SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1959

(20ª 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.* 327, 331, 332, 333, 335, 339
BUIZZA 332, 333
CROLLALANZA 329, 332, 334, 335
DE LUCA 333, 334
DE UNTERRICHTER 328, 335
MERLIN 331, 332, 334, 335
SACCHETTI 330, 333, 335
SOLARI 329, 336, 338
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* . 328, 330 331, 332, 333, 334, 335, 338, 339

La seduta è aperta alle ore 9.

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

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Amigoni, Caron, Cervellati e Restagno, sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Bussi, Merlin, Bertoli e Pajetta.

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

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

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

PRESIDENTE, *relatore.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglio-

ramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Se non vi sono difficoltà, ritengo che si possa considerare esaurita la discussione generale, secondo quanto avevamo stabilito nella precedente seduta. Poichè il parere trasmessoci dalla 5ª Commissione si limita a toccare le questioni di carattere finanziario, la discussione potrà essere maggiormente ampia nell'esame dei singoli articoli che lo richiedano, senza continuare ora il dibattito generale che, a mio avviso, non ha più ragione di essere prolungato.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali — 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 autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire, da erogare in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-69.

La Commissione finanze e tesoro propone di emendare questo articolo sostituendo le parole: « in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-69 » con le altre: « con corrispondenti stanziamenti per ciascun esercizio, in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire dal 1960-61 al 1969-70 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* All'articolo 3 occorrerà chiarire che gli impegni possono essere assunti dal giorno seguente alla promulgazione della legge.

DE UNTERRICHTER. Ritengo che questo articolo non possa essere discusso se prima non esaminiamo l'articolo 7. L'articolo 7, infatti, dà a noi tranquillità, dal momento che il Ministro ha fatto delle promesse dinanzi alla Commissione lavori pubblici della Camera (e in caso contrario lo avrei pregato di farle qui) circa la possibilità di concedere un contributo per la costruzione dell'autostrada del Brennero; ora, se tale articolo venisse soppresso, questa possibilità verrebbe preclusa. In tal caso, si dovrebbe parlare in modo diverso dei 200 miliardi di stanziamento, e si potrebbe, all'articolo 2, elencare fra le altre autostrade da costruire, quella del Brennero, per un primo stanziamento, al fine di iniziare la costruzione del primo tratto di essa, sul quale ormai non si circola più, cioè del tratto Trento-Bolzano.

C'è una statale n. 12, c'è un itinerario internazionale, e c'è un'autostrada del Brennero. Ora, l'itinerario internazionale segue il tracciato della strada n. 12. La Convenzione di Ginevra ci impone di mettere a disposizione della rete internazionale una certa strada, con date caratteristiche; se noi vorremo porre la statale n. 12 nelle condizioni che sono imposte dalla Convenzione di Ginevra, in base al traffico che già oggi vi transita, lo Stato spenderà più di quanto spenderebbe per il contributo alla costruzione dell'autostrada del Brennero.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Mio desiderio sarebbe, salvo naturalmente le decisioni della Commissione, che l'articolo 7 rimanesse, con un emendamento, che ritengo sia giusto apportare per una ragione di armonia legislativa con quanto detto nell'articolo 4. Tale emendamento consisterebbe nel prevedere il concerto con il Ministro del tesoro. Infatti nell'articolo 4, con una innovazione sulla legislazione vigente, dal momento che ciò non era mai stato sancito, si è stabilito per l'attuazione dei programmi il concerto del Ministro dei lavori pubblici col Ministro del tesoro.

La Commissione, comunque, deciderà se togliere le parole « di concerto con il Mini-

stro del tesoro » all'articolo 4, o aggiungerle all'articolo 7.

Personalmente, io sono d'avviso che l'articolo 7 possa essere conservato.

SOLARI. Sono d'accordo con quanto ha detto il senatore De Unterrichter circa l'articolo 7, anche dopo quanto ha precisato il Ministro. Ma devo fare alcune osservazioni in merito all'articolo 1, col quale è previsto lo stanziamento globale.

A me pare che non sia sufficiente che i lavori siano stati specificati nella relazione che accompagna il disegno di legge; occorre che lo siano anche nel testo legislativo. Dobbiamo stabilire una priorità nei lavori necessari, senza lasciare una totale discrezionalità al Governo, cosa che implica, per il Governo stesso, una grossa responsabilità. Il Governo cercherà di far bene, ma bisogna vedere se vi riuscirà, perchè sappiamo che le pressioni che vengono esercitate da varie parti hanno il loro peso e possono determinare delle precedenze dei lavori. A questo proposito, anzi, sarei d'avviso che il Parlamento italiano farebbe bene ad approvare un disegno di legge tendente a limitare ai parlamentari la facoltà di occuparsi delle questioni chiaramente campanilistiche del proprio collegio, perchè noi dobbiamo essere i legislatori di tutta l'Italia. Se si agisce in linea soggettiva ed interessata si invade spesso il campo del malcostume.

In merito al problema in discussione, non mi riferisco pertanto a questioni particolari, non parlo del mio Friuli, ma parlo dell'Italia. Penso, ad esempio, alla strada Roma-Rieti, della cui sistemazione si discute da moltissimo tempo. Ma non voglio neppure sapere se esiste un eventuale impegno del Governo a questo proposito; non è che io non creda a un impegno del Governo, ma nel corso della realizzazione della legge il Governo può cadere, il Ministro dei lavori pubblici può essere sostituito da un altro, ed allora non abbiamo alcuna garanzia che ci permetta di accettare un provvedimento in senso globale; ritengo, pertanto, che non si possa approvare un disegno di legge così generico.

CROLLALANZA. Non sono d'accordo col senatore De Unterrichter per quanto riguarda un'eventuale modifica dell'articolo 1, qualora non sia mantenuta l'attuale dizione dell'articolo 7, nè sono d'accordo con quanto propone l'onorevole Ministro circa la necessità di mettere l'articolo 7 in correlazione con l'articolo 4.

Riconosco la necessità di iniziare la costruzione dell'autostrada del Brennero; come ho già detto, fui proprio io a farla includere nel piano regolatore delle autostrade, perchè non era stata considerata. Però è bene avere le idee chiare, specie in materia legislativa.

L'articolo 7, così come è concepito, lascia una eccessiva libertà al Ministro dei lavori pubblici di prelevare parte dei fondi, che sono per legge, in modo preciso, destinati alla rete stradale ordinaria, al diverso fine di elargire contributi nella costruzione di nuove autostrade. Se l'articolo 7 fosse stato concepito unicamente per permettere la costruzione dell'autostrada del Brennero, e contenesse una precisazione in tal senso, non solleverei alcuna difficoltà; ma così com'è, nella sua elasticità di impostazione, questo articolo è alquanto pericoloso.

D'altra parte, sono contrario all'idea di mantenere, così come stabilito dall'articolo 4, l'obbligo per il Ministro dei lavori pubblici di raggiungere il concerto con il Ministro del tesoro ogniqualvolta si debba procedere alla sistemazione di una strada, perchè il più delle volte il Ministro del tesoro troverebbe occasione di sollevare delle difficoltà per ritardare una determinata sistemazione. Proporrei pertanto, dal momento che l'esame dell'articolo 1 implica anche quello di altri articoli, di abolire l'articolo 7, di ridurre eventualmente lo stanziamento dei 200 miliardi per la rete stradale e di destinarne cinque, secondo quanto ha detto il senatore De Unterrichter, per il contributo alla costruzione di un primo tronco dell'autostrada del Brennero, includendo nell'articolo 2 la citazione dell'autostrada del Brennero: ritengo infine opportuno sopprimere, all'articolo 4, le parole « di concerto con il Ministro del tesoro ».

SACCHETTI. Penso che l'obiezione che la 5ª Commissione solleva sull'articolo 7 sia molto seria e molto fondata. Infatti, se con l'articolo 1 si stabilisce che una data somma deve essere destinata per determinati lavori, non si può poi, con l'articolo 7, dare una delega al Ministro affinchè possa destinare altrimenti parte di questi fondi.

Condivido l'opinione del collega che mi ha preceduto circa l'opportunità di iniziare i lavori dell'autostrada del Brennero; per destinare una somma a tale scopo, si potrà venire ad un accordo quando discuteremo l'articolo 2 o l'articolo 4, ma ritengo che l'articolo 7 debba essere soppresso.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho posto particolare attenzione a due osservazioni: a quella del senatore Solari e a quella, che si richiama ad altri interventi, che riguarda l'autostrada del Brennero.

Mi permetto di far presente, anzitutto, che, cosa nuova negli annali della legislazione dei lavori pubblici, sono già pronti i capitolati di appalto, con la salvaguardia di dieci-quindici miliardi per gli imprevisti. Non parliamo, quindi, di una legge ancora da concretare, come può essere ad esempio quella per l'edilizia scolastica, che pure impegna una cifra sei volte superiore. Questo programma non è stato minimamente richiesto, ma è pronto ugualmente. Non era mai avvenuto, in occasione di altri provvedimenti relativi ai Lavori pubblici, che, avuti gli stanziamenti, il Ministero potesse presentare dei programmi, non solo, ma potesse inserirli in una legge, e ciò per un motivo molto semplice: il programma ha sempre una percentuale di relatività, a seconda delle situazioni ambientali e delle particolari esigenze. A ciò si aggiunga che, cosa nuova anche questa negli annali del Ministero dei lavori pubblici, il Governo si è presentato chiedendo questi fondi con un programma, del quale ripete l'impegno, che riguarda tronco per tronco, strada per strada.

Ho già, più di una volta, fornito i dati relativi agli importi e ai chilometraggi, regione per regione, e sono disposto a darli anche provincia per provincia. Ebbi a dire in particolare, per quel che riguarda il Sud d'Italia, che la ripartizione per regione comporta per il Mezzogiorno, cioè praticamente per un terzo dell'Italia, uno stanziamento di 92.256.000.000, così ripartiti: Abruzzi 8 miliardi 716 milioni, Campania e Molise 11 miliardi 780 milioni, Puglie 10.012.000.000, Basilicata 9.360.000.000, Calabria 14 miliardi 60 milioni, Sicilia 25.552.000.000 (supera del doppio qualsiasi altra regione), Sardegna 12.776.000.000. È evidente che, qualunque sia l'evoluzione della situazione politica e governativa, un Governo assume l'eredità del precedente; come mi sono fatto un dovere (perchè questa è una elementare prassi governativa) di assumere in ogni impegno l'eredità del mio predecessore, l'onorevole Romita, è chiaro che, quando verrà un fortunato che prenderà il mio posto, rimarrà fedele a quelli almeno che sono stati gli impegni pubblici da me assunti.

Per quanto riguarda poi l'altra osservazione, tengo a dichiarare, in linea pregiudiziale ma altrettanto ferma, che il Governo non può modificare di una lira o di un chilometro il programma che ha presentato. Parlo a persone che sono in gran parte dei tecnici, e che sanno cosa significa una architettura in questo campo; se si comincia a togliere un pilastro da una parte, ciò comporta il rivoluzionamento di tutta la costruzione, ed è inutile parlare, dopo, di rispettare il programma. È evidente che, spostando sia pure di poco gli stanziamenti da un lavoro ad un altro, l'edificio generale avrebbe un equilibrio instabile, e proprio con questo argomento ho potuto respingere alla Camera (e lo stesso farò qui, se altre richieste mi verranno fatte) le molte richieste in favore di autostrade non previste nel disegno di legge. Dissi allora, come ho poi ripetuto in questa sede e come ripeto ora, che, non appena terminata la discussione sul bilancio, sarò a vostra disposizione per una riunione plenaria delle due Commissioni dei lavori pubblici del Senato e della Camera, nella quale si concerti un programma a lunga scadenza per tutti i lavori futuri. Comprendo che ciascuno di voi, anche senza essere guidato da motivi affettivi nei riguardi del-

la propria zona, vede l'interesse che ha per essa la soluzione dei problemi che la riguardano; d'altra parte questi problemi obiettivi sono tali e tanti che non possono essere risolti contemporaneamente. Sarà opportuno, allora, stabilire che, quando si avranno a disposizione somme adeguate, il Governo sarà comunque impegnato a osservare un determinato ordine nella costruzione delle autostrade. Questo potrà essere anche il *vademecum* che lasceremo ai nostri certamente numerosi successori, nella continuità democratica del Governo e del Parlamento.

Sono qui per darvi tutti i chiarimenti che desiderate; ma vi prego di non modificare il disegno di legge per quel che riguarda il programma dei lavori, per i motivi che ho detto prima.

In merito all'articolo 7, faccio presente che non era compreso nel disegno di legge originario, e che è stato aggiunto dalla Commissione della Camera con una, direi, commovente unanimità, dall'estrema destra alla estrema sinistra. Comunque, se vorrete lasciarlo ne sarò lieto, ed in questo caso si apporterà la modifica che ho detto prima, per ragioni di armonia con l'articolo 4; se invece lo vorrete sopprimere, non mi opporrò certamente.

Aggiungo che vi sono altri tronchi di strade che possono essere considerati, ai fini della loro inclusione nel programma ordinario mediante degli ordini del giorno, come è stato fatto alla Camera; per essi possono essere utilizzati gli stanziamenti ordinari di bilancio. Comunque, sono in corso ulteriori stanziamenti, abbastanza apprezzabili, per altri interventi sulle strade: con essi si potranno risolvere parecchi problemi.

MERLIN. Il ministro Togni è stato particolarmente chiaro nella sua esposizione; però, come senatore di Padova, mi sia consentito di spendere qualche parola in favore della mia città. Presenterò a tal fine un ordine del giorno e non un emendamento ad uno degli articoli del disegno di legge oggi in esame, appunto perchè è mio desiderio che i lavori procedano celermente. Mentre è in corso di esecuzione il piano che investe l'autostrada Brescia-Padova (il collega Buizza potrebbe all'occorrenza illustrarci la situazione dei lavori), non ho ascoltato il benchè minimo accenno all'autostrada Padova-Bologna, che pure è della massima importanza. La legge 21 maggio 1955, n. 463, alla cui stesura ho avuto l'onore di partecipare, prevedeva per la realizzazione dei nuovi tronchi stradali due forme: iniziativa privata, e costruzione da parte dello Stato. La Brescia-Padova si sta realizzando appunto con il contributo dello Stato; però il merito principale della realizzazione spetta all'Istituto di credito delle Venezie e per esso al suo presidente dottor Frinzi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* La convenienza è reciproca.

MERLIN. Infatti non si può negare che la costruzione di una autostrada rappresenta sempre un ottimo investimento.

PRESIDENTE, *relatore.* Mentre la iniziativa privata recupera i suoi fondi, lo Stato dà il proprio contributo a fondo perduto: non bisogna dimenticarlo.

MERLIN. All'epoca in cui facevo parte del Governo, lo Stato ricavava circa un miliardo dalle 4-5 autostrade di sua proprietà, attraverso il cosiddetto « pedaggio ». Anche oggi il cittadino è disposto a pagare un piccolo contributo, pur di avere delle autostrade. Voglio rammentare che la Padova-Bologna nel tratto Villa Serafini-Santa Maria Maddalena ha una larghezza di dodici metri; per il resto, però, c'è da mettersi le mani nei capelli: è una strada che per le innumerevoli curve che la costellano provoca in continuazione incidenti mortali.

Per la costruzione della « nostra » autostrada si è già creato un Ente, del quale sono entrate a far parte le Casse di risparmio di Padova e di Bologna, nonchè i Comuni delle zone attraversate: non è stato chiesto alcun contributo allo Stato e tutto è dovuto alla iniziativa privata. Se poi guardiamo la cartina ...

CROLLALANZA. La cartina è scomparsa dal disegno di legge, ma ha ancora validità giuridica. Del resto, più che altro, il grafico contenuto nella relazione voleva significare un richiamo al primitivo piano di lavori.

MERLIN. Si sono iniziati e sono a buon punto i lavori per la realizzazione dell'autostrada del sole; si è fatta la Brescia-Padova; la Padova-Venezia già esiste: non è possibile ignorare, quindi, anche la nostra autostrada. Si tratta in fondo di una arteria internazionale, come previsto dall'articolo 1 del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE, *relatore*. Ma l'articolo 1 del disegno di legge in esame non specifica quali sono le strade di grande circolazione e gli itinerari internazionali.

MERLIN. D'accordo; ma lascia intendere quali saranno le autostrade che verranno completate. È mio intendimento che il disegno di legge al nostro esame contempli anche la Padova-Bologna che io ritengo già in corso di realizzazione. Con tale autostrada il centro ed il sud d'Italia verrebbero ad essere direttamente collegati con Trieste, i Balcani ed il centro Europa.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Merlin intende riferirsi alla Brescia-Padova oppure alla Padova-Bologna?

MERLIN. Alla Padova-Bologna. La Brescia-Padova, infatti, è in corso di avanzata costruzione e ritengo che prima della fine del 1960 sarà terminata. Prego l'onorevole ministro Togni di voler tenere nel dovuto conto quanto da me suggerito. Naturalmente più presto l'opera verrà realizzata e più sarà accetta: pienamente d'accordo che la Rimini-Pescara abbia la precedenza.

Premesso ciò do lettura del seguente ordine del giorno:

« La Commissione 7ª del Senato, nell'atto di approvare il disegno di legge, n. 537, che approva la sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali di primaria importanza, con integrazione di fondi per la esecuzione del programma autostradale, dichiara:

che la strada statale da Padova a Bologna è linea di grande importanza, che collega il centro ed il sud d'Italia a Trieste, ai Balcani ed al centro Europa, e che pertanto l'iniziativa già assunta dalle Casse di risparmio di Padova e Bologna e da altri Enti pubblici merita di ottenere il contributo dello Stato, con quella gradualità e quell'ordine di tempi che le circostanze permettono e che la legge affida nella determinazione al Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accetta l'ordine del giorno presentato dal senatore Merlin.

BUIZZA. Giunti a questo punto, ritengo sia necessario fare una piccola ricapitolazione. Il disegno di legge in esame prevede lo stanziamento di fondi per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza (art. 1: stanziamento complessivo di 200 miliardi suddivisi in dieci esercizi finanziari) è prevista poi una integrazione del fondo primitivo a favore delle autostrade (art. 2: stanziamento di altri 40 miliardi da suddividersi pure in dieci esercizi finanziari). Con l'articolo 7 si dà facoltà al Ministro dei lavori pubblici di prelevare parte dei fondi per destinarli alla sistemazione di un tronco autostradale che sostituisca quello di strada statale parallelo. Con il disegno di legge oggi in esame si specifica la destinazione dei fondi ed il piano di realizzazione. Ritengo sia inutile prospettare casi nuovi o dire: togliamo questo e aggiungiamo quello; ritengo che una eventuale modifica del piano originario renderebbe necessario anche un nuovo parere della Commissione finanze e tesoro del Senato. Tutti, concordemente, siamo stati d'avviso, sin dalla prima riunione, che i 200 miliardi stanziati non sono sufficienti per la sistemazineo dei 17.000 chilometri circa di strade statali. Non è per fare del campanilismo,

ma debbo dire, con una certa soddisfazione, che, per quanto si riferisce alla mia Provincia, le strade passate allo Stato non hanno fino ad ora richiesto un solo centesimo di manutenzione. Ma sono tutte in queste condizioni le strade provinciali? In caso contrario lo Stato deve intervenire, ed urgentemente anche: sarà, questo, compito degli organi di governo o anche degli istituti privati: dato che, poi, lo Stato contribuisce solo nella misura del 40 per cento, necessariamente il rimanente 60 per cento dovrà essere reperito presso gli Istituti privati di credito. Non voglio defraudare nessuno e proporre un tronco stradale che interessi la mia Regione. Il ministro Togni ha dichiarato di non aver nulla in contrario, sia alla soppressione che al mantenimento dell'articolo 7 del disegno di legge in esame.

Personalmente sarei del parere di sopprimerlo. Quanto poi alla preoccupazione espressa dal ministro Togni circa il suo eventuale successore nel Dicastero dei lavori pubblici, gli formulo l'augurio più vivo di rimanere in carica ancora per dieci esercizi...

PRESIDENTE, *relatore*. Perchè porre dei limiti?...

BUIZZA. Si fa per dire: gli auguro di rimanere in carica cento anni. La mia preoccupazione è che, mutando i dirigenti, mutino anche i programmi. Premetto che celio, ma ritengo che ove il senatore Merlin assumesse il Dicastero dei lavori pubblici, i 200 miliardi li spenderebbe nella realizzazione dell'autostrada Padova-Bologna. Appunto in considerazione di ciò sono d'avviso che sia necessario abolire l'articolo 7 del disegno di legge in discussione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Utilizzeremo i 200 miliardi secondo il programma riportato nel disegno di legge presentato alla Camera. Quanto al grafico allegato al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, lo consideriamo parte integrante del disegno di legge a tutti gli effetti. Per la prima parte del programma, ove gli onorevoli colleghi lo ritengano necessario, potrei ripetere quanto ebbi occasione di dire nel corso dell'ultima riunione della 7ª Commissione.

SACCHETTI. Il ministro Togni ha dichiarato di poter accogliere eventuali richieste per nuovi tronchi stradali e la cui realizzazione avverrà in un secondo tempo. Con una tale premessa possiamo anche essere d'accordo circa l'abolizione dell'articolo 7. Circa la sistemazione della strada statale n. 63 si afferma da più parti che il Governo, per questo importante tronco stradale, ha già speso parecchi miliardi, ma non mi risulta che ciò sia stato fatto nè con il piano originario nè con quello straordinario.

BUIZZA. Bisogna tenere bene a mente l'elenco delle strade internazionali previste dall'accordo di Ginevra: infatti la « E. 13 » è proprio la statale n. 111 ed in effetti nell'elenco di strade a carattere internazionale riportato nella prima parte della elencazione fatta dal Governo, si possono trovare molte strade che non è invece possibile reperire in altri elenchi.

PRESIDENTE, *relatore*. Il ministro Togni ha preannunciato una riunione congiunta delle Commissioni dei lavori pubblici della Camera e del Senato; vorrei pregarlo, quando tale riunione avverrà, di far distribuire ai componenti le Commissioni un certo numero di copie della sua relazione. Tale schema, secondo quanto egli stesso ci ha comunicato, è pronto, ed in quella occasione potrà essere distribuito.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Occorrerà tenere presenti anche gli itinerari internazionali: ad esempio, la n. 1 va da Londra a Palermo; la n. 2 da Londra a Brindisi.

DE LUCA. Sarei particolarmente lieto che il ministro Togni, come ha fatto per la « autostrada del sole », fornisse adeguate assicurazioni anche per le altre strade contemplate nel disegno di legge oggi al nostro

esame. Quanto alla cartina dovrebbe essere tolta.

CROLLALANZA. Ci vorrebbe una legge speciale per abrogarla.

DE LUCA. Ma questa famosa autostrada del sole, arriverà sino alla Calabria?

CROLLALANZA. In un secondo tempo ci arriverà sicuramente.

DE LUCA. Malgrado che il problema meridionale sia sempre nel cuore di tutti, è un fatto concreto che se si comincia una autostrada nuova la si inizia dal nord e non certo per ragioni strategiche. Ripeto: non si è mai dato il caso che una autostrada abbia avuto inizio nel meridione e sia stata completata al nord. Si dice che una tale « novità » si verificherà in un secondo tempo: non vorrei, però, che ciò avvenisse nel 1970!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Al senatore De Luca rispondo che è effettivamente vero quanto egli afferma: si è sempre data la precedenza al nord, piuttosto che al sud. Posso assicurare che in seguito si darà la precedenza al sud ed in programma sono infatti le autostrade Napoli-Bari, Napoli-Palermo e Messina-Catania. Ma vi prego di credere che non si è trattato di una presa di posizione in favore di una zona piuttosto che di un'altra. Anzi, posso dirvi che le autostrade del nord sono più redditizie di quelle del sud; oggi, poi, le autostrade sono talmente redditizie che pensiamo addirittura di darle in gestione senza alcun contributo da parte dello Stato.

Per quanto concerne l'autostrada del sole, posso assicurarvi che non solo arriverà sino a Reggio Calabria, ma ci auguriamo di poter effettuare anche il famoso passaggio dello Stretto, in modo da realizzare quella strada internazionale n. 1, per la quale abbiamo assunto impegno di realizzazione. Oggi siamo già arrivati a Pompei con la doppia autostrada; stiamo per realizzare la Pompei-Salerno ed abbiamo in studio la Salerno-Eboli. Quando si parla di progetti in fase di studio, è bene precisarlo, significa che sono stati già spesi centinaia di milioni; sarà quindi dato il via, successivamente alla Eboli-Vibo Valentia e quindi proseguiremo ancora.

CROLLALANZA. La questione sollevata dal senatore De Luca è giusta: bisogna chiarire il valore giuridico della cartina contemplata nella legge Romita. Quando si parla di « secondo tempo » per la Napoli-Reggio Calabria, si dice che con la legge Romita si prevedeva uno stanziamento di 100 miliardi per la costruzione di una prima coppia di autostrade. Nel preventivo di lavoro era prevista la costruzione dell'autostrada Napoli-Bari; sono quattro anni che se ne parla, ma tale opera non si è ancora realizzata.

È chiaro, quindi, il concetto di quella cartina che ha indicato itinerari di massima ed ha consacrato l'impegno del Governo di realizzare la Napoli-Reggio Calabria non appena ci saranno i fondi. Ma è parimenti chiaro che la cartina allegata alla legge Romita ed il piano regolatore di massima sono sempre validi: avevo prospettato l'opportunità, ad evitare equivoci, che la cartina fosse riprodotta nel disegno di legge oggi al nostro esame e fossero anche riprodotti gli ordini del giorno approvati, in quanto oggi si parla di una Messina-Palermo e di una Messina-Catania che nella legge Romita non erano previste. Prego quindi il ministro Togni di voler affermare ancora una volta che ritiene valida a tutti gli effetti di legge la cartina allegata al piano Romita e che la decisione presa dall'altro ramo del Parlamento non può avere alcun valore.

MERLIN. Il ministro Togni ha fatto una affermazione di una certa gravità, quando ha detto che economicamente le autostrade sono estremamente attive.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* I piani finanziari sono stati preparati secondo un certo preventivo; la realtà, poi, è stata un'altra.

MERLIN. Non posso che compiacermi, per tale dichiarazione. Lo Stato, infatti, dopo i primi cinque anni di esercizio ha di ritorno dalle società concessionarie il contributo anticipato: ciò, a mio avviso, dovrebbe indurre il Ministero dei lavori pubblici ad essere più largo nella concessione di contributi.

SACCHETTI. Ritengo sia giunto il momento di dire che non bisogna complicare ancor più le cose: il grafico, alla Camera dei deputati, è stato abolito con ragione. Circa il bilancio delle società concessionarie sostengo che debbono essere rivedute le tariffe.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Bisogna non dimenticare che spesso i concessionari provvedono al raddoppio delle autostrade per conto proprio. Ritengo che nella riunione comune potremo risolvere parecchie questioni. Il fatto poi di stanziare i fondi, volta per volta, seguendo un certo programma, aiuterà senz'altro il Governo.

CROLLALANZA. D'accordo, ma una nuova eventuale carta non può essere ancorata che ad un piano finanziario: è inutile, quindi, parlare di una nuova carta, quando nessuna legge ha abrogato la precedente, che è ancora perfettamente valida.

SACCHETTI. Il presente disegno di legge integra anche il piano previsto nella legge Romita?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Non abbiamo modificato nulla rispetto alla precedente cartina: solo abbiamo aggiunto la Catania-Messina.

DE UNTERRICHTER. Si è parlato della sistemazione di molte strade ed autostrade, ma non di una autostrada del Brennero. Lungi da me ogni idea di voler avanzare rivendicazioni per la mia Regione; affermo però che una soluzione per la costruzione di questo importante tratto stradale la si potrebbe trovare prelevando i fondi dallo stanziamento destinato alla regione Trentino-Alto Adige. Se non erro si tratta di 9,2 miliardi: ho già conferito con il presidente della Regione ed abbiamo trovato di comune accordo la seguente soluzione: togliere dal preventivato stanziamento 4 miliardi e destinarli alla costruzione dell'autostrada del Brennero; cioè ridurre il nostro contributo senza togliere alcunchè a nessuno. Quanto all'affermazione che una autostrada può essere data in concessione per 70 anni, sono di avviso che il Governo non farebbe un ottimo affare.

PRESIDENTE, *relatore.* La Commissione finanze e tesoro propone di modificare l'articolo 1 nel senso di sostituire, nell'ultima parte di esso, le parole: « è autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire, da erogare in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi da 1959-60 al 1968-1969 » con le altre: « 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 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Accetto l'emendamento proposto dalla quinta Commissione.

PRESIDENTE, *relatore.* Metto ai voti l'emendamento all'articolo 1 di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento sostitutivo testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

Per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », « Palermo-Catania » e « Mes-

sina-Catania » i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 40 miliardi così ripartiti:

Esercizio finanziario		1958-59	L. 1	miliardo
»	»	1959-60	» 3,5	»
»	»	1960-61	» 4,5	»
»	»	1961-62	» 4,5	»
»	»	1962-63	» 5,5	»
»	»	1963-64	» 5,5	»
»	»	1964-65	» 5,5	»
»	»	1965-66	» 4	»
»	»	1966-67	» 3	»
»	»	1967-68	» 3	»
			L. 40	miliardi

Anche per l'articolo 2 vi è una modifica proposta dalla Commissione finanze e tesoro. Questa modifica consiste in un cambiamento di date, per cui i fondi dovrebbero essere erogati a cominciare dall'esercizio finanziario 1959-60, fino al 1968-69, mantenendo la spesa totale nella stessa ripartizione.

SOLARI. Ho una certa confusione nella testa, che mi deriva anche da ciò che ho udito oggi qui. Ognuno sostiene punti di vista particolari e perde di vista la situazione generale. A mio giudizio tutte le cose si dovrebbero fare con razionalità e chiarezza; con razionalità e chiarezza, prima di tutto, si dovrebbero fare le leggi; con razionalità e chiarezza si dovrebbe provvedere a tutti gli investimenti, anche a quelli che riguardano le comunicazioni.

Alcuni di voi ricorderanno che ho fatto oggetto di un mio particolare intervento, sul bilancio dei Trasporti, proprio la mancanza di un coordinamento generale nei trasporti, del quale ora è necessario parlare. Ho sempre l'impressione di poter dire delle cose che sono forse inopportune, ma in seguito alla discussione dell'articolo 1, alla quale ho assistito, mi sento investito della possibilità di parlare dell'articolo 2.

Il mio ordine del giorno sul bilancio dei Trasporti era molto breve. Il ministro Angelini mi è parso sensibile a questa mia richiesta, tant'è vero che non l'ha respinta. Per delicatezza non ripeto quello che ho detto nel mio intervento, che ho concluso dicendo:

« Lei, onorevole Angelini, è il responsabile dei trasporti in Italia, se la veda lei con i colleghi, con l'onorevole Togni per esempio, con il Ministro del tesoro e con gli altri colleghi; ve la dovete vedere voi del Governo ». Val la pena che presenti in uguale ordine del giorno sul bilancio dei Lavori pubblici? Che cosa concludo? Anche presentando un'interpellanza al Presidente del Consiglio, al Ministro del tesoro, al Ministro dei trasporti e al Ministro dei lavori pubblici, che cosa riuscirò a ottenere? Resteremo nella situazione in cui siamo, situazione, a mio giudizio, anarchica.

Qui non si tratta di una questione che affronti dei problemi ideologici, e quindi dovremmo essere tutti d'accordo. Penso che sarà però molto difficile trovarsi d'accordo in un'economia mista come la nostra, quando il Paese va avanti su due strade così diverse. Sono del parere che tutti i mezzi di trasporto dovrebbero appartenere allo Stato, ma la situazione oggi è diversa. Ora, possiamo noi in una situazione del genere migliorare e organizzare qualche cosa razionalmente? A me pare di sì, purchè lo si voglia.

In quel mio intervento ho letto quali sono le disastrose conseguenze della mancanza di coordinamento, perchè, ad esempio, nella elaborazione del testo definitivo del nuovo Codice della strada, da un iniziale peso di otto tonnellate su di un asse, siamo passati a dieci. In Italia non c'è la possibilità di fare una comparazione, un confronto, tra i costi dei mezzi di trasporto, mancando così degli elementi indispensabili per fissare i prezzi di vendita dei servizi.

E vengo al secondo argomento, che riguarda il mio ordine del giorno sull'articolo 2 del disegno di legge. Io sono ovviamente favorevole a tutti i mezzi di comunicazione; sono d'accordo per le autostrade e per le strade statali, provinciali e comunali, ma si tratta di dosare la priorità, la precedenza ponderata su tutti i mezzi che servono al

trasporto, si tratta di considerarne la durata e il rendimento. Non si dovrebbe quindi dare il caso che tra esponenti dello stesso partito di maggioranza, membri di Governo attuali o precedenti, vengano proposte delle cose che sono su posizioni perfettamente opposte l'una all'altra. Anche oggi, in questa nostra riunione, ne sono emerse numerose, di queste situazioni, e se mi ritorneranno in mente, le ripeterò durante la breve illustrazione del mio ordine del giorno che vi leggo:

« Considerato che manca una programmazione coordinata degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri; considerato che i tracciati di talune autostrade si svolgono parallelamente ai tracciati di linee ferroviarie elettrificate, portando a una concorrenza assurda, ad una dilapidazione di risorse e ad una sterilizzazione degli investimenti sia stradali che ferroviari di nuova realizzazione; ».

(Ci troviamo infatti di fronte a una sovrapposizione pedissequa, che esiste già sulla Milano-Napoli, e sarà ancora maggiore sulla Milano-Reggio Calabria. Non dico con questo, amici del Sud, che non abbiate diritto ad avere delle autostrade anche voi come nel Nord, ma consentitemi di pensare che queste linee parallele di ferrovia e di autostrade, renderanno il rinnovamento del Sud, che sta a cuore a tutti, ancora più difficile. Ci troveremo a spendere senza ottenere alcun vantaggioso risultato; ci troveremo anzi in una situazione sempre peggiore, soprattutto sull'Adriatica e sull'autostrada Bologna-Pesaro. Sulla ferrovia adriatica c'è una disponibilità di energia molto superiore a quella che si possa sfruttare in questo momento).

« Considerato che la redditività economica delle autostrade di nuova costruzione si dimostra molto problematica a causa degli alti pedaggi e del prevedibile andamento dei traffici nelle altre strade; ».

(Lei, onorevole Ministro, ha parlato di autostrade redditizie e alcune molto redditizie, ma per chi? L'ingegner Cova ha espresso il suo parere sul rendiconto delle autostrade dicendo: « Chiunque abbia studiato il problema delle autostrade in Italia si è ormai convinto che con l'attuale sistema di concessione ne potranno essere costruite solo alcune tra le più redditizie nel Nord ».

Lei, onorevole Ministro, ha detto che la « autostrada del sole » non sarà redditizia per un bel pezzo, mentre il rendimento di quelle del Sud rimarrà pura teoria, restando improduttivo per molti anni; quindi ci si rivolgerà allo Stato perchè aumenti i contributi per farne delle altre. Il senatore De Unterrichter chiede priorità per l'autostrada del Brennero, io invece non la chiedo neppure per la Venezia-Trieste, perchè credo che non vi sia per il momento un traffico tale da richiederne la costruzione. Facciamo, invece, cose più importanti! Vediamo infatti che anche dove le Provincie hanno provveduto a fare le strade provinciali, non sempre queste sono state fatte bene, quindi è chiaro che siamo nella totale mancanza di coordinamento.

Vorrei anche accennare alla questione dei pedaggi. Infatti, se i pedaggi potranno servire su qualche strada, certamente non serviranno nel Sud, dove avverrà lo stesso fenomeno che si è manifestato per l'« autostrada del sole », per cui specie gli autotrasportatori preferiscono transitare sulle strade statali. Non ha senso costruire delle autostrade che non siano a totale carico dello Stato e, a mio giudizio, non si dovrebbe ricorrere all'intervento delle ditte private nella costruzione delle autostrade. Questo è il mio punto di vista. Abbiamo visto che anche alla Camera vi è qualcuno che, pur mettendo in guardia il Parlamento sulla tendenza che vi è ad accettare la costruzione di troppe autostrade, raccomanda poi, campanilisticamente, quelle della sua zona. Non si è coerenti con se stessi quando si chiede di andar cauti su un piano generale e poi si chiede qualche cosa in proprio favore. Amo anch'io la mia Regione, onorevoli colleghi, sono però dell'opinione che dobbiamo cercare di parlare di queste cose con senso di obiettività).

« Considerato che in un'impostazione prioritaria delle necessità di miglioramenti stradali, vengono in primo piano le esigenze delle strade statali e di quelle ordinarie; ».

(Diceva poc'anzi l'ex ministro Merlin che bisogna dare importanza alla statale Padova-Bologna, perchè è un'arteria importantissima, ed io sono perfettamente d'accordo. Bisogna inserirla in questo programma di carattere generale, e lo Stato è bene che provveda a statalizzare anche molte delle attuali strade provinciali).

« Rilevato che, se i 200 miliardi stanziati per la viabilità statale consentono di realizzare un sostanziale miglioramento della rete. i 180 miliardi stanziati per la viabilità ordinaria sono insufficienti alla sistemazione della rete da provincializzare, restando scoperti i forti oneri sopportati dalle Provincie e dai Comuni per la manutenzione ordinaria delle strade da essi gestite; ».

(È evidente che siamo tutti d'accordo nel costruire strade. Si cercherà poi di tirare l'acqua al proprio mulino, ma con questo noi non affrontiamo il problema di fondo e e manchiamo di responsabilità verso il Paese. Queste sono cose abbastanza importanti, onorevole Presidente, e riguardano i bilanci degli enti pubblici di tutta la Repubblica italiana).

« Manifesta voto contrario alla destinazione di 40 miliardi per la costruzione di nuove autostrade in concessione;

ritiene invece che:

a) alla dorsale adriatica si debba provvedere con l'ampliamento a tre vie della statale Bologna-Brindisi;

b) alle autostrade siciliane si rinunci per destinare la relativa spesa al miglioramento delle strade statali e ordinarie dell'Isola ».

Il piano prevedeva anche congrui sviluppi che si potevano progettare per l'avvenire, e questa soluzione era economicamente la migliore, ma in questa maniera non avremo i mezzi sufficienti, mentre ritengo che tutti insieme dobbiamo trovare le soluzioni migliori, e soluzioni coordinate. Si pensi pure alla bassa Italia, si vada anche fino a Marsala, ma non in queste condizioni. In questo momento io consiglierei di andar avanti con le autostrade.

Ritengo quindi che la ragione del mio intervento sia abbastanza chiara. A mio giudizio il problema di fondo è grossissimo, e mentre non ho sfiducia nei funzionari dei Ministeri, sono molto perplesso con voi del partito di Governo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Allora, non avendo sfiducia, ha fiducia.

SOLARI. Non concluda così: lasci che rimanga una specie di tattica diplomatica, che io d'altra parte non so neanche usare. Presentate quindi l'elenco delle strade da sistemare e non fate le cose troppo come volete voi, specie senza alcun coordinamento. Ho presentato questo ordine del giorno per spingere la questione a fondo, perchè ci si decida a tracciare un programma. Sono cose serie, sono cose che riguardano gli interessi di tutto il popolo italiano.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* La risposta richiederebbe maggior tempo di quello che abbiamo a disposizione; eventualmente potremmo riparlarne la prossima volta.

Vorrei innanzitutto far presente che noi abbiamo tutto un programma stradale, che va dalle strade comunali alle strade provinciali, ai grandi itinerari internazionali e alle autostrade; un programma che tiene conto del fatto che ormai il 91 e mezzo, 92 per cento del traffico nazionale si svolge sulle strade; il traffico ferroviario è ridotto all'8 per cento. Quando io, col nuovo Codice della strada, volevo risolvere certe situazioni della concorrenza strada-rotaia, perchè mi rendevo conto dell'esigenza del bilancio delle Ferrovie, mi sono trovato in dissenso proprio coi rappresentanti del settore delle Ferrovie, i quali hanno insistito per aumentare le possibilità di concorrenza con la motorizzazione. Su questo punto dò ragione al senatore Solari, sulla necessità, cioè, di una visione coordinata; comunque potremo riaffrontare questo problema.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Esaurita la discussione dei singoli articoli, passeremo poi alla votazione degli ordini del giorno presentati.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Credo che in parte posso essere d'accordo con l'ordine del giorno del senatore Solari, perchè nessuno più di me desidera che vi sia un maggior coordinamento tra le varie iniziative di Governo. È stata questa sempre una mia preoccupazione, perchè ritengo che nella civiltà moderna sia necessario il coordinamento. Quindi una parte dell'ordine del giorno per me è accoglibile.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Do lettura dell'articolo 2 del disegno di legge in discussione; sulla base del parere della 5ª Commissione, propongo che il testo dell'articolo venga modificato come segue:

Art. 2.

Per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », «Palermo-Catania » e « Messina-Catania » i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 40 miliardi così ripartiti:

Esercizi finanziari:

Anno	1959-60	L.	1	miliardo
»	1960-61	»	3,5	miliardi
»	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	»
Totale . . .		L.	40	miliardi

Metto ai voti l'articolo 2 nel nuovo testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Se non vi sono osservazioni, il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari