e dei Trasporti, che si occupa di tutta la questione dei passaggi a livello; infatti, oltre ai 332 citati nella relazione, nella legge sulla provincializzazione delle strade è prevista la soppressione di parecchi altri passaggi a livello.

R E S T A G N O . Con riferimento a quanto hanno detto i colleghi, che cioè tra non molto si potrà tranquillamente riprendere la discussione, dopo aver avuto, cioè, il parere della 5ª Commissione, penso che si potrebbe continuare con il sistema praticamente iniziato.

Dal momento che la discussione di carattere generale non è stata ancora chiusa, e poichè ci sono problemi da illustrare e da chiarire, si potrebbe utilizzare il tempo dell'attesa esaminando e chiarendo tali problemi.

Questo proporrei, proprio perchè siamo tutti, naturalmente, desiderosi che il disegno di legge venga approvato al più presto.

Se il Presidente è d'accordo vorrei accennare ad alcune questioni di carattere particolare.

Ho preso atto, nella relazione al disegno di legge, di un programma riguardante le strade nazionali, ma non ho rintracciato, tra tutte queste strade nazionali, la Casilina, che, secondo l'esperienza che ho, è una delle strade che si trova in condizioni peggiori e che merita indubbiamente, da parte del Ministero dei lavori pubblici, uno studio particolareggiato; vi sono dei tratti, che ho anche segnalato all'A.N.A.S., in cui il pericolo è permanente e dove periodicamente avvengono disgrazie, anche mortali.

Desidero pertanto avere dal Ministro notizie al riguardo, perchè mi sembra indispensabile che la via Casilina sia tenuta nella dovuta considerazione.

Non è sufficiente dire che praticamente l'« autostrada del sole » correrà parallela alla Casilina perchè l'autostrada è una bellissima opera, ma noi sappiamo che la Casilina conserverà sempre la sua importanza, per una serie di collegamenti che è in grado di permettere: occorre quindi che noi mettiamo questa strada in condizioni di rispondere a quelle esigenze e a quei requisiti di sicurezza che oggi le nostre strade devono avere.

Un altro argomento riguarda la questione dell'autostrada Bari-Napoli della quale alcuni colleghi, e specialmente il senatore Crollalanza, tante volte hanno parlato.

Ricordo che il problema dell'autostrada Bari-Napoli era stato, dal Governo allora in carica, impostato fin dall'inizio del 1947 e a questo riguardo presso il Ministero dei lavori pubblici si trova una ampia documentazione che risale appunto a quella data.

Sono passati dodici anni, ma il problema non è stato risolto; era stato fatto anche un progetto, che non so se sarà tenuto presente. Il Consiglio dei ministri non ritenne, a suo tempo, di approvare tale progetto ed allora sono state apportate delle varianti al tracciato della strada nazionale che congiunge Napoli con Bari, varianti abbastanza importanti.

Desidererei che anche il progetto, che rappresentava il risultato di uno studio accurato da parte dei tecnici, venga tenuto presente, perchè può contenere delle norme e delle direttive che si possono rivelare utili e degne di essere prese in considerazione.

G O M B I . Desidererei aggiungere un'altra argomentazione a quelle esposte dal collega Restagno, argomentazione che si riferisce all'autostrada Torino-Piacenza, per la quale si è tenuto ieri l'altro, presso la Camera di commercio di Cremona, un convegno al quale hanno partecipato rappresentanti di tutte le provincie interessate; in tale convegno è stata messa in luce l'esigenza che tale tronco venga completato, direi, dal suo naturale prolungamento, vale a dire dalla Piacenza-Cremona-Verona, o Villafranca, comunque fino ad intersecare l'altra autostrada del Brennero che da Verona raggiunge Modena e l'« autostrada del sole ».

Erano presenti a questa riunione gli amministratori di tutte le provincie interessate: Torino, Bolzano, Asti, Alessandria, Cremona, Mantova, Brescia, Verona eccetera, i rappresentanti dei centri più notevoli della zona, parlamentari ed altre personalità.

È stato presentato alla Presidenza del convegno un ordine del giorno, approvato alla unanimità, in cui si fanno voti abbastanza fervidi perchè il Ministro e il Ministero dei lavori pubblici prendano in considerazione — nel grafico allegato al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati questo non esisteva — l'opportunità di prolungare l'autostrada suaccennata e di inserire questo tronco nel programma poliennale che è stato annunciato.

Dichiaro fin d'ora che, al termine della discussione, e prima della votazione del disegno di legge nel suo complesso, presenterò alla Presidenza un ordine del giorno comprendente queste raccomandazioni.

B O N A F I N I . Alla Camera dei deputati non è stata trattata, a quanto sembra, la questione riguardante la strada Oria-Menaggio che aveva formato oggetto, durante la passata legislatura, del disegno di legge n. 1702, discusso dal Senato ed approvato all'unanimità.

Si tratta, per il caso che ho ricordato, di una strada che dovrebbe passare da provinciale a statale; la proposta, che era stata presentata dal defunto senatore Terragni e dal collega Spallino, fu, ripeto, approvata alla unanimità, in Aula, nel febbraio 1958.

A Montecitorio poi, tale provvedimento non ha più trovato la possibilità di essere vagliato.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Riguarda però un'altra questione, non il disegno di legge in discussione.

B O N A F I N I . La sistemazione di questa strada può essere inquadrata in un programma generale; il Ministro sa che la situazione viaria dei valichi alpini è veramente caotica, per cui la possibilità di convogliare determinate correnti turistiche, non solo da Brogeda o dalla futura Brogeda, ma attualmente da Chiasso, è alquanto problematica.

La stessa Oria si trova, direi, in condizioni difficili, perchè il passaggio di turisti, nell'anno 1958 da Oria per l'alto lago di Como, ha annoverato, 1.520.000 turisti; e poichè da un susseguirsi di dati, dal 1954 al 1958, vediamo che vi è un continuo aumento del traffico, è evidente che bisogna tenere presente il problema di quella strada, almeno per i 6 chilometri da Oria a Menaggio, che costeggia il lago di Lugano e che ha una larghezza talmente limitata che è suffi-

ciente l'incrocio di un pullman con una macchina per bloccare interamente il traffico. Questa è la situazione.

Faccio presente all'onorevole Ministro che allargando quei 6 chilometri di strada, noi avremmo la possibilità di permettere un maggior traffico e di elevare la potenzialità turistica di tutta la parte alta del lago; infatti, quando la gente trova difficoltà di transito a Oria, si porta verso Chiasso, percorrendo poi la Chiasso-Milano, ragion per cui tutto il lago viene a trovarsi quasi, direi, tagliato fuori.

Ritengo, onorevole Ministro, che questa strada debba essere veramente classificata, se è possibile, tra quelle statali, per motivi turistici ed economici; chiederei pertanto al Ministro se, sulla base delle valutazioni fatte dai suoi colleghi in febbraio, non preveda la opportunità del passaggio di questa strada da provinciale a statale.

A M I G O N I . Mi sembra che sia già stato fatto.

O T T O L E N G H I . Desidero riproporre all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici un argomento che già fu oggetto di discussione in sede di bilancio dei Trasporti e che mi pare sia stato testè raccolto dal collega Gombi: la congiunzione della città di Verona con l'« autostrada del sole ».

Ho già avuto risposta dal Ministro dei trasporti nel senso che questo congiungimento è previsto, perchè il prolungamento della Brennero-Verona dovrebbe essere effettuato mediante l'autostrada Verona-Bologna.

Ho osservato al Ministro dei trasporti che per quanto possa essere utile questa arteria, il congiungere Verona con Bologna porta necessariamente ad uno sbocco verso lo Adriatico, ragion per cui il traffico proveniente dal Brennero sfocerebbe verso l'Adriatico.

Viceversa, se l'incrocio con l'« autostrada del sole » potesse essere portato più ad ovest, vale a dire verso Parma, in prossimità dell'autocamionabile della Cisa, il traffico Brennero-Verona potrebbe convogliarsi verso il mar Tirreno, con enorme vantaggio per il porto di La Spezia, per la riviera della Versilia, per il porto di Livorno e così via.

Allora, veramente, questa arteria esaurirebbe una necessità che è stata sentita da tutti e che è stata fatta propria dalla Camera di commercio di Firenze.

Non parlo, quindi, per ragioni campanilistiche, non sono il parmigiano che viene a portare la voce della sua piccola città.

C'è stata, nel maggio 1959, organizzata dalla Camera di commercio di Firenze, una riunione — e ne ho fatto cenno nel mio intervento in sede di discussione del bilancio dei Trasporti — di tutte le provincie interessate, della Lunigiana, di Massa, di La Spezia, di Firenze, nonchè di tutte quelle del Nord, come Parma, Mantova, Verona ed altre, che hanno invocato il congiungimento della città di Verona con il mare Tirreno, ai fini appunto di stabilire una linea unica, continua, dal Brennero fino al Tirreno.

Ora, raccomando all'attenzione dei Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, di studiare anche la possibilità di accogliere questo voto, che viene da un gruppo notevolissimo di Provincie e che costituisce un problema non provinciale ma regionale, anzi, direi, interregionale, perchè interessa ormai parecchie regioni.

B A R D E L L I N I . Secondo il mio punto di vista, tutte le richieste che vengono avanzate al ministro Togni per l'ampliamento, il raccordo, il miglioramento di questa o quella strada di grande traffico, non possono fornire altro che la sensazione che il disegno di legge oggi al nostro esame non è adeguato al sistema stradale statale e che per tali ragioni abbia urgente bisogno di un adeguato completamento.

Ignoro, almeno per il momento, se i 200 miliardi contemplati dall'odierno disegno di legge riguardino soltanto un tipo di strada, oppure se il programma investa un quadro particolarmente ampio. Sono d'avviso che si voglia attuare un programma di larga massima e ciò giustifica la discrezionalità che viene lasciata al Ministro dei lavori pubblici dagli articoli 4 e 7 del disegno di legge al nostro esame. Occorre, però, mettere il Ministro dei lavori pubblici su una traccia,

di modo che lo stanziamento dei 200 miliardi, contemplato dal disegno di legge in discussione, venga ad assumere non solo la veste di un dato contabile, ma anche una funzione eminentemente tecnica.

Premesso ciò, sono d'avviso che una particolareggiata illustrazione del programma di realizzazione da parte dell'onorevole ministro Togni possa mettere tutti sulla buona strada, evitando quelle lungaggini che non possono non andare a tutto danno del disegno di legge che stiamo discutendo.

B U I Z Z A . Richiamo l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che, con la traduzione in atto della legge sulla viabilità cosiddetta « minore » — in virtù della quale si accrescerà notevolmente il numero dei chilometri delle strade divenute statali — i 200 miliardi previsti per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali risulteranno insufficienti alla realizzazione di un tale vastissimo programma; se poi si considera che fra non molto anche le strade provinciali diverranno statali, la somma prevista dal disegno di legge in discussione risulterà essere simile alla classica goccia d'acqua che si getta nel mare.

Ciascuno di noi suggerisce la sistemazione di un determinato tronco stradale; ma non si può continuare di questo passo. Mi pare che, giunti a questo punto, sarebbe opportuno vedere se abbiamo i piedi ben piantati a terra. C'è una relazione al disegno di legge che oggi stiamo esaminando: per il momento pensiamo ad essa e poi penseremo al resto.

C R O L L A L A N Z A . L'onorevole ministro Togni ha comunicato che parte integrante del disegno di legge al nostro esame è il grafico del nuovo piano poliennale autostradale.

B U I Z Z A . Infatti l'allegato fornisce un quadro panoramico piuttosto ampio. In esso, però, non ho trovato la strada statale n. 11, per la sistemazione della quale ho insistito a lungo. Il raddoppio dell'autostrada Milano-Brescia, per quanto non contemplato dal presente disegno di legge, deve essere però tenuto in considerazione. Ripeto, comunque, sino ad essere monotono, che se continuiamo a « pescare » a sinistra, a destra ed al centro, lo stanziamento previsto risulterà inadeguato alla realizzazione di un programma che giorno per giorno sta divenendo più ampio. Ritengo, pertanto, pienamente giustificata la preoccupazione espressa al riguardo dalla Commissione finanze e tesoro del Senato.

Ora, che si metta in esecuzione un sì vasto piano di lavori, non può che far piacere e bisogna renderne grazie al solerte interessamento del ministro Togni; non per questo, però, si debbono escludere *a priori* difficoltà che sempre possono apparire all'orizzonte.

Si continua, da ogni parte, indistintamente a proporre la costruzione di tratti stradali che, per particolari ragioni e ben specificati interessi di parte — è inutile nasconderlo — debbono essere inclusi nel programma di rammodernamento, ampliamento, raccordo del piano poliennale stradale; ed ecco, allora, che la situazione si aggrava e le cifre stanziate risultano inadeguate alla realizzazione del programma.

Si vorrebbe da più parti arrivare alla realizzazione di una rete di strade, provinciali e statali, densa come quella attualmente esistente in Val Padana. Ma fatto un rapido calcolo fra le richieste ed i fondi a disposizione, ritengo che un tale programma non potrà vedere una rapida attuazione, almeno per il momento.

A volte, particolari esigenze richiedono la realizzazione di alcune opere: è questo il caso della ferrovia Parma-Brescia che, in un primo tempo allacciata alla Iseo-Brescia venne successivamente raccordata anche con Sarzana. Tenuto conto poi dell'importanza dell'arsenale di La Spezia si provvide a raccordarla con quella di Gardone Val Trompia. Oggi, tali esigenze sono venute a cadere e mi chiedo se quei tali tronchi ferroviari debbano essere ancora mantenuti in esercizio. Penso che se le somme risparmiate dalla gestione di quei tronchi fossero messe a disposizione della rete stradale ordinaria, si compirebbe un passo gigantesco sulla strada del progresso.

Adeguiamoci, dunque, alla realtà e approviamo il disegno di legge così come ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

G E N C O . Se vogliamo evitare di perdere ulteriore tempo, cessiamo di segnalare i tronchi stradali dell'alta Italia o dell'Italia meridionale che ci interessano: ognuno di noi sicuramente ha più di un problema da prospettare; è umano; è logico; ma se vogliamo andare avanti nel nostro lavoro, dimentichiamolo.

Lasciamo al potere esecutivo il compito di risolvere i problemi più immediati e riteniamoci paghi delle dichiarazioni dell'onorevole ministro Togni sulla ripartizione dei fondi.

Del resto lo stesso articolo 1 del disegno di legge in esame dice: « per l'attuazione — a cura ed a carico dell'A.N.A.S. — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione »: è chiaro che con il presente disegno di legge l'intero piano di sistemazione delle strade statali non viene esaurito e sarebbe già una fortuna vederne realizzata una parte.

Nè si può parlare anche della abolizione di tutti i passaggi a livello attualmente esistenti — si dice siano in numero di circa 15.000 — perchè esistono situazioni topografiche ed ambientali che non consentono la soppressione di tali passaggi obbligati, magari mediante semplici cavalcavia. L'automazione si realizzerà senz'altro, ma a gradi, tenuto conto che i passaggi a livello investono non solo tratti di strade comunali ma anche quelli su strade nazionali ed internazionali.

Il problema del momento è un altro, quello, cioè, dell'approvazione immediata del disegno di legge all'ordine del giorno. Di tempo prezioso ne è stato perduto sin troppo: una volta perchè mancava il parere della Commissione finanze e tesoro del Senato; un'altra volta l'approvazione del disegno di legge in discussione è stata procrastinata perchè parte della Commissione non si è trovata d'accordo sul contenuto dell'articolo 6; conviene, quindi, ad evitare di perdere ulteriore tempo, che il provvedimento venga approvato nel testo rimessoci dalla Camera. Per mio conto affermo che sono decisamente contrario ad ogni altro ritardo.

T A R T U F O L I . Concordo pienamente con i pareri espressi dai senatori Buizza e Genco. Quando nella passata legislatura esaminammo il « Piano Romita » e la legge sui 100 miliardi, affiorarono richieste di ogni natura; convenimmo tutti, allora, destra e sinistra, che per il momento si trattava di dare l'avvio ad un vasto piano di opere stradali delle quali il nostro Paese dimostrava di avere un bisogno quanto mai urgente. Oggi tale programma è stato tradotto in atto ed anzi integrato: nessuno pensava, infatti, allora ad una grandiosa opera quale « l'autostrada del sole ».

G E N C O . Erano uomini di poca fede!

T A R T U F O L I . Non possiamo quindi che compiacerci per la realizzazione di quest'opera, che sarà quanto prima integrata da altre grandiose realizzazioni, una delle quali, l'autostrada del Levante, viene a riconoscere le aspirazioni ultradecennali di popolazioni costrette a subire un non indifferente transito internazionale.

Non vorrei apparire un sentimentale, ma affermo che sono commosso per la realizzazione di tali opere ed ancor più lo sono ora che l'onorevole ministro Togni ha annunciato un ulteriore vastissimo programma di realizzazioni.

Prendiamo dunque atto dei propositi governativi, prendiamo atto che l'Esecutivo intende dare rapidamente corso al programma enunciato, ed approviamo rapidamente il disegno di legge in discussione, perchè è un dovere che compiamo non solo nei confronti del Paese, ma anche verso noi stessi.

C A R O N . Non mi intratterrò sul problema finanziario, perchè fino a quando non conosceremo l'avviso della Commissione finanze e tesoro è assolutamente prematuro fare una discussione di questo tipo, dovendosi evidentemente ritenere fondamentale

per una proficua discussione, la conoscenza del parere di detta Commissione.

La perplessità di cui mi faccio eco è la seguente: noi abbiamo visto, anche per precedenti leggi, e voglio alludere ora in particolare alla legge 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade, che il non aver voluto fissare un programma concreto e definitivo che tagliasse corto, una buona volta, a tutte le discussioni, può creare discussioni successive e crea, precisamente, questo naturale e spontaneo bisogno di ciascuno dei rappresentanti delle varie zone d'Italia, di prospettare e di avanzare singole esigenze. Non faccio che ripetere cose da me già dette e scritte, ma mi sembra che la coerenza debba essere una dote da considerare, talvolta, nel suo giusto valore.

Si stabiliva, precisamente all'articolo 2 della suddetta legge, che l'ordine di precedenza delle costruzioni sarebbe stato stabilito con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dei trasporti; oggi invece vediamo che scompare l'accenno al Ministro dei trasporti.

Si aggiungeva inoltre: « L'allegato grafico del piano poliennale di sviluppo e di miglioramento della rete delle autostrade costituisce, nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante della presente legge ».

La formula, piuttosto vaga, ha creato i risultati che stiamo deplorando in questo momento, perchè io per primo potrei allora dire che ambirei, o desidererei, o penserei, anche obiettivamente, forse, portando dei dati, che sarebbe bene costruire delle autostrade piuttosto che delle altre.

Ecco perchè improvvisamente vediamo, all'articolo 2 del disegno di legge in discussione, saltar fuori una Messina-Catania che non era assolutamente prevista nel sopracitato piano di massima, mentre vediamo pretermessa — e non se ne parla affatto — la sistemazione della strada del Brennero, che io ritengo obiettivamente possa essere considerata una delle spine dorsali del movimento, soprattutto turistico, del nostro Paese.

E non a caso ho parlato di turismo, perchè qui molto spesso — e dico qui in generale, non parlo della 7ª Commissione — ci si dimentica dell'assoluta necessità di tenere particolarmente presente il problema turistico per poter definire un ordine di priorità.

B U I Z Z A . Il disegno di legge in esame non parla del Brennero.

C A R O N . Parlo in generale; ho menzionato le perplessità che possono sorgere da una formula vaga, e arrivo quindi al concreto.

Quando leggo all'articolo 1 che si prevede la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali, ne sono profondamente lieto e felice.

Abbiamo un piano preciso su cui non si discute più; ma immediatamente dopo vediamo che si parla anche delle arterie di grande circolazione. E qui, me lo consenta l'onorevole Ministro — evidentemente non è una cosa che io voglio dire a lui, ma a qualunque Ministro cui è consentito l'esercizio di alcuni poteri discrezionali — entra in giuoco una certa discrezionalità che mette in stragrande imbarazzo il Ministro e fa sì che parlamentari, deputati, commissioni e congressi presentino ordini del giorno sopra ordini del giorno, approfittando della genericità di una dizione vaga.

Ecco perchè, per quella genericità di cui parlavo, circa la dizione dell'articolo 2 della legge n. 463, noi arriviamo a vedere inserita nelle disposizioni del disegno di legge in discussione un'autostrada Messina-Catania che non era assolutamente prevista.

Ora, se io posso esprimere un giudizio su questo disegno di legge, evidentemente esso non può essere che favorevole, nell'impostazione, e non vi può essere alcun italiano, pensoso e amante del bene del proprio Paese, che non voglia sistemare e completare le strade nazionali, con tutti i benefici diretti e indiretti che se ne avranno.

Non possiamo che compiacerci che il Governo abbia preso un'iniziativa di questo genere; non possiamo che compiacerci — e lo speriamo vivamente — che vengano trovati tutti i fondi, se pure non è una formula del

tutto commendevole quella dell'ultimo articolo, per cui si fa carico della spesa a futuri e possibili rientri di bilancio, o meglio ad aumenti di bilancio.

Non ho voluto fare altro che rendermi diligente e dire che una eccessiva discrezionalità può portare talune incresciose conseguenze — e, ripeto, spero si voglia credere che quanto dico non ha alcun riferimento all'attuale Ministro, al quale peraltro va tutto il mio rispetto ed il mio ossequio —. Ammaestrati dalle esperienze del passato, riteniamo che il creare un piano regolatore delle autostrade, un programma preciso, definitivo, studiato, che naturalmente potrà trovare successivi sviluppi — e ce lo auguriamo tutti — non possa che portare al grande beneficio di veder predisporre una programmazione completa, da realizzarsi in vari anni, senza alimentare tutta una serie di convegni e di congressi che molto spesso lasciano il tempo che trovano, senza favorire il sorgere di speranze che poi non possono essere realizzate.

Ecco perchè, se dovessi esprimere un mio giudizio sugli articoli 1 e 2, dovrei esprimere precisamente, ammaestrato dall'esperienza dal passato, i miei dubbi sulla convenienza o meno che vi sia questa discrezionalità, che peraltro capisco debba avere l'Esecutivo, ma che talvolta può imbarazzare l'Esecutivo stesso.

Oso sperare che le mie parole siano state comprese nel loro reale significato, perchè talvolta, parlando troppo, come ora, per esprimere un concetto di assoluta semplicità, posso aver tradito il mio pensiero, che è solo questo, molto semplice: cerchiamo di fare un programma. Mi si consenta di dire che facendo programmi precisi e chiari c'è tutto da guadagnare, soprattutto per coloro che, come i Ministri, hanno delle grosse responsabilità sulle spalle.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Se la Commissione permette, in seguito anche alle osservazioni ed alle dichiarazioni fatte dal senatore Caron, e perchè vedo che vi sono elementi che evidentemente sfuggono, non avendo io fatto una vera e propria illustrazione del provvedimento, riterrei opportuno farla adesso, alla luce anche delle osservazioni sollevate e di cui molte trovano risposta negli elementi di fatto che posso esporre e chiarire.

Il programma stradale ed autostradale, se programma si può chiamare, è un programma che riguarda, naturalmente, la costruzione di strade, la classificazione e quindi la manutenzione e la sistemazione straordinaria di strade.

Si tratta di un problema che ha molteplici aspetti e che in un Paese come il nostro risponde a determinate esigenze non solo di traffico, non solo di economia; se noi consideriamo la strada come un'arteria sulla quale si svolge la vita ed anche un'arteria sulla quale la vita può prima nascere e poi svilupparsi, allora è evidente che non possiamo non tener presenti le esigenze di una certa equa ripartizione degli stanziamenti per le strade tra le varie parti d'Italia. Questo dico anche in obbedienza alle leggi che ci fanno obbligo di distribuire i nostri fondi, in alcuni casi in modo determinato e preciso, in altri casi in modo più generico, ma di distribuire i nostri fondi secondo un criterio che contemperi le esigenze più direttamente economiche, le necessità che influiscono più direttamente sul traffico e sulla circolazione, con quelle che sono le possibilità, le esigenze e le speranze di sviluppo e di rinascita di certe zone del nostro Paese.

Il provvedimento in discussione tende a colmare una lacuna — che peraltro non è la sola — ragion per cui spero di poter presto comunicare alla Commissione qualche altra notizia su fatti che concorrano a migliorare ancora la situazione attuale, di cui, brevemente, vi farò una sintetica e semplice esposizione.

È chiaro che non possiamo partire dal concetto che con questo disegno di legge risolviamo tutto il problema stradale, nel senso che faremo tutte le strade e le autostrade che le varie esigenze — molte volte artificiose — pervengono a sollecitarci.

E sui giornali se ne parla spesso; per esempio, per quanto riguarda la Torino-Piacenza, alcuni giorni or sono ho letto addirittura, in un giornale, « La Stampa », un articolaccio verso i poteri centrali che avreb-

bero denegato il loro interessamento per tale strada. Si diceva che avevo avuto una visita del rappresentante della città di Torino e altre cose del genere. Ove nè io nè il Presidente dell'A.N.A.S. abbiamo mai avuto la richiesta o la visita di cui si parla, nè, tanto meno, vi può essere stato da parte del Ministro o da parte degli organi tecnici un qualsiasi interessamento.

È certo però che nella programmazione, nella richiesta di nuove opere, vi è una corsa, soprattutto per le autostrade, che non può trovare nè ora e — non facciamoci illusioni — nemmeno in futuro, vale a dire tra due, tre, quattro, cinque, dieci anni forse, completo soddisfacimento.

Infatti, quando si parla di autostrade che dovrebbero assolvere a compiti già largamente soddisfatti da altre strade per le quali spenderemo parecchi miliardi, allora è evidente che non possiamo fare dei doppioni, perchè ci sono invece altre esigenze alle quali dobbiamo provvedere.

T A R T U F O L I . Giusto!

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Vi è poi un'altra questione di cui parlerò con estrema chiarezza: si deve dare ora la precedenza agli interventi nel Sud, ecco il perchè delle due autostrade siciliane, ecco perchè fra poco inizieremo la Bari-Napoli; è una questione di giustizia e di dovere.

Chiedo scusa se non ne ho parlato, ma si tratta già di una questione decisa e sulla quale, nella foga del discorso, ho distrattamente sorvolato.

È evidente che noi dobbiamo stabilire una precedenza per le opere da eseguirsi nel Sud, non nel senso di trascurare altre zone, ma nel senso di colmare una trascuratezza che indubbiamente finora, involontariamente peraltro, vi è stata, perchè si è data la precedenza a determinate zone, perchè in esse qualche iniziativa era economicamente più conveniente, e alcune spese erano economicamente e tecnicamente più facili.

Capisco benissimo che quando affronteremo la Bari-Napoli ci troveremo a dover risolvere alcuni problemi estremamente difficili; ma li risolveremo, li stiamo risolvendo. Problemi ancor più difficili dovremo indubbiamente risolvere per la Palermo-Catania, ma anche questi dovranno essere risolti, a meno che noi non diciamo che questo non è compito del Ministero dei lavori pubblici, a meno che non vogliamo cambiare la nostra politica, cosa che mi pare non sia neppure all'orizzonte delle ipotesi.

Quale è la situazione attuale? Ripeto, se dovessimo risolvere il problema stradale, e per strade si intendono i 2.500 chilometri di autostrade in funzione, 40.000 chilometri di strade statali, 150.000 chilometri di strade provinciali, circa ed i numerosissimi chilometri — non ne ho una conoscenza precisa — che si riferiscono alle strade comunali, alle strade poderali e così via, se si dovesse cioè stabilire di colmare le lacune facendo nuovi tracciati, di perfezionare e sistemare, secondo un certo criterio tecnico, tutto questo complesso di strade, questo vorrebbe significare affrontare un programma che eleverebbe di gran lunga le spese.

Siamo però impegnati in un programma che oltrepassa i mille miliardi, soprattutto secondo nuove prospettive che spero di poter illustrare al Parlamento tra pochi giorni. Questo programma, oltrepassa i mille miliardi: è vero che la sua esecuzione è dilazionata nel tempo, ma quando esiste l'impegno a portarlo a termine, che lo Stato questa cifra l'abbia pagata o impegnata non fa una grande differenza.

Comunque, è ovvio che la firma dello Stato è un impegno al quale non si può derogare.

Pertanto, ripeto, il programma completo e definitivo cui accennavo, evidentemente non si può attuare, ma vi è tuttavia un programma abbastanza massiccio di lavori che si può svolgere e portare a termine agevolmente.

Desidero inoltre richiamare l'attenzione della Commissione su un'altra questione. Noi abbiamo un sistema stradale che ha notevole bisogno di essere migliorato, questo è vero, però, contrariamente a quello che da troppo tempo si va blaterando in Italia, il nostro sistema stradale non è tra i peggiori in Europa.

La Francia, che ha più del doppio dei nostri automezzi in circolazione, ha un sistema stradale notevolmente peggiore, ed anche la Svizzera non l'ha migliore del nostro; basta partire da Chamonix ed inoltrarsi poi per cento chilometri da una parte in Francia, e per cinquanta chilometri dall'altra, in Svizzera, per trovare delle strade ancora da depolverizzare. Questo è tanto vero che quando mi sono trovato a Chamonix in occasione dell'inizio del traforo del Monte Bianco dal versante francese, al mio collega, Monsieur Buron, ho detto: « Naturalmente non voglio dire che mi compiaccio nel vedere che state peggio di noi, ma è certo che queste strade sono notevolmente più strette delle nostre ». Infatti tali strade misurano appena cinque metri di larghezza rispetto alle nostre di sette metri, sette metri e mezzo. Questo non significa evidentemente, ripeto, che noi dobbiamo compiacerci delle nostre strade, ma possiamo anche pensare che in Francia vi è una sola autostrada di 25 chilometri e basta. Noi, ora, stiamo marciando verso i 2.700 chilometri e con le altre autostrade che sono previste in questo provvedimento arriveremo circa a 3.000 chilometri.

Perciò, costi quel che costi, un passo innanzi notevole è stato fatto.

Comunque, quale è la nostra situazione attuale?

Noi abbiamo una legge, quella di cui ha parlato prima il senatore Caron, la n. 463 del 1955, che è la prima legge sulle autostrade e che stanzia 100 miliardi, impegnandone 300, perchè l'intervento dello Stato per un terzo mobilita fondi per 300 miliardi.

Abbiamo poi un'altra legge, del 19 novembre 1956, n. 1328, che stanzia 50 miliardi a favore dell'A.N.A.S., di cui però sono stati utilizzati finora solo 20 miliardi, quasi tutti nella zona della Lombardia, Piemonte e Liguria; quasi tutti i rimanenti 30 miliardi sono impegnati nella stessa zona.

Perchè sono stati utilizzati solo 20 miliardi? Perchè i 50 miliardi possono essere scontati otto miliardi all'anno e non di più: e la legge fa obbligo di impegnare, al massimo, i fondi al limite di una annualità. Voi capite quindi che è come avere integrato il bilancio di 8 miliardi all'anno.

A questa legge abbiamo ora ovviato con il provvedimento attuale perchè, avrete notato, non impegnamo, ma utilizziamo ugualmente la cifra fin dal primo giorno.

Ove questo disegno di legge sia approvato, possiamo impegnare tutti i 200 miliardi.

Mi sono reso conto di una cosa, ed è per questo che non corro dietro ai piccoli provvedimenti, alle leggine od ai piccoli stanziamenti: o si fanno programmi massicci e si interviene massicciamente per categorie di lavori, zona per zona, oppure è perfettamente inutile spendere dieci o quindici miliardi per interventi vari. Questo denaro infatti verrebbe polverizzato: la polverizzazione consegue al fatto che, non dico le pressioni personali, quanto le esigenze obiettive di una zona o dell'altra, di una strada o di un'altra, portano ad una eccessiva dispersione del denaro.

Un'unica polverizzazione si può comprendere, ed è per quanto riguarda il bilancio ordinario dell'A.N.A.S., che non serve tanto a fare nuove strade — e solo per modeste aliquote — quanto alla manutenzione delle strade stesse. Allora, siccome la manutenzione deve essere effettuata per tutte le strade nazionali, queste cifre possono essere divise e suddivise a seconda delle varie esigenze.

Dopo i provvedimenti sopra citati, vi è la legge per Trieste che stanzia 18 miliardi per le autostrade e di cui tutti sono certamente a conoscenza.

Passiamo poi alla legge sulla viabilità cosiddetta minore, la legge 12 febbraio 1958, n. 126, che ha stanziato 180 miliardi, cifra indubbiamente insufficiente e che si sta iniziando ad utilizzare soltanto ora.

Infatti le Provincie, in gran parte, sia per le modifiche apportate dal Parlamento, che ritenne di dare alla norma una formulazione diversa da quella proposta dal Governo — così come era stata proposta, entro sei mesi tutta la legge poteva iniziare ad operare, ma le Camere, ripeto, hanno creduto opportuno modificarla — sia per altri fattori, non hanno ancora ottemperato alle formalità prescritte. Così, dopo un anno e mezzo siamo ancora ad attendere che certe pratiche e certe formalità siano compiute; perchè ogni

Comune per il quale passano alcune strade deve essere interessato, perchè devono essere fatte le pubblicazioni e così via.

È tutta una questione formale, praticamente e si potrebbe, in fondo, anche derogare a tutti questi pareri ed esigenze; comunque sono questi i termini stabiliti dalla legge. Pertanto, noi non abbiamo potuto utilizzare nemmeno una lira di quella somma, a parte il fatto che l'utilizzo è dilazionato nel tempo. Stiamo però predisponendo ora un programma di 40-50 miliardi a favore delle Provincie più sollecite, e daremo presto il via ai lavori.

Mancava a tutto questo, non era coperto, in certo modo, il programma autostradale, il programma provinciale e, indirettamente, quello comunale, perchè i 70 mila chilometri che dai Comuni passano alle Provincie possono consentire ai Comuni stessi di concentrare i loro mezzi in un chilometraggio di strade più ridotto; nello stesso tempo le Provincie hanno passato circa 18 mila chilometri di strade allo Stato, che li prenderà gradualmente in consegna.

È questo un argomento sul quale spero di poter presto intrattenere nuovamente la Commissione.

Rimanevano i grandi itinerari internazionali, le grandi autostrade internazionali; la A.N.A.S. aveva 18 mila chilometri di cui una gran parte costituiva itinerari internazionali.

I colleghi sanno che l'Italia, nel 1950, ha firmato una Convenzione internazionale, a Ginevra, con la quale si è impegnata ad apportare ad alcune strade determinate modifiche.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame risponde in gran parte a tale impegno.

Quali sono i grandi itinerari internazionali? Praticamente li conoscete, sono quelli che passano per Londra, Varsavia, Amsterdam, Parigi e che arrivano in grandissima parte a Roma ed in alcuni casi, come per l'Appia, proseguono verso il sud.

Ma, devendo intervenire per la sistemazione di tutta questa rete di itinerari internazionali, era logico che intervenissimo anche nei confronti di alcune strade di particolare importanza, non comprese fra quelle internazionali, vale a dire a favore di alcuni itinerari nazionali che però sono battuti in modo particolarmente intenso e che sono molto importanti, agli effetti della viabilità nazionale.

Ecco allora perchè — e desidero chiarire qualsiasi dubbio possa sorgere — non siamo partiti da una cifra prestabilita deciden do di provvedere genericamente in un certo modo, non abbiamo cioè chiesto una determinata somma di denaro da utilizzare per il fine, che ci eravamo proposti. Noi siamo partiti, come logicamente devono fare persone responsabili, proprio dalla base e ci siamo chiesti: che cosa dobbiamo fare? La A.N.A.S. ha fatto la sua elencazione, la sua richiesta, strada per strada, importo per importo, ed è arrivata ad una certa cifra che, come è facile capire, era superiore a quella che in definitiva è stata stanziata.

A questo punto, il Ministro dei lavori pubblici ha riguardato insieme ai tecnici il programma, ne ha tolto alcune strade, ne ha aggiunte delle altre, ed ha fatto la somma, che ha dato una certa cifra, quella richiesta al Governo ed in modo particolare agli organi finanziari, che hanno aderito per un certo importo.

Abbiamo allora ridimensionato il programma sulla base dell'importo concesso ed abbiamo collegato il programma con i finanziamenti. Sicchè, e credo che il senatore Caron sarà soddisfatto di questo — evidentemente gli è sfuggito il testo della relazione iniziale — non si tratta di una cifra stabilita in precedenza, come qualche volta avviene, per esempio per l'edilizia, per la quale nel bilancio è stanziata una certa cifra e poi il Ministero, nella sua sfera di competenza e di responsabilità — perchè questi sono compiti ovviamente dell'Esecutivo — ripartisce questa cifra secondo determinati criteri di carattere tecnico, sociale e politico, la distribuisce per città e paesi in cui si vuole intervenire. Così è avvenuto per molte leggi che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici e costituiscono il suo bilancio, salvo quelle specificamente destinate ad una determinata opera, e sono queste le leggi speciali che io, peraltro, cerco di evitare. Infatti, mentre prima venivano presentate molte leggine che

stanziavano il miliardo e i cento milioni, io da quando sono a questo posto, evito assolutamente tali leggine, tanto che mi sembra di non averne presentata neppure una, in questi due anni. Questo perchè ritengo che non si possano trattare i problemi così, da un punto di vista particolare, e perchè invece i problemi vanno affrontati da un punto di vista generale: si deve discutere, il Parlamento deve dare i criteri direttivi, e poi questi debbono venir applicati a seconda della esperienza e della responsabilità politica del Ministero competente.

Il piano poliennale autostradale è stato da me illustrato nella relazione che ho avuto lo onore di presentare alla Camera dei deputati, relazione che considero parte integrante ed impegnativa del disegno di legge. Il Governo si impegna ad utilizzare i 200 miliardi programmati secondo lo schema di lavori enunciato. È esclusa, quindi, *a priori*, ogni possibilità di modifica o di inserimento di opere non previste nell'attuale programma (ad esempio la sistemazione della via Casilina che necessariamente dovrà essere valorizzata). Eventuali altri lavori potranno essere eseguiti con l'impiego di fondi ordinari del Ministero dei lavori pubblici.

A maggior prova della esattezza — credo inconsueta in una materia del genere — del lavoro preparatorio, fornisco i dati, regione per regione, riferentisi allo stanziamento dei fondi ed al chilometraggio dei tronchi stradali che dovranno essere sistemati:

	Km.	Milioni
Lazio	658	12.896
Umbria	326	6.912
Toscana	595	11.140
Liguria	551	11.612
Piemonte	830	13.960
Lombardia	695	13.340
Venezia Tridentina	440	9.280
Veneto e Friuli	498	10.976
Emilia e Romagna	357	9.284
Marche	362	8.344
Abruzzi	393	8.716
Campania e Molise	565	11.780
Puglie	501	10.012
Basilicata	530	9.360
Calabria	755	14.060
Sicilia	1.796	25.552
Sardegna	798	12.776
Totali	10.650	200.000

Riassumendo, quindi, lo stanziamento dei 200 miliardi permetterà la sistemazione di 10.650 chilometri di strade. Tornando a quanto avevo affermato precedentemente, a proposito del Nord e del Sud, il Sud beneficerà di uno stanziamento di lire 92 miliardi e 56 milioni. I rilevamenti statistici hanno permesso di registrare dati abbastanza curiosi: ad esempio esiste una sperequazione fra Italia settentrionale e Italia meridionale ed insulare, ma in senso opposto a quello che si può pensare: cioè a dire, esistono più strade nell'Italia meridionale ed insulare che non nell'Italia del nord. Difatti l'Italia centro-settentrionale, che ha una superficie di 169 mila e 549 chilometri quadrati ha 11.286 chilometri di strade statali, con una densità di 66 chilometri per ogni 1000 Kmq. L'Italia meridionale ed insulare ha 131.162 Kmq. di superficie e chilometri 14.233 di strade statali, con una densità di 108 chilometri per ogni 100 Kmq. di superficie: ossia 66 contro 108. Rispetto alle popolazioni, rileviamo che per ogni milione di abitanti il centro nord ha 390 chilometri di strade ed il sud 701.

Potrei fornirvi ancora molti elementi del nostro particolareggiato esame del problema, tali da rappresentare una prova concreta del nostro interessamento per il Sud; ad esempio potrei dirvi che, partiti con un programma che prevedeva il 20 per cento per la sistemazione autostradale del Sud, siamo già arrivati al 28 per cento.

E poichè siamo in tema di autostrade, lo amico Caron ha fatto qualche accenno — che credo corrisponda a verità — al divario esistente fra l'approssimazione programmatica

e la diversa programmazione esecutiva. Posso dire che, da quando sono Ministro dei lavori pubblici, mi sono sempre preoccupato di mantenermi fedele al programma stabilito, mai cercando di procrastinare nel tempo quelle opere per le quali intravvedevo una possibilità di rapida realizzazione.

Per quanto riguarda l'opera più grandiosa d'Italia e d'Europa, l'autostrada del sole (a parte le critiche non costruttive che possono a volte anche dispiacere, perchè — consentitemi lo sfogo — è vera cattiveria criticare un'opera che indubbiamente sarà, a gloria nostra, una delle realizzazioni più grandiose che sia stato dato di vedere, per complessità di opere d'arte, viadotti, sistema di pavimentazione e per impiego di quanto di meglio vi è della tecnica moderna) sarò un sentimentale, ma vederla fa veramente piacere, soprattutto perchè l'abbiamo costruita noi, un popolo di povera gente che ha messo in atto mezzi di ogni genere per superare difficoltà di varia natura ed ha realizzato un'opera che rimarrà perenne testimonianza della sua operosità e del suo ingegno.

Mentre con la legge 21 maggio 1955, numero 463, sono state gettate le basi per la realizzazione di una vasta e moderna rete autostradale, impegnando 100 miliardi, con il disegno di legge in discussione si viene a completare il quadro di rammodernamento.

Il programma stabilito dalla legge n. 463 del 1955 prevedeva la realizzazione delle seguenti autostrade: Milano-Napoli; Serravalle-Milano; Brescia - Verona - Vicenza-Padova; Napoli-Bari; il raddoppio della Napoli-Pompei; il raddoppio della Padova-Mestre; la Savona-Ceva e la Torino-Ivrea.

Altra grandiosa realizzazione sarà rappresentata dall'autostrada Bologna-Rimini-Pescara e dalla Milano-Bologna. La prima avrà una lunghezza di circa 360 chilometri; avrà due sedi stradali di metri 7,50 separate da una aiula spartitraffico larga tre metri; la seconda, che avrà una lunghezza di circa 200 chilometri, dovrebbe entrare in funzione il 15 luglio, vale a dire con un anticipo di un anno e due mesi sul programma fissato.

Ho anche il piacere di dirvi che fra poco, tra gli altri, entreranno in fase esecutiva i lavori della Roma-Magliano Sabino e della Roma-Capua. La Serravalle-Milano, già in servizio sino a Tortona, sarà ultimata il prossimo anno. La Brescia-Padova è già in esecuzione.

Sono in corso di costruzione la Fornovo-Pontremoli con diramazione Parma-Sarzana; la Marina di Massa-Viareggio con deviazione per l'autostrada Firenze-Mare, una a sud verso Pisa e l'altra a nord verso Viareggio. A questo proposito debbo aggiungere che il consorzio a tal uopo istituito non è ancora completamente funzionante.

Sono in corso trattative per affidare la concessione dell'appalto dell'autostrada Venezia-Trieste, il cui progetto venne già finanziato con la legge speciale per il territorio di Trieste.

Altre autostrade allo studio sono la Palermo-Catania, la Messina-Catania e la Napoli-Reggio Calabria.

Un tale vasto programma logicamente non può essere eseguito in un breve lasso di tempo, soprattutto in considerazione delle immancabili difficoltà che si dovranno superare, sia di ordine tecnico che di natura logistica: particolarmente impegnativa sarà la parte che investirà i trafori e le opere d'arte.

F O C A C C I A . Sono stati già appaltata i lavori della Pompei-Salerno?

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Non ancora, in quanto debbono essere superate alcune difficoltà frapposte dalla economia essenzialmente ortofrutticola della zona.

Quanto alle osservazioni fatte, ringrazio il senatore Crollalanza per aver ribadito la necessità dell'approvazione del disegno di legge oggi in discussione. Per la Bari-Napoli, potremo subentrare noi direttamente. A proposito delle autostrade, si è parlato spesso di concessioni e di contributi: voglio dirvi subito che un investimento nelle autostrade rappresenta sempre un affare sicuro. L'autostrada del Brennero, ad esempio, potrebbe essere data in concessione gratuita, con quali vantaggi per un ulteriore sviluppo del piano autostradale è facile immaginare; se poi si riuscirà ad ampliare il

periodo di concessione trentennale e ad imprimere maggiore impulso all'iniziativa privata, penso che si potrebbero ottenere risultati non disprezzabili.

Al senatore Tartufoli, che ha presentato un ordine del giorno relativo al simultaneo inizio dei lavori in più tratti della Bologna-Pescara rispondo che il Governo si assume l'impegno, nel dare la concessione o nell'approvare l'esecuzione dei singoli lotti, di condizionare tali assegnazioni all'inizio simultaneo dei lavori.

A proposito, poi, della occupazione operaia, debbo dire che la legge dei 200 miliardi risponde sì alle esigenze di adeguamento del sistema stradale nazionale, ma consente anche l'impiego di una notevole massa operaia che altrimenti potrebbe trovare occupazione, anche in considerazione del fatto che non necessita, per molte delle opere previste, alcuna specializzazione, trattandosi di lavori di sterro, allargamenti, spalatura, bitumatura: con tale piano di lavoro migliaia e migliaia di operai troveranno una sistemazione per un lungo periodo di tempo.

Al senatore Bardellini rispondo che ha perfettamente ragione quando afferma che i finanziamenti sono inadeguati: se si volesse veramente risolvere definitivamente il problema occorrerebbero mille e più miliardi.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Se si considera che la legge Vanoni prevedeva uno stanziamento di 125 miliardi, è lecito rilevare che un altro notevole balzo in avanti è stato compiuto.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici* Rimangono pur sempre scoperti circa 18 mila chilometri di strade, senza pensare che si dovrà urgentemente provvedere anche alle case cantoniere ed a tutti gli altri lavori indispensabili.

Il senatore Ottolenghi ha parlato di congiungere Verona con la Parma-Modena e la Cisa. Ne discuteremo in seguito.

I senatori Buizza, Genco e Tartufoli ci hanno richiamato alla realtà, invitandoci a limitare la discussione ed a cercare di far presto: non possiamo non essere d'accordo.

Per quanto riguarda le autostrade Palermo-Catania e Palermo-Messina, le due autostrade vengono costruite con lo stesso criterio seguito per l'autostrada del Sole: 24 metri di larghezza, doppia carreggiata, aiuole spartitraffico.

D E U N T E R R I C H T E R . Durante la discussione sul bilancio dei Lavori pubblici avevo segnalato la necessità assoluta di elaborare un programma completo di sistemazione delle autostrade e delle strade statali e provinciali del Paese. L'esposizione fatta testè dall'onorevole ministro Togni sta a confermare che tale programma non è stato ancora elaborato.

Secondo il mio pensiero, il disegno di legge oggi in discussione deve essere diviso in due parti: autostrade e strade normali. Per queste ultime bisogna specificare che per strade s'intendono quelle rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione. Ora, gli itinerari internazionali sono stati definiti dalla Convenzione di Ginevra e la loro importanza è già stata definita.

È giusto che si faccia così, perchè siamo certi che attraverso il Brennero si dovrà costruire un'autostrada. Ma se costruiremo la autostrada, allora non si dovrà parlare di nove miliardi, in questo provvedimento, ma di venticinque, perchè tanti, almeno, ne occorrono per adeguare l'attuale statale n. 12 alle esigenze imposte dalla Convenzione di Ginevra. Preciso che non si tratta di andare incontro a un desiderio espresso dalle popolazioni della regione Trentino-Alto Adige o delle altre provincie interessate, ma si tratta di agire nell'interesse della Nazione.

Non abbiamo nulla da obiettare relativamente all'iniziativa del Governo diretta a costruire autostrade nel Sud d'Italia, ma affermiamo che occorre seguire un principio logico, cioè occorre anzitutto aprire le porte ai turisti che vengono a finanziare con valuta pregiata le autostrade che costruiamo nel Sud.

Non bisogna ignorare le condizioni del traffico nel Nord d'Italia e sui passi alpini. Se consideriamo il traffico relativo ai passi che immettono dall'Austria in Italia, troviamo,

ad esempio, che, su dieci milioni di turisti entrati in Italia, ne sono arrivati attraverso il Brennero 1 milione e 860 mila, attraverso il Passo di Resia 741 mila, da Tarvisio 808 mila, attraverso passi minori 95 mila, eccetera. È bensì vero che esiste un altro transito di grandissimo interesse, quello di Ponte S. Luigi, e siamo d'avviso che anch'esso debba essere sistemato in modo da garantire un deflusso comodo e sicuro ai turisti. Se confrontiamo i dati, possiamo constatare che da Ponte S. Luigi sono entrati in Italia 1 milione e 907 mila turisti stranieri, mentre dal Brennero ne sono entrati, come ho detto prima, 1 milione e 860 mila, cioè poco meno; dobbiamo però tener presente che il traffico locale a Ponte S. Luigi è rilevantissimo, mentre al Brennero non vi è traffico locale.

Qui, dunque, ho toccato in pieno il problema della sistemazione delle autostrade. Come ripeto, dobbiamo seguire una certa logica, cercando non solo di costruire autostrade nel Sud, ma di avviare a soluzione anche il problema delle autostrade che agevolano l'afflusso di turisti stranieri, che portano valuta pregiata e che vengono a valorizzare le autostrade che costruiamo nel Sud.

Il Ministro ha accennato a una possibilità indubbiamente interessantissima: quella della costruzione di autostrade senza contributo da parte dello Stato. Io sono convinto che, con una legge opportunamente studiata, si possa arrivare a far costruire alcune autostrade anche senza il contributo dello Stato, con una concessione di maggior durata di certi sgravi fiscali. Mi permetto di richiamare l'attenzione sul fatto che domandando allo Stato, o anche ai Comuni, di concedere sgravi fiscali per la costruzione delle autostrade, non chiediamo allo Stato o ai Comuni una rinuncia; praticamente dotiamo la collettività di uno strumento produttivo. Questa, perciò, è indubbiamente una saggia via da seguire. Debbo dire, però, che anche su questo terreno non mi sento tranquillo, se non ci si attenga ad un dato programma che deve prevedere un organico sviluppo nelle costruzioni. Se penso che la proposta di una concessione, per sessanta anni, di particolari sgravi fiscali può essere approvata per strade che possono fare concorrenza a quelle che sono comprese nella Convenzione di Ginevra, allora dico che non siamo più entro l'ambito di un armonico sviluppo del sistema viario nazionale. Desidererei, pertanto, delle assicurazioni precise da parte dell'onorevole Ministro.

È chiaro che non ho nulla in contrario a che si realizzino le autostrade, perchè sono convinto che, per l'organizzazione e il benessere del nostro Paese, come cent'anni fa abbiamo dovuto costruire le ferrovie, così oggi dobbiamo costruire le autostrade. Quando parliamo del sangue che bagna le nostre strade a causa degli innumerevoli incidenti che si verificano su di esse, dobbiamo convincerci che attraverso il ritiro delle patenti e i provvedimenti sulla circolazione riduciamo, sì, le probabilità che tali incidenti avvengano, ma non di molto. In maniera precisa ed assoluta le riduciamo attraverso la costruzione di autostrade; ciò è stato matematicamente dimostrato dalle statistiche fatte nei Paesi dove le autostrade sono molto sviluppate, ma ce lo dice anche la logica: chi viaggia sull'autostrada non ha la materiale possibilità di investire ciclisti e pedoni, non può provocare incidenti ai crocevia, non può avere urti frontali con autocarri. Moltissime cause di incidenti, insomma, sull'autostrada vengono eliminate in modo assoluto; le statistiche dicono che la pericolosità dell'autostrada è uguale a un sesto, circa, della pericolosità della strada normale. Come ho detto, però, ho questa preoccupazione: che lo sviluppo della nostra rete autostradale non segua una piano armonico. Penso pertanto che sia assolutamente necessario fare in modo che il Parlamento sia posto a conoscenza del programma di costruzioni autostradali che si intende attuare e del sistema di finanziamento relativo, in modo che esso possa esaminarlo e discuterlo, suggerendo le soluzioni che maggiormente corrispondono agli interessi della Nazione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi richiamo a ciò che ebbi occasione di dire nel corso di una precedente seduta: sono pienamente d'accordo sul fatto che si deve

predisporre un programma autostradale per quanto riguarda il futuro, e mi sono offerto di intervenire alle sedute che potrebbero tenere questa Commissione e quella della Camera. Mi sembrerebbe anzi più opportuno che le due Commissioni si riunissero in seduta comune, per discutere e per attuare una specie di programma, che potrà anche essere accolto in un provvedimento legislativo; si tratterà di una legge ordinativa, nella quale si dirà particolareggiatamente quali autostrade dovranno venir prese in considerazione nei prossimi interventi. Come ripeto, sono a vostra disposizione.

C R O L L A L A N Z A . Penso che dobbiamo essere grati all'onorevole Ministro per aver fatto un'esposizione così chiara di quello che è il programma, in atto e in prospettiva, in materia stradale e autostradale. Dobbiamo anche dare atto all'onorevole Ministro, come ebbi già a far presente nella precedente riunione, della decisa volontà con cui si è impegnato per ottenere quest'altro provvedimento di legge che rappresenta un notevole passo avanti nella sistemazione delle nostre strade, e che, allo stato attuale delle cose, era il massimo che si potesse ottenere in rapporto alle possibilità finanziarie. È altresì molto importante la dichiarazione che l'onorevole Ministro ha fatto lasciandoci intravvedere un altro provvedimento di legge che riguarda la copertura finanziaria delle somme previste nel disegno di legge sulla viabilità minore, che era rimasta in stato di difficoltà per il passaggio delle strade provinciali allo Stato. Quando avremo anche quest'altro provvedimento, potremo dire di possedere, in materia di sistemazione stradale, un complesso di disposizioni veramente notevole, che se non sarà tale da completare tutte le esigenze, segnerà tuttavia un passo avanti, decisivo, per la sistemazione della rete stradale, sia statale che provinciale e comunale.

Per quanto riguarda l'osservazione fatta dal senatore Caron, che cioè questa legge contempla anche la costruzione di un tronco autostradale che non è previsto dalla legge n. 463 (legge Romita, per intenderci), e cioè la Messina-Catania, ritengo che egli abbia effettivamente rilevato una situazione che esiste in rapporto al piano di costruzione di autostrade previsto a quel tempo. Ma questo è un motivo che mi convince ancor più dell'opportunità di chiedere all'onorevole Ministro, contrariamente a quello che è stato deciso alla Camera, che il disegno di legge in discussione contenga allegata la cartina che a suo tempo formò parte integrante della legge n. 463, con gli aggiornamenti che sono stati apportati strada facendo; e cioè quello riguardante il tronco Messina-Catania e le altre autostrade che il ministro Romita aggiunse, uscendo dai limiti che erano stati fissati dal piano regolatore; aggiornamenti che sono in atto e che quindi è bene siano consacrati in una carta aggiornata delle autostrade. Mi rendo però perfettamente conto che questa carta aggiornata delle autostrade non rappresenta un programma organico in rapporto a quelle che possono essere ulteriori esigenze.

Ho sentito poco fa il collega De Unterrichter che prospettava l'esigenza della costruzione dell'autostrada del Brennero, e vorrei al riguardo far presente che ho assistito alla presentazione del piano regolatore delle autostrade da parte del ministro Romita. Egli prospettò l'incongruenza rappresentata dal considerare alcune esigenze, evidentemente rispondenti a determinati problemi in materia di autostrade, ignorando nel contempo l'importanza dell'autostrada del Brennero, ove convergono le maggiori correnti turistiche delle quali si avvale il nostro Paese, e che opera il collegamento di maggiore importanza con le reti autostradali tedesche. L'autostrada del Brennero, col relativo finanziamento, venne allora compresa nel programma di sistemazione stradale. Noi sappiamo bene, però, che non tutto il programma tracciato in quel grafico poteva essere finanziato dai 100 miliardi. I 100 miliardi previdero l'esecuzione di un primo gruppo di opere — che fu scelto, in base a un articolo di legge, dal Ministro dei lavori pubblici e dal Ministro del tesoro — che non comprendeva l'autostrada del Brennero. Ritengo però che con un nuovo provvedimento di legge, e dopo quanto è stato fatto presente dall'onorevole

Ministro, sulla convenienza cioè di concedere determinate facilitazioni, questa autostrada possa essere realizzata dall'iniziativa privata in un tempo più o meno breve, senza contributi da parte dello Stato.

A proposito degli ampliamenti del programma stradale io vorrei dire, onorevole Ministro, che è inutile che noi oggi pensiamo ad ampliare il piano delle autostrade, se non provvediamo prima a completare questo programma. Cominciamo a completare questo programma e poi penseremo ad ampliare il piano autostradale. Allora nulla impedirà che possa essere studiato un nuovo programma di opere, che potrà però assumere rilevanza solo se ancorato a una nuova legge finanziaria; diversamente il programma rappresenterebbe, nè più nè meno, un motivo di nuove pressioni, di nuovi assilli al Ministero dei lavori pubblici e all'A.N.A.S. per realizzare ulteriori tronchi autostradali, quando non si realizzano ancora quelli elencati tra le primissime opere da attuare. Quindi non perdiamo tempo se non esiste una concreta possibilità finanziaria di attuare un secondo programma.

Per quanto riguarda invece il piano di sistemazione delle strade, e quindi praticamente lo stanziamento dei 200 miliardi, vorrei prospettare all'onorevole Ministro la situazione: è vero che nella relazione che accompagnava il disegno di legge alla Camera vi era un elenco delle strade rientranti nel programma di sistemazione, ed è vero anche che il Ministro ha dichiarato — ed ha chiesto che tale dichiarazione sia messa a verbale — che egli intende impegnare il Ministero all'esecuzione di quel programma, così come è indicato nella relazione: ma ritengo che per dare una visione veramente plastica di quello che rappresenterà questo piano di sistemazione delle strade nazionali, dal momento che il disegno di legge deve ritornare alla Camera per l'emendamento che si riferisce alla copertura finanziaria, sarebbe opportuno allegare, oltre la riproduzione della cartina che riguarda le autostrade, la riproduzione di un'altra cartina che inquadri in un grafico la sistemazione delle strade nazionali. Questo in fondo non comporterebbe un impegno maggiore da parte del Ministro, il quale si è già impegnato a provvedere all'attuazione delle opere previste in quell'elenco; domando soltanto che ne sia data anche la visione grafica.

G E N C O . Vorrei unicamente far rilevare che, dal momento che noi non siamo un istituto cartografico, sarebbe opportuno provvedere ad affiggere, nell'Aula della 7ª Commissione, una carta geografica di tutta l'Italia, in modo che tutti la possano vedere.

C R O L L A L A N Z A . In ogni modo, onorevole Ministro, la mia proposta è che il disegno di legge da rimandare alla Camera contenga due cartine: l'una, che riproduca la cartina della legge n. 463, aggiornata con la Messina-Catania e con gli altri piccoli tronchi che il ministro Romita vi aggiunse; la seconda, che contempli graficamente la sistemazione delle strade prevista dalla Convenzione di Ginevra e quelle di grande circolazione, così come sono elencate nella relazione che accompagna il disegno di legge.

Un'ultima osservazione vorrei fare, ed è questa: l'Azienda nazionale si avvia a compiti di notevole portata tecnica e, purtroppo, tutti sappiamo quale è l'attrezzatura di questa Azienda riguardo al personale. Il Tesoro, con molta incomprensione, non ha mai consentito che gli organici dell'Azienda delle strade, a prescindere dalle possibilità di carriera, fossero almeno quantitativamente aumentati, in rapporto ai nuovi compiti determinati, sia dal passaggio di 18.000 chilometri di strade provinciali allo Stato, sia da tutta la notevole opera di sistemazione della rete stradale di cui al provvedimento in esame.

Durante la scorsa seduta ebbi a osservare che mi sembrava strano quell'articolo del disegno di legge che prevedeva una quota dello 0,75 per cento da attribuirsi alla A.N.A.S., ma ripensandoci in seguito, capii che con questo si mirava a fornire all'Azienda nazionale delle strade le possibilità di carattere finanziario per poter consentire un adeguamento delle attrezzature. Ma, per

il modo come è compilato questo articolo, dubito che questo 0,75 possa essere utilizzato non per spese generali che riguardino l'attuale organico funzionamento dell'Azienda delle strade e che possa invece essere utilizzato per una eventuale corresponsione di emolumenti ai liberi professionisti. Mi chiedo, onorevole Ministro, se non sia il caso di formulare l'articolo in un modo diverso, in maniera da consentire dei compensi per le prestazioni dei liberi professionisti e l'integrazione del personale dell'Azienda delle strade. È una proposta un po' vaga quella che sto facendo, e lei, onorevole Ministro, dovrebbe farla esaminare dal punto di vista della contabilità generale dello Stato. Vorrei insomma evitare che in futuro la A.N.A.S. non possa impiegare questo 0,75 per cento per il pagamento dei liberi professionisti.

S A C C H E T T I . Desidero esprimere la nostra opinione su alcune questioni che riguardano l'impostazione della legge, così come abbiamo fatto stamane. Vorrei prendere in considerazione l'articolo 6 del disegno di legge, che riguarda la questione delle imposte di consumo. Ci pare giusto che una questione così importante debba riguardare non solamente un gruppo di senatori, ma l'Assemblea del Senato al completo. L'osservazione che noi facciamo, che si riferisce anche al discorso che abbiamo fatto sul nuovo Codice della strada, è questa: bisogna affrontare il problema delle strade e autostrade in modo organico. Se avessimo trattato questo problema collegandolo con quello delle ferrovie e degli altri mezzi di trasporto, in modo da avere un panorama unitario, un orientamento organico, per quanto attiene ai mezzi che abbiamo a disposizione, avremmo svolto un lavoro molto più proficuo ed interessante.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei un chiarimento, perchè credo che altrimenti la Commissione perda del tempo. Lei, senatore Sacchetti, ha fatto una premessa ed esattamente questa: che il provvedimento possa non essere di competenza esclusiva della Commissione.

Ora, siccome anche l'altra volta lei fece questa affermazione e poi la ritirò, o quanto meno si ebbe questa impressione, e siccome noi non siamo qui per perdere del tempo, ed in questo caso lo perderemmo, mentre, per lo meno al Governo, ciò non conviene, vorrei fissare bene questo punto prima di proseguire, perchè altrimenti il problema è già risolto. Voi, già da due settimane, avete prolungato la discussione. Se, come tutto lascia ritenere, avete intenzione di chiedere la remissione del disegno di legge in Aula, perchè il provvedimento forse non è di vostro gradimento per un complesso di motivi, è questo il momento di parlare chiaro. Rivolgo fin d'ora formale richiesta al Presidente di intervenire, per sapere quali sono le vostre intenzioni.

S A C C H E T T I . Potrei anche rispondere che questo tono non mi sembra abbastanza corretto in un rappresentante del Governo.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non le permetto di parlare di scorrettezza, perchè la scorrettezza è quella di cercare di trascinare in lungo il lavoro della Commissione. Desidero che il Presidente domandi al senatore Sacchetti e ai senatori della sua parte se intendono procedere nella discussione del provvedimento, in sede di Commissione, perchè altrimenti è bene che si assumano la responsabilità della rimessione del provvedimento in Aula.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Finora non mi è pervenuta alcuna richiesta del genere.

S A C C H E T T I . Vorrei precisare che l'onorevole Ministro parla di scorrettezza, insiste su questo termine nel corso di una discussione perfettamente regolamentare e impone ad un parlamentare di dare una risposta immediata con un'irritazione che proprio non capisco. Noi abbiamo chiesto, per ragioni di correttezza, di prendere conoscenza del parere della 5ª Commissione e stiamo aspettando tale parere prima di esprimere il nostro avviso sugli articoli 6

e 8 del provvedimento. Questa è la nostra posizione.

Giunti a questo punto vorrei anche dire che dal punto di vista dell'orientamento generale, questo è un disegno di legge che potrebbe interessare l'Aula, ma non è che con questo noi vogliamo farne proposta formale. Sosteniamo che l'articolo 6 è di pertinenza anche della 5ª Commissoine, e lo conferma l'articolo stesso nella sua formulazione; sosteniamo altresì che qualora la modifica di tale articolo — che intendiamo proporre — non venga accettata, o nel caso che la 5ª Commissione ritenga che l'argomento non sia di sua competenza, noi per l'articolo 6, come per l'articolo 8, chiederemo la rimessione in Aula. Quindi, possiamo noi, e lo ripeto ancora, esprimere la nostra opinione prima ancora di conoscere il parere della 5ª Commissione? Mi pare di aver risposto in modo preciso ed esauriente.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Posso dirvi che la 5ª Commissione si riserva di proporre un nuovo testo dell'articolo 6.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei conoscere esattamente il parere della 5ª Commissione del Senato.

P R E S I D E N T E . Mi perviene in questo momento il parere che la Commissione finanze e tesoro ha espresso sul disegno di legge in esame:

« La Commissione finanze e tesoro, pur rendendosi conto dell'importanza del provvedimento, sia per quanto riguarda l'incremento dell'economia nazionale, sia in particolare, nei confronti del sollievo della disoccupazione, non può non rilevare le gravi perplessità alle quali danno luogo le norme in esame, soprattuto in relazione all'osservanza dell'articolo 81 della Costituzione.

« Il provvedimento infatti ha previsto la copertura finanziaria della spesa soltanto per l'esercizio 1958-59, senza cioè tener conto che gli stati di previsione della spesa dell'esercizio 1959-60 sono già in corso di approvazione presso il Parlamnto e non contengono ovviamente lo stanziamento delle somme che si prevede di spendere per l'esercizio stesso.

« Inoltre, per quanto riguarda gli oneri di spesa che il provvedimento stabilisce per gli esercizi futuri, la Commissione, specialmente in relazione al fatto che la questione è attualmente all'esame di una apposita Commissione di studio ed anche per la imperfetta e troppo vaga formulazione del testo, non può accettare il contenuto dei commi secondo e terzo dell'articolo 8.

« Ugualmente la Commissione non può condividere il criterio chiaramente espresso nell'articolo 1 e nell'articolo 3 di consentire una assunzione di spesa da parte del Ministero dei lavori pubblici per l'intera somma dei 200 miliardi che, se impegnati in un solo esercizio, darebbero luogo ad una gravosa gestione di residui passivi ed un altrettanto gravoso onere di interessi per dieci anni.

« Per quanto riguarda l'articolo 6 del disegno di legge la Commissione finanze e tesoro è d'accordo su alcuni punti di principio e precisamente:

a) sulla necessità che siano tolte le parole « ove siano dovute » perchè il legislatore non può esprimersi sulla interpretazione di una legge con parere dubitativo;

b) sulla necessità che non si ledano i diritti acquisiti.

« Sul contenuto delle singole norme dello stesso articolo sono state formulate molte osservazioni e proposte di modifiche che la Commissione deve discutere e valutare; nella ipotesi perciò che si ritenga opportuno avere la formulazione di un parere della Commissione con un voto sulle singole proposte, sarebbe necessario fosse rinviata la discussione sull'articolo 6 in modo da dare alla 5ª Commissione il tempo sufficiente.

« Per quanto riguarda l'articolo 7, anche in relazione agli articoli 1 e 4, la Commissione ritiene che in via di massima non possa concedersi una indiscriminata facoltà di devoluzione dei fondi destinati al programma relativo alle strade statali, all'attuazione di programmi autostradali, e che comunque debba essere coordinato il testo dell'articolo 7 a quello dell'articolo 4, ove non si preferisca eliminare del tutto l'articolo 7.

« Per le suesposte considerazioni la Commissione finanze e tesoro dovrebbe allo stato degli atti, dare il suo parere contrario al disegno di legge in esame per mancanza di copertura finanziaria.

« Tuttavia, qualora la Commissione di merito ritenesse opportuno insistere nella realizzazione del programma di opere il cui riflesso indiretto non può che favorire lo sviluppo economico del Paese, si ritiene indispensabile modificare opportunamente il teto del provvedimento in esame per adeguarlo alla norma costituzionale.

Si propongono pertanto le seguenti modificazioni del testo:

Art. 1. — Sostituire l'ultima parte dell'articolo con la seguente: « ... è autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire da erogare, *con corrispondenti stanziamenti per ciascun esercizio* in dieci esercizi finanziari, *in ragione di 20 miliardi di lire dal 1960-61 al 1969-70* ».

Art. 2. — Sostituire la seconda parte dell'articolo con la seguente:

Eserc.	finanz.	1959-60	L.	1	miliardo
»	»	1960-61	»	3,5	»
»	»	1961-62	»	4,5	»
»	»	1962-63	»	4,5	»
»	»	1963-64	»	5,5	»
»	»	1964-65	»	5,5	»
»	»	1965-66	»	5,5	»
»	»	1966-67	»	4	»
»	»	1967-68	»	3	»
»	»	1968-69	»	3	»
			L.	40	miliardi

Art. 3. — Sostituire il primo periodo dell'articolo con il seguente: « *Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a commettere i lavori previsti dall'articolo 1 e 2, con le forme e le modalità di pagamento di cui all'articolo 1* ».

Art. 6. — (La Commissione si riserva di comunicare un nuovo testo).

Art. 7. — Sopprimere l'articolo o modificarlo tenendo conto dei criteri accennati.

Art. 8. — Al primo comma alle parole: « per l'esercizio 1958-59 », sostituire le altre: « *per l'esercizio 1959-60* ».

Sopprimere i commi secondo e terzo ».

S A C C H E T T I . Vorrei innanzi tutto chiederle, onorevole Presidente, se non ritiene che il nostro comportamento nei riguardi della 5ª Commissione, sia stato corretto, e vorrei anche farle rilevare che da parte nostra non vi è stato alcun tentativo di provocare un ritardo nel lavoro della Commissione. Riteniamo inoltre che, se si vuole forzare la mano per un provvedimento di una certa importanza che, considerando nuovi aspetti della situazione, va a ledere alcuni diritti, sia necessario, per giungere all'emanazione di norme giuste, farvi partecipare il maggior numero possibile di senatori interessati.

È necessario fare un'altra osservazione su questo disegno di legge, al di fuori della discussione che terremo domattina. Infatti la mancanza di organicità nell'impostazione del problema dell'organizzazione stradale è tale da destare delle forti preoccupazioni, nonostante le importanti notizie che l'onorevole Ministro ci ha fornito. Uno studio complessivo del piano di organizzazione sarebbe stato molto importante, anche per lo sviluppo della nostra attività parlamentare. Ma significa forse questo che noi chiediamo delle modifiche al disegno di legge per farlo ritornare alla Camera? Non abbiamo fatto minimamente una proposta di questo genere; ci limitiamo a formulare delle osservazioni che ci sembrano giuste.

Per quanto riguarda l'articolo 4, ritengo che esso deleghi al potere esecutivo la realizzazione di un programma per il quale non vi è una sufficiente chiarificazione del Ministro, come a me sembrerebbe giusto. Inoltre, se non sbaglio, sono state accolte anche alcune proposte fatte da qualche senatore o da gruppi di senatori, in deroga o a modifica del programma stesso.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Nessuna modifica è stata apportata a quel programma; è rimasto esattamente così com'era.

S A C C H E T T I . Ora a noi sembra necessario realizzare tale programma ma, per quanto vi siano delle insufficienze riguardo a determinate zone, soprattutto per la sistemazione di alcune strade. Credo comunque che sarebbe meglio allegare al provvedimento una cartina, anche e soprattutto per la stessa tranquillità di quel Ministro o di quei Ministri che devono presentare il programma. Consiglio questo non per mancanza di fiducia nel potere esecutivo, ma perchè di fronte a problemi così importanti è giusto che vi sia un programma di massima collegato al disegno di legge. Dal momento poi che, se interverranno delle modifiche, questo disegno di legge dovrà tornare alla Camera, sostengo la necessità di allegarvi un programma di massima. Sarebbe anche necessario, a mio avviso, un collegamento diretto tra gli articoli 1, 2 e 7. Per ciò che riguarda la delega prevista dall'articolo 7, a me pare che detta delega rivesta un carattere di somma importanza, e che sia quindi necessario considerare attentamente se, a un determinato momento, questa delega, che implica uno spostamento di cifre già destinate, non indebolisca il programma che abbiamo sotto gli occhi.

Noi comunque non avremmo presentato un emendamento, qualora il disegno di legge nel suo complesso fosse stato soddisfacente; ma dal momento che dobbiamo fare delle modifiche penso che valga la pena di rivedere anche l'articolo 7, in modo da apportarvi l'introduzione di una cartina che determini dei limiti alla discrezionalità del potere esecutivo, vincolandolo al programma. Collegando l'articolo 4 con l'articolo 7 ne deriva che noi approviamo genericamente un piano di spese e di impegno finanziario, e deleghiamo il Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro del tesoro, a stabilire, di volta in volta, un programma generale. In base all'articolo 7 il Ministro potrebbe benissimo modificare in futuro il programma, e nessuno potrebbe chiedergli il perchè di questo cambiamento, giacchè in base agli articoli 4 e 7 della legge egli ne avrebbe piena facoltà.

Ritengo che, tenuto conto dell'importanza economica e sociale di questo provvedimento, il nostro compito consista, non solamente nell'autorizzare una spesa per la sistemazione delle strade, ma nel sapere altresì in quale direzione ci muoviamo e come i fondi vengano destinati.

Queste sono le osservazioni di carattere più generale e tecnico, che non si riferiscono a questioni di carattere finanziario, per le quali possono essere ripetute le osservazioni fatte inizialmente. Vorrei che il Ministro tenesse nella giusta considerazione il fatto che si tratta di osservazioni che non sono fatte per opporci al principio della sistemazione stradale, principio che noi abbiamo sempre sostenuto, ma per tener conto che spesso nella pratica attuazione di un provvedimento si sviluppano ulteriori problemi.

Un altro problema che vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione riguarda il prezzo che deve essere corrisposto per il transito sulle autostrade. Considerando ad esempio l'autostrada del sole che è oggi in funzione per un tratto abbastanza importante, possiamo notare che esiste una seria difficoltà economica per l'alto prezzo che deve essere corrisposto da coloro che vi transitano. Io so, per esperienza personale, che già un mezzo di piccola cilindrata qual'è una « 600 », per percorrere il tratto Modena-Milano, paga ben 650 lire. Ora è evidente che una gran parte di guidatori preferisce transitare per altra strada. Ho percorso il tronco Modena-Milano della suddetta autostrada, e questo ha costituito per me una esperienza molto interessante, ma mi ha molto preoccupato vedere tale autostrada quasi completamente deserta, considerando soprattutto che il tronco Modena-Milano è quello che sulla via Emilia viene definito « il tronco della morte ». Gli stessi autisti sono molto preoccupati nel percorrerlo, perchè è in quel tratto che si congestiona tutto il traffico che proviene da Genova. Ora, il fatto che non si voglia scegliere la autostrada perchè si fa il conto minuto del costo del trasporto, costituisce un problema che ci deve indubbiamente preoccupare. Vorrei porre questo problema all'attenzione del Ministero, perchè potrebbe risultar chiaro che alcune iniziative non danno i risultati

che ci attendiamo. Insomma la via Emilia deve essere, in un modo o nell'altro, decongestionata. Se sorgono degli ostacoli bisogna lavorarci intorno per superarli, altrimenti le difficoltà del traffico continueranno a sussistere.

Queste sono alcune osservazioni di carattere generale, e, senza voler ripresentare qui la selva degli emendamenti che sono stati presentati nell'altro ramo del Parlamento, ci permetteremo d'insistere su alcune questioni ad uno scopo solo: non di ritardare l'esecuzione di determinati lavori, ma di contribuire a varare una legge che interessi la circolazione stradale, rispetti le finanze locali, e predisponga i mezzi finanziari per raggiungere uno scopo concreto, seppure limitato.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Sempre in omaggio a quella funzione di responsabilità che compete a noi tutti, mi sono permesso più volte di far presente come ogni ritardo arrechi dei danni, per i quali naturalmente ciascuno deve assumere le proprie responsabilità.

Per quanto riguarda gli emendamenti di carattere più generale mi riservo di rispondere, se ne sarò eventualmente richiesto, nella prossima seduta. Ora, ripetendo quello che ho già detto qui due settimane orsono, tengo a fare questa dichiarazione: per quanto riguarda l'articolo 6, il Governo insiste nella formula attuale, sicchè ciascuno è libero e padrone di dire fin da ora se accetterà la discussione e quindi le conclusioni di questa Commissione, o se invece riterrà opportuno ricorrere ai mezzi che gli sono consentiti dal regolamento. Dico tutto questo perchè non vorrei che la discussione si protraesse per un'altra settimana e giungesse poi alla conclusione di rinviare in Aula il disegno di legge in discussione. Desidero che questo punto sia ben chiaro, di modo che ognuno ne possa trarre le sue conclusioni.

G E N C O . Sarò brevissimo. Vorrei chiedere al collega Sacchetti se egli ritiene veramente che un piano generale possa essere affrontato in 24 ore, e altresì se ritiene che questo programma, specialmente in relazione alla sua richiesta di un rapporto tra strada e ferrovia, possa essere discusso così su due piedi. Nella prima legislatura avevamo approvato, ed io ero il relatore, un piano, che prevedeva una spesa di 40 miliardi da stanziare a favore dell'Azienda della strada per la sistemazione di strade statali. Tale piano non si discostava molto da questo nelle linee generali, se si esclude il particolare delle imposte di consumo. Questo piano, che è stato approvato anche con il voto contrario di qualcuno della sua parte, ha operato, e in base a questo piano sono stati eseguiti dei lavori ammirevoli in molte parti d'Italia.

Per quello che riguarda la richiesta di un grafico mi domando in quale scala possa essere tracciato, caro Crollalanza, per far sì che su di esso possano risultare i passaggi a livello con relativi soprapassaggi, che importano una lunghezza complessiva di circa 400 metri.

C R O L L A L A N Z A . Ma chi ha mai pensato di chiedere che siano indicati su questa carta i passaggi a livello?

P R E S I D E N T E . Data l'ora tarda, se non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari