SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1958

(124ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Cancellazione da linea navigabile dell'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e per il canale Anfora » **(2351)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . . . *Pag.* 1995

« Norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova » **(2372)** (*D'iniziativa dei deputati Gui e Bettiol Giuseppe*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* 1993, 1994
CAPPELLINI 1994
CERABONA 1993, 1994
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1993

« Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico » **(2374)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) e « Sistemazione della strada interprovinciale " Rimini-Novafeltria-San Sepolcro " interessante le provincie di Forlì, Pesaro e Arezzo » **(2041)** (*Di iniziativa dei senatori Cappellini ed altri*) **(Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE, *relatore* 1980, 1988, 1992, 1993
AMIGONI 1982, 1984, 1991, 1992
CANEVARI . . . . . *Pag.* 1987
CAPPELLINI 1981, 1982, 1993
CERABONA 1985, 1986, 1988, 1993
CROLLALANZA 1983, 1986, 1990, 1991, 1992
PORCELLINI 1986
RESTAGNO 1986, 1992
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1986, 1988, 1990, 1991, 1992
VACCARO 1986

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1980
ANGELILLI 1979
MASSINI 1980

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Domenico Romano, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Angelilli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Sedati e per la marina mercantile Terranova.

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

Sull'ordine dei lavori.

ANGELILLI. Il disegno di legge « Istituzione del Consorzio del porto di Civitavecchia » (241) del quale sono proponente, non ha ancora ultimato il suo *iter* per una serie di circostanze avverse. Ora la situazione sembra essersi sufficientemente evoluta, ragione per cui, superati i punti di contrasto, questo disegno di legge, che mira a mettere il porto di Civitavecchia in condizione di poter rispondere alle par-

ticolari esigenze della zona laziale, oltrechè dalla Sardegna, potrebbe — dopo essere stato assegnato alla 7ª Commissione in sede referente — essere inserito nell'ordine del giorno dei lavori della Commissione stessa per la discussione in sede deliberante. Tale esigenza è stata riconosciuta anche dalla stampa e dalle organizzazioni sindacali, che hanno fatto presente la necesssità di provvedere urgentemente alla soluzione del problema.

Formulo voti che l'onorevole Presidente della 7ª Commissione voglia interporre i suoi buoni uffici presso il Presidente del Senato, affinchè il disegno di legge di mia iniziativa venga deferito, in sede deliberante, a questa Commissione.

MASSINI. Mi sia concesso unire la mia voce a quella del senatore Angelilli, latore dei *desiderata* di una categoria di lavoratori che non attendono altro che l'approvazione del disegno di legge del quale il senatore Angelilli è proponente, per ottenere migliori condizioni di vita.

Ho ricevuto in questi giorni un ordine del giorno del Consiglio provinciale di Roma nel quale si fanno voti perchè il disegno di legge d'iniziativa del senatore Angelilli possa essere sollecitamente reso operante. Ciò non soltanto nell'interesse della zona di Civitavecchia, ma anche in quello di Roma e di tutto il Lazio.

PRESIDENTE. Tutto ciò che sarà possibile fare, si farà, tenendo presente che esiste, sul provvedimento in questione, un parere contrario della Commissione finanze e tesoro. Il senatore Angelilli può essere certo che nulla sarà lasciato di intentato affinchè i suoi desideri possano essere tradotti in realtà.

Discussione e rinvio dei disegni di legge: « Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico » (2374) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **e: « Sistemazione della strada interprovinciale " Rimini-Novafeltria-San Sepolcro " interessante le provincie di Forlì, Pesaro ed Arezzo » (2041), d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri.**

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca lo discussione dei disegni di legge: « Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico », già approvato dalla Camera dei deputati, e: « Sistemazione della strada interprovinciale " Rimini-Novafeltria San Sepolcro " interessante le provincie di Forlì, Pesaro ed Arezzo », d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri.

Data l'identità della materia dei due disegni di legge se non vi sono obiezioni propongo che la discussione generale di essi avvenga congiuntamente.

(*Così rimane stabilito*).

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè del disegno di legge n. 2374 sono io stesso relatore, riferirò brevemente sull'argomento.

Il problema all'ordine del giorno è molto importante. Dai dati che abbiamo potuto raccogliere da varie fonti, si è rilevato che il gettito delle tasse derivante dalla circolazione automobilistica è in costante aumento, quindi suscettibile di fornire i mezzi occorrenti a sviluppare la rete delle strade e delle autostrade nazionali. Da uno studio effettuato dall'Istituto centrale di statistica, relativamente alla viabilità nazionale e provinciale, si possono rilevare dati veramente interessanti, che non ho mancato di esporre in occasione del Convegno sulla circolazione stradale tenutosi recentemente a Torino. La circolazione maggiore dei servizi automobilistici non è quella che si svolge sulle autostrade o sui 25.000 Km. circa delle strade ordinarie, ma è prevalentemente quella che si svolge sulle strade comunali. I Comuni che hanno l'intensa circolazione che tutti conoscono — mi riferisco a Roma, a Milano, a Torino — hanno avuto un corrispondente contributo statale per la sistemazione e la manutenzione stradale? A mio avviso, no.

Gravano enormemente sulle finanze dei sopracitati Comuni, tra l'altro, la segnalazione semaforica, le metropolitane, i sottopassaggi, i parcheggi, le modificazioni apportate ai piani regolatori, in una parola tutti gli accorgimenti adottati per assicurare ai cittadini un migliore sistema di circolazione. Il traffico aumenta sempre più nei centri urbani; di conseguenza aumenta anche il numero degli incidenti. Ma gli incidenti che si verificano non sono di notevole entità. Ciò dimostra ancora una cosa: che per le strade si circola male.

Quando raggiungeremo il rapporto di zero morti e zero feriti per incidenti stradali, la circolazione sarà ferma.

Il problema della nuova classificazione e sistemazione delle strade si impone e saremo lieti se riusciremo a risolverlo nel più breve tempo possibile. Come già si è verificato in altri casi (la legge Tambroni sulla Marina mercantile, il disegno di legge sull'edilizia economica etc.) le critiche non mancheranno: si tratta di compiere il primo passo, di avere il coraggio di affrontare il problema.

I fondi reperiti per la realizzazione delle opere previste dal provvedimento in esame saranno ripartiti in otto anni. Può darsi che tali fondi non siano sufficienti; ma, tenuto conto che lo Stato deve far fronte ad infiniti impegni, rappresentano l'avvio a soluzione del problema dei finanziamenti in favore della strada.

In considerazione di quanto ho esposto, prego i colleghi di approvare il disegno di legge n. 2374 nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati.

CAPPELLINI. Ho aderito di buon grado alla proposta di discutere congiuntamente i due disegni di legge al nostro esame. Avrei preferito fosse presente anche il Ministro Togni e ciò, sia ben chiaro, non per una mancanza di fiducia verso la persona del Sottosegretario Sedati, che ammiro e stimo, e che conosciamo ed apprezziamo per la diligenza e la competenza con le quali segue i nostri lavori (come abbiamo avuto modo di rilevare nel corso dei suoi numerosi interventi), ma solo perchè l'importanza della materia in discussione esige dichiarazioni impegnative da parte del Governo. Ignoro se il Sottosegretario Sedati possa assumersi responsabilità del genere.

Per quanto attiene al disegno di legge: « Sistemazione della strada interprovinciale "Rimini-Novafeltria-San Sepolcro" interessante le provincie di Forlì, Pesaro ed Arezzo », mi rimetto alle dichiarazioni precedentemente rese.

Per quanto riguarda il disegno di legge: «Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico », i colleghi rammenteranno che proprio mentre si discuteva sul disegno di legge n. 2041 ci addentrammo anche in un approfondito esame di questo provvedimento, allora in discussione davanti all'altro ramo del Parlamento. Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Sedati disse in quell'occasione che la questione era già stata esaminata e che un accordo era stato raggiunto fra il Ministero del tesoro ed il Ministero dei lavori pubblici circa alcune modifiche da apportare al provvedimento, specialmente in ordine ai problemi inerenti le strade comunali e provinciali, alcune delle quali dovrebbero passare all'A.N.A.S. Il ministro Togni a quell'epoca non fu in grado di partecipare ai nostri lavori in quanto impegnato presso la corrispondente Commissione della Camera dei deputati.

Premesso ciò, ritengo che sarà difficile poter giungere all'approvazione dei disegni di legge al nostro esame, anche se l'argomento è importantissimo, e nonostante che in linea di massima le varie parti siano d'accordo sull'opportunità di una organica disciplina della materia. È infatti tutto il sistema stradale nazionale che deve essere riorganizzato. Ignoriamo ciò che il Consiglio dei Ministri nella sua recente riunione abbia stabilito in proposito.

Il presidente Corbellini, nella sua chiara e lucida esposizione, ha affermato che sulle strade, nazionali, provinciali o comunali non si cammina più: è una verità solare, confortata da uno studio statistico non meno chiaro e particolareggiato.

È indiscutibile che il disegno di legge n. 2374, per quanto concerne il settore delle strade comunali che dovranno passare alle provincie, risulta sensibilmente migliorato rispetto al progetto inizialmente presentato dal Governo. Tale giudizio è confortato dal parere autorevole e competente del presidente dell'Unione provinciale nazionale, che ha sollecitato l'approvazione del disegno di legge in discussione. Però, vanno fatte alcune osservazioni: la prima riguarda il fondo di 180 miliardi, da ripartirsi in otto anni, fondo assolutamente inadeguato alle esigenze: la seconda, è relativa al fatto che appare illogico partire con un programma iniziale minimo. Si dovrebbe fare il contrario. Il maggior stanziamento di fondi dovrebbe essere quello iniziale. È a conoscenza di tutti l'entità del gettito fornito dalle tasse sulla circolazione stradale; le tasse erariali sulla benzina forniscono allo Stato un gettito annuo di 375-380 miliardi.

AMIGONI. Solo 341 miliardi!

CAPPELLINI. Le tasse sulla benzina e sulle patenti di circolazione dovrebbero avere il solo scopo di fornire i mezzi per la costruzione di nuove strade.

Assistiamo al fenomeno del sorgere di numerosissimi impianti di distribuzione, del costo di circa 15 milioni ciascuno, e scaglionati talvolta a distanza non superiore ai 150 metri.

Le spese ingentissime occorrenti a costruirli, magari oltre l'effettivo fabbisogno, sono coperte dagli enormi entroiti — calcolabili in circa novanta miliardi annui — realizzati dalle società petrolifere, che lucrano somme favolose. Tali somme potrebbero essere utilizzate per la sistemazione della rete stradale. Oggi non si circola più. Cosa si attende per affrontare radicalmente il problema? Lo si può risolvere forse elargendo 10 miliardi annui come finora si è fatto? Nel momento in cui denunziamo che introiti eccessivi sono stati realizzati, comunichiamo pure che una somma assolutamente inadeguata è stata stanziata per risolvere il problema: sembra logico ai colleghi un tale modo di agire? Ho detto e ripeto che un miglioramento si è registrato, in quanto il provvedimento in discussione appare più rispondente alle esigenze nazionali del primitivo disegno di legge. Su tale punto sono perfettamente d'accordo con gli altri colleghi della Commissione.

I miei rilievi, invece, acquistano significato ove ci si riallacci alle dichiarazioni del Governo: si era detto che il problema sarebbe stato riesaminato, e che sarebbe stato anche risolto.

AMIGONI. Non sono mai stati assunti impegni precisi.

CAPPELLINI. Secondo il mio punto di vista, sì.

All'articolo 3 delle norme transitorie si legge: « La classificazione delle strade statali o di loro tronchi è effettuata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentiti i pareri del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. » eccetera.

Ritengo utile rammentare che ogni qualvolta si è trattato di fissare il passaggio di una strada dalla rete provinciale a quella statale è sempre emersa la necessità del reperimento dei fondi.

Noi, quindi, inganniamo ancora una volta le provincie ed il popolo italiano con una legge che aggrava la situazione, poichè il Ministro dei lavori pubblici potrà, come è detto nel secondo comma dell'articolo 15, stabilire con suo decreto il passaggio di altre strade all'A.NA.S., ma il solo risultato che se ne avrà sarà che le strade saranno lasciate nella medesima condizione in cui oggi si trovano; l'A.N.A.S. infatti, non avendo mezzi a disposizione, non potrà far nulla per la manutenzione e la sistemazione delle strade, e questo si è già verificato più volte.

Se questo disegno di legge sarà approvato senza modificazioni avverrà che automaticamente le Provincie non sentiranno più la necessità di curare e di sistemare le strade, dal momento che queste dovranno passare all'A.N.A.S. Si avrà, quindi, una scarsa manutenzione ed un peggioramento della viabilità in questo specifico settore. Questa è la verità.

Un provvedimento saggio, perciò, dovrebbe prevedere uno stanziamento di fondi, non importa se maggiore o minore, per dare all'A.N.A.S. la possibilità di rilevare subito le strade provinciali, di sistemarle e di gestirle; questa è la grave lacuna del disegno di legge al nostro esame. Quando, infatti, si vuole avviare a soluzione un problema, occorre affrontarlo nella sua intierezza, non per settori separati. Noi dobbiamo chiedere, anzi esigere, che l'onorevole Ministro, non appena ristabilito — e per la sua guarigione formulo voti — venga in Commissione a dirci cosa prevede il bilancio dei lavori pubblici per i nuovi finanziamenti in favore dell'A.N.A.S.: quanta parte di tali stanziamenti si potrà destinare all'A.N.A.S. per il rilevamento delle strade provinciali; come si intende realizzare, nel tempo, il piano di riordinamento, quali saranno le strade che nel primo o nel secondo anno potranno passare dalle provincie all'A.N.A.S., e così via.

Chiederò all'onorevole Ministro, se nel piano di primo realizzo sia prevista l'inclusione, fra le strade da classificare tra quelle statali, della Rimini-Novafeltria-San Sepolcro, di cui al dise-

gno di legge n. 2041 da me presentato. Se infatti vi fosse a questo proposito un impegno preciso, come del resto già si è avuto, in linea di massima, sia da parte del Ministro che da parte del Sottosegretario, potrei anche decidere di ritirare il disegno di legge in questione.

CROLLALANZA. Ritengo che il collega Cappellini abbia, con molto acume, fatto il punto della situazione; perciò concordo, sia pure con qualche riserva, con quanto egli ha detto.

La caratteristica essenziale di questo disegno di legge, infatti, è rappresentata proprio dalla sua incompiutezza. È vero che il testo, così come era stato presentato alla Camera, ha registrato, per quanto riguarda il passaggio delle strade comunali alle provincie, un sensibile miglioramento, sia per l'elevazione dei contributi previsti dal 60 per cento all'80 per cento, sia per l'aumento della somma globale che in otto esercizi viene stanziata per le spese relative al passaggio stesso; però, devo rilevare che è stata apportata anche un'innovazione, che ritengo inopportuna e assai pericolosa.

L'innovazione è la seguente: il secondo comma dell'articolo 18 stabilisce che « nella determinazione della misura percentuale del contributo, di cui al comma precedente, si terrà conto delle condizioni di bilancio delle singole Amministrazioni provinciali ».

Questa precisazione potrebbe anche sembrare opportuna, perchè significherebbe che lo Stato concorre dove vi è maggior bisogno, ma applicando tale norma si giunge ad un assurdo, si provvede cioè con maggior larghezza a favore di quelle Amministrazioni che, o perchè hanno fatto una politica allegra, o perchè versano in condizioni di maggiore bisogno, si trovano dissestate; mentre, al contrario, le Amministrazioni provinciali che hanno fatto fronte lodevolmente ai compiti d'istituto — come ad esempio l'Amministrazione di Terra di Bari, che per tradizione ha sempre il bilancio in pareggio e qualche volta in avanzo — potrebbero sentirsi dire che, in considerazione del loro bilancio in buone condizioni, dovranno contentarsi di un contributo ridotto. Il che non sarebbe poi grave, se non fosse previsto un ulteriore accollo, alle Amministrazioni provinciali degli oneri relativi alle strade comunali, che passeranno alle provincie.

Si verificherebbe dunque questo gravissimo inconveniente: alcune Amministrazioni provinciali riceverebbero un minore contributo ed avrebbero minore possibilità di provvedere a quelle strade che, secondo la classifica prevista da questo disegno di legge, dovrebbero passare all'A.N.A.S., ma che in effetti rimarranno ancora in manutenzione alle Amministrazioni provinciali.

Mi sembra, quindi, che questo criterio di discrezionalità non abbia ragion d'essere e che debba rappresentare anzi, un motivo di perplessità nell'approvazione del secondo comma dell'articolo 18.

Per quanto riguarda poi l'A.N.A.S., il collega Cappellini ha rilevato, e chiunque lo avrebbe fatto, l'assurdità della formulazione dell'articolo 15, che modifica il testo del primitivo articolo 18, con la sola variante che la competenza della classificazione delle strade statali rimane ora esclusivamente demandata al Ministro dei lavori pubblici, mentre prima era previsto il concerto col Ministro del tesoro e col Ministro dei trasporti.

La realtà è quella che conosciamo. Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici ebbi occasione di calcolare quella che è la effettiva situazione dei fondi a disposizione dell'A.N.A.S., sia per la sistemazione, sia per la manutenzione della vasta rete stradale che, in questo dopoguerra, è salita da 100.000 a 150.000 chilometri.

In quella circostanza precisai l'onere finanziario chilometrico che gravava sull'A.N.A.S. prima della guerra per la manutenzione ordinaria delle strade, peraltro da pochi anni pavimentate e quindi meno bisognose di manutenzione di quanto non lo siano nel dopoguerra, sia per i danni subìti, sia per lo sviluppo della motorizzazione.

Rilevai dunque che, mentre l'incidenza era allora di 600.000 lire al chilometro per l'ordinaria manutenzione che era, come ho detto, molto modesta, perchè il completo rinnovamento del fondo stradale veniva fatto ogni tre o quattro anni, attualmente, con le strade nelle condizioni in cui sono, l'incidenza, rapportata al valore corrente della lira è di 400.000 lire al chilometro. Cosicchè, mentre da una parte si ha un aumento della circolazione e uno sviluppo in estensione chilometrica, dall'altra si ha una

diminuzione di fondi stanziati, essendo state le 600.000 lire, che avrebbero dovuto esser portate ad 1 milione, ridotte a 400.000.

La realtà, quindi, è questa: l'A.N.A.S. non ha fondi adeguati per provvedere alla manutenzione delle strade, e la somma che è stata ultimamente messa a sua disposizione non è adeguata.

Nessuno può garantire che il programma contenuto dal disegno di legge in discussione potrà essere eseguito in un determinato periodo di anni se, al tempo stesso, non viene stanziato un fondo proporzionale allo sviluppo chilometrico che si prevede di raggiungere. Altrimenti vi sarà sempre, da parte del Ministro dei lavori pubblici, che pure ha tutto l'interesse di ampliare la rete stradale, l'impossibilità di predisporre un programma concreto, perchè un programma concreto può farsi solamente quando si abbia a disposizione una certa somma da spendere in un dato numero di anni.

Ed allora, come giustamente ha detto il collega Cappellini, noi potremmo anche superare gli inconvenienti del disegno di legge in discussione se fossimo sicuri che il futuro bilancio dell'A.N.A.S., previa integrazione, avesse a disposizione somme sufficienti alle esigenze del programma di un anno di esercizio. Ma non abbiamo questa certezza. Inoltre mentre sappiamo che, sia pure con le incongruenze che si notano all'articolo 18, esiste possibilità di passaggio di alcune strade comunali alle provincie, non abbiamo alcuna garanzia che di altrettanto si alleggerisca l'onere gravante sulle provincie con il passaggio all'A.N.A.S. di parte delle strade provinciali.

La preoccupazione di un rinvio alla Camera del provvedimento in discussione, per quanto giustificata, non deve spingerci ad approvare, direi quasi alla cieca, un disegno di legge che è di notevole portata, che dopo molti anni è venuto in discussione alla nostra Commissione, che ha già ottenuto l'approvazione della Camera e che quindi potrebbe essere rapidamente perfezionato, ma che probabilmente non assicura il perseguimento di una delle finalità più importanti del provvedimento.

Mi associo quindi alla richiesta del collega Cappellini, ed invito l'onorevole Sottosegretario, se ne ha la possibilità, in questa stessa seduta, oppure l'onorevole Ministro nella prossima, a volerci fornire elementi di minor preoccupazione, se non di tranquillità assoluta, per l'approvazione di questo disegno di legge, che siamo disposti a votare favorevolmente, nonostante le sue lacune, qualora ci venga data seria garanzia che il Governo adotterà ulteriori provvedimenti.

AMIGONI. Nella prima parte del disegno di legge al nostro esame vengono stabilite le caratteristiche delle strade che devono diventare statali o provinciali, e vengono ampliati i criteri di classificazione attuali; ciò significa che il progresso della motorizzazione rende necessaria una maggiore larghezza nello stanziamento dei fondi ed un maggior impegno di precisione legislativa in materia. Questo, a mio avviso, è un elemento positivo del disegno di legge in discussione.

La seconda parte comprende, in sostanza, la possibilità di finanziare un solo settore stradale; oltre alle strade statali, infatti, vi sarebbero da sistemare quelle attualmente provinciali non prese in esame da questo provvedimento, quelle che rimangono ai Comuni, e per le quali non è previsto un ulteriore finanziamento, e quelle che, da consortili o di bonifica, debbono passare ai Comuni. Probabilmente la scelta delle strade che passano da comunali a provinciali come primo gruppo di strade da finanziare, dipende anche dall'opportunità di andare incontro alle finanze dei Comuni, che sono molto gravate dalle spese di manutenzione e non hanno mezzi sufficienti a far fronte alle necessità di miglioramento.

Il provvedimento che stiamo esaminando, quindi, deve essere considerato come l'avvio a soluzione di un problema che interessa un settore particolarmente bisognoso di provvidenze. È chiaro che questo presuppone che anche gli altri settori debbano essere presi in considerazione; mi sembra perciò che le preoccupazioni esposte dai colleghi siano pienamente giustificate, e certamente il Ministro farà tutto il possibile per trovare i mezzi adeguati ai finanziamenti di cui si è parlato.

Il collega Cappellini ha accennato al fatto che si sarebbero dovuti capovolgere i criteri di stanziamento dei fondi. Devo ammettere che anch'io ho un po' di responsabilità nei criteri di graduazione della spesa adottati perchè, già nel

mio intervento sul bilancio dei lavori pubblici, avevo accennato alla possibilità di stanziamenti che di anno in anno andassero aumentando. Le conclusioni del mio studio sono state tenute presenti agli effetti della ripartizione annuale della spesa di cui al provvedimento in esame.

Quando furono tenute le riunioni per ottenere l'aumento agli stanziamenti, si era accennato all'opportunità che il Ministro impegnasse, anche in precedenza, i fondi stanziati per gli anni successivi. La costruzione di una strada, infatti, non avviene immediatamente, e l'impegno dei fondi stanziati per gli esercizi successivi avrebbe potuto consentire un piano che si sarebbe messo in moto con maggiori disponibilità finanziarie nei primi anni. Inoltre, le Amministrazioni provinciali avevano fatto presente che forse, se avessero saputo di poter contare su un dato contributo in un determinato anno, avrebbero potuto anche reperire qualche fondo da spendere anticipatamente, se fosse risultato opportuno.

Tutto questo non è stato incluso nel provvedimento, ma forse si potrebbe ricevere dal Governo un'assicurazione in tal senso. È chiaro che i fondi stanziati, per quanto superiori a quelli previsti, non basteranno. Penso anzi che dopo gli otto anni si dovranno prevedere ulteriori spese per altri quattro anni, al fine di poter integrare gli attuali stanziamenti, in riferimento anche a quanto risulterà circa le spese e il numero di chilometri di strade da passare dai Comuni alle provincie; oggi, infatti, si fanno i conti su medie e su valutazioni che non so quanto possano essere attendibili.

Per quanto, infine, si riferisce all'osservazione del collega Cappellini, secondo il quale le provincie non cureranno oltre la manutenzione delle strade già classificate statali, devo dire che nella provincia che rappresento si verifica la situazione contraria, poichè, nonostante il bilancio deficitario ed integrato, ci si preoccupa di evitare che alcune strade siano classificate statali per non rinunciare ai lavori che si propone di eseguire, sia pure a prezzo di notevoli sacrifici.

Occorrerebbe, insomma, stabilire che le strade provinciali classificate tra quelle statali, e nelle more del passaggio ancora affidate alle provincie, potessero essere da queste migliorate, senza che per questo le Giunte provinciali amministrative bocciassero le deliberazioni relative ai lavori di sistemazione e di manutenzione.

CERABONA. Questo disegno di legge è più importante di quello si possa pensare, specialmente per le zone del Mezzogiorno d'Italia, dove la strada ha una funzione preminente rispetto alle ferrovie, ed è mezzo di comunicazione importantissimo. Anche le distinzioni che si possono fare fra strada comunale, provinciale e statale, assumono per il Mezzogiorno una straordinaria importanza.

Nel provvedimento in discussione laddove si parla dei criteri di classificazione delle strade, ad esempio, è detto che bisogna ritenere strade comunali quelle che raggiungono il più prossimo punto ferroviario; ora, questo non è ammissibile, se si pensa che vi sono Comuni del Meridione che distano dal più vicino punto ferroviario una settantina di chilometri!

A mio avviso, quindi, bisognerebbe restringere molto il concetto di strada comunale e provinciale, per ampliare invece il concetto di strada statale, perchè, fino a quando non si comprenderà che nel Mezzogiorno è lo Stato che deve provvedere alla sistemazione e alla costruzione delle strade, non si arriverà a nulla. Occorre che il Ministro stabilisca che tutte le strade d'Italia sono statali, ad eccezione di quelle che possono essere considerate provinciali o comunali e che devono essere ridotte come numero, quanto più è possibile.

Questo disegno di legge dovrebbe essere veramente discusso con molta ponderazione, poichè, se l'approveremo nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento, non rappresenterà che una goccia d'acqua, che si disperde nell'oceano.

Si legge poi nel provvedimento in esame, sotto il titolo: « esecuzione di varianti », che i tratti di strade statali o provinciali, dismessi a seguito di varianti, perdono la qualità di statati e sono assunti dalle provincie o dai Comuni. Ciò significa aggravare ancora la situazione dei Comuni e delle provincie che, molto spesso, non possono far fronte ad oneri supplementari.

Questo è un disegno di legge di lusso per noi della Basilicata, che non abbiamo strade.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In Basilicata ci sono circa 1214 chilometri di strade statali. Su un complesso di 24.000 chilometri di strade, un tale chilometraggio mi sembra non del tutto indifferente!

VACCARO. Bisogna doverosamente riconoscere che si è fatto tutto il possibile.

CERABONA. La mia osservazione era diretta ad illustrare una situazione non troppo felice. In Basilicata esistono strade statali, è vero; difettano invece quelle provinciali, sulle quali, del resto, non si può letteralmente camminare: ciò per la particolare conformazione del terreno, che spesso dà luogo a frane. Avevo interessato alla questione la Cassa per il Mezzogiorno: mi è stato risposto che il problema delle frane riguardava il Ministero dei lavori pubblici. Questo perchè si trattava di una strada provinciale; fosse stata una strada statale, probabilmente mi si sarebbe risposto in altro modo.

CROLLALANZA. Ciò non toglie che se il disegno di legge in esame favorisce una categoria, questa è proprio quella dei Comuni.

CERABONA. Il beneficio di un occhio a chi dovrebbe averne due è un beneficio relativo. Quando si assegna, ad esempio, alla provincia di Matera un contributo dell'80 per cento per la costruzione di una strada, il meno che ci si possa attendere come risposta è questa: « e il rimanente venti per cento, chi me lo dà? ». Quando fra un centro ferroviario ed una strada ci sono 70 chilometri da superare, cosa credete che possa farsi? È inutile, il disegno di legge in discussione non risponde ancora a quelle che sono le reali esigenze del Paese, e necessita di ulteriore esame. Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario Sedati di rendersi personalmente conto delle condizioni della viabilità nelle nostre zone.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho mancato di farlo, e non trascurerò occasioni per tornarci ancora.

CERABONA. Vorrei che il ministro Togni ci ponesse in condizioni di poter comprendere perchè Comuni e provincie debbano ancora sobbarcarsi ad oneri insostenibili. Siamo al termine della legislatura: necessita quindi affrettare i tempi.

PORCELLINI. In occasione della discussione del disegno di legge « Sistemazione della strada interprovinciale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro, interessante le provincie di Forlì, Pesaro ed Arezzo » ebbi occasione di affermare che se si fanno strade per coloro che vanno in automobile, abbiamo anche il dovere di pensare a coloro che non hanno di queste possibilità. Ci si fece allora la promessa che qualcosa, sotto tale aspetto, sarebbe stato fatto. E si è fatto qualcosa; ma si tratta di un provvedimento incompleto, sotto molti versi. Ora penso che il problema potrebbe essere risolto con maggior facilità qualora ai lavori della nostra Commissione, oltre al Ministro dei lavori pubblici, intervenisse anche il Ministro del tesoro. Dobbiamo stabilire il concetto che il disegno di legge in discussione deve essere comunque approvato, anche se non potrà risultare perfetto, anche se mostrerà lacune, e manchevolezze. I provvedimenti, inizialmente non possono, per un complesso di ragioni, risultare perfetti: l'esperienza modificherà i progetti originari; necessiteranno lumi, idee: nessuno meglio dei Ministri dei lavori pubblici e del tesoro possono tranquillizzarci. A tal fine più che mai necessaria appare la presenza del Ministro del tesoro alla prossima seduta. Per quanto siano stati stanziati fondi non indifferenti, il problema non può trovare che parziale soluzione.

I Comuni sono in una situazione difficile, quasi disperata. Oggi bisogna mettere le strade in condizione di poter essere percorse: occorre unire il capoluogo alla frazione; il grande al piccolo centro urbano.

Se non in un anno, almeno in due o tre anni il problema del sistema viario nazionale dovrà essere definitivamente risolto.

Concludo, perchè è opportuno proseguire la discussione quando saranno presenti Ministri: nella prossima seduta questo disegno di legge deve essere esaminato e portato a compimento.

RESTAGNO. Come già hanno detto alcuni colleghi, ritengo che dobbiamo fare il massimo

sforzo affinchè questo disegno di legge venga approvato durante la presente legislatura.

Il provvedimento in discussione è stato molto auspicato e desiderato, e se ne è parlato un'infinità di volte. Ora viene a noi attraverso il vaglio della Camera; è lacunoso ma, a mio avviso, essenzialmente per l'insufficienza dei mezzi che possono essere messi a disposizione per il perseguimento dei suoi fini. Naturalmente, però, il disegno di legge è suscettibile di miglioramenti man mano che se ne presenteranno le possibilità, come già si è verificato in altri casi.

Certamente se, nella prossima seduta, potremo avere tra noi i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro sarà ottima cosa, ma non vorrei, dal momento che ci troviamo in un periodo in cui il lavoro parlamentare aumenta, che ciò costituisse un motivo di ritardo nell'approvazione del disegno di legge in discussione.

Penso che il Sottosegretario sia perfettamente al corrente ed in grado di darci tutti quegli affidamenti che può dare un uomo di Governo, sia esso Ministro o Sottosegretario. Ciò che importa è la sostanza del provvedimento. Mi associo quindi a quanto ha detto il collega Porcellini, e affermo che questo disegno di legge deve assolutamente essere approvato nel corso della presente legislatura. Se avremo tempo di apportare qualche emendamento tanto meglio, ma se anche sarà approvato senza modificazioni costituirà sempre l'avvio a soluzione di un annoso problema. Le cose perfette, purtroppo, non sono fattibili, e specialmente in una situazione un po' anormale quale è quella in cui ci troviamo.

Sono d'accordo anch'io, come ripeto, nell'auspicare la presenza dei Ministri di cui il collega Porcellini ha fatto cenno alla prossima seduta ma, qualora essi non avessero la possibilità di essere presenti, non si dovrà rinviare oltre la discussione del provvedimento, per non compromettere quello che noi tutti desideriamo, e cioè l'esito felice del disegno di legge, pur con tutte le sue lacune.

CANEVARI. Mi illudo che le parole che sto per dire possano rappresentare il pensiero della grande maggioranza, se non della totalità, della Commissione.

Dobbiamo ricordare come è nato questo disegno di legge: la 7ª Commissione ha sempre dimostrato la maggiore preoccupazione per lo stato in cui si trovano le strade statali, provinciali e comunali del Paese, e tra le relazioni che abbiamo presentato, in occasione della discussione dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, non ve n'è una che abbia omesso di ricordare le condizioni di disagio in cui si svolge l'attività stradale dei Comuni e delle provincie.

Noi tutti, quindi, siamo stati sorpresi quando l'onorevole Romita ha presentato un mastodontico programma per le autostrade, e non abbiamo mancato di fare le nostre riserve, raccomandando nel contempo al Ministro di provvedere alla presentazione di un apposito disegno di legge che stabilisse il modo col quale lo Stato intendeva intervenire per migliorare la viabilità minore, dal momento che oggi la meccanizzazione dei trasporti impone di curare una vastissima rete viaria.

Questi sono i concetti da cui è nato il disegno di legge attualmente al nostro esame, e se anche noi tutti siamo d'accordo di fronte ai rilievi che si possono muovere ad esso, non possiamo fare a meno di pensare alla responsabilità enorme che graverebbe su di noi se, tardando ad approvare il provvedimento in discussione, dovessimo lasciarlo in eredità alla prossima legislatura.

Siamo quindi d'accordo sulla necessità di approvare questo disegno di legge; ma di fronte alle osservazioni che dall'esame di esso sono scaturite, non possiamo tener presente soltanto l'urgenza del provvedimento. Dobbiamo invece essere tranquillizzati da una dichiarazione governativa che ci assicuri che questo provvedimento è da considerarsi l'inizio di una serie di provvedimenti — peraltro indispensabili — di maggior peso, dal punto di vista finanziario.

Detto questo — in attesa di dichiarazioni in proposito da parte dei Ministri del tesoro e dei lavori pubblici — assicuro che personalmente voterò in senso favorevole, ma, come ripeto, desidero che la Commissione sia concorde nel richiedere che la votazione sia preceduta da una dichiarazione ufficiale di impegno da parte del Governo.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero innanzitutto fare una dichiarazione di carattere preliminare. Poichè da parte dei membri di questa Commissione è stata richiesta quasi unanimemente la presenza dei Ministri del tesoro e dei lavori pubblici affinchè forniscano delle assicurazioni al riguardo, alcune delle quali anche al di fuori degli stessi limiti del disegno di legge in esame, domando al Presidente della Commissione se devo rispondere alle altre osservazioni fatte e dare personalmente tali chiarimenti, oppure se la Commissione intende che le risposte siano date dagli onorevoli Ministri sopra citati, ai quali farò presente la richiesta formulata. Nel caso la Commissione ritenga che debba essere io a dare i chiarimenti richiesti, sono pronto a darli.

PRESIDENTE, *relatore*. Credo di esprimere il giudizio della Commissione dicendo che, data la sua posizione di rappresentante del Governo, il Sottosegretario Sedati possa senz'altro dare una risposta autorevole, anche se in via preliminare, alle richieste fatte. Se decideremo di proseguire la discussione nella prossima seduta, considereremo argomenti di assicurazione quanto verrà ora espresso dal rappresentante del Governo.

Prego pertanto il Sottosegretario di Stato di esprimere il suo parere, al fine di fugare fin d'ora i dubbi manifestati.

CERABONA. Credo che, prima di sentire la parola del Sottosegretario di Stato, sia opportuno decidere se la Commissione intenda insistere nel richiedere la partecipazione, ai lavori della prossima seduta, dei Ministri dei lavori pubblici e del tesoro; nel qual caso non credo che la risposta del Sottosegretario potrà essere utile ai fini di un chiarimento.

PRESIDENTE, *relatore*. Credo invece che il rappresentante del Governo abbia elementi sufficienti per rispondere, e che sia, in ogni caso, utile e doveroso ascoltare la sua parola.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Innanzitutto desidero ringraziare tutti i senatori che sono intervenuti in questo dibattito, perchè essi hanno dato un contributo cospicuo ad un ulteriore chiarimento delle idee in relazione all'importante problema che stiamo ora esaminando.

Voi tutti conoscete la genesi del disegno di legge in discussione, che fu presentato all'altro ramo del Parlamento dal ministro Romita, di concerto con gli altri Ministri interessati, al principio del 1957.

Questo disegno di legge rispecchia un'esigenza che era stata accertata dal Governo attraverso i suoi organi, ma che è stata anche fatta presente più volte — come ha giustamente rilevato il senatore Canevari — in sede di discussione parlamentare, in occasione soprattutto dell'esame degli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Tale problema è stato anche dibattuto ampiamente nel corso di numerose conferenze tecniche a carattere internazionale e nazionale.

Il disegno di legge ora sottoposto al nostro esame si compone di due parti essenziali.

La prima riguarda i criteri per la classificazione delle strade; la seconda — che costituisce la parte sostanziale del provvedimento — ha carattere transitorio, e riguarda la sistemazione straordinaria delle strade stesse.

Il disegno di legge, in origine, era lievemente diverso da quello in discussione, anche se analogo ad esso come impostazione.

Alla Camera dei deputati l'*iter* del provvedimento subì una battuta d'arresto, determinata non tanto dai criteri che lo informavano, quanto dagli oneri finanziari che esso comportava per l'Erario.

La discussione del disegno di legge, come è noto, si estese anche al di fuori del Parlamento, ed in essa intervennero le organizzazioni interessate, quali le associazioni delle provincie e dei Comuni. Si ebbero quindi numerosi dati di fatto, forniti da fonti informatissime, e molti rilievi furono mossi al sistema escogitato per gli interventi statali di carattere straordinario a favore delle Amministrazioni provinciali. Dopo una serie di incontri e di colloqui, anche in sede ministeriale, sono stati presentati degli emendamenti, in virtù dei quali alcuni articoli di questo disegno di legge risultano trasformati in senso radicale.

Le lunghe discussioni avvenute in seno alla Commissione dei lavori pubblici presso l'altro

ramo del Parlamento hanno dato come frutto il disegno di legge in discussione, la cui prima parte, come dicevo poc'anzi, riguarda i criteri di classificazione delle varie strade (statali, provinciali, comunali, e così via): la seconda parte, invece, prevede un intervento dello Stato maggiore di quello originariamente fissato e che favorisce enormemente l'attività delle provincie in materia di sistemazione stradale straordinaria. Il provvedimento stabilisce inoltre lo stanziamento di cospicui fondi da destinare al sistema viario nazionale, con una concentrazione degli interventi finanziari in un numero ridotto di anni — poichè si è scesi da 12 ad 8 anni — con un conseguente aumento dei contributi annui a favore delle provincie.

Il disegno di legge, così trasformato dalla Camera dei deputati, sembra riscuotere, almeno da quanto ho potuto intendere, anche il consenso sostanziale di questa Commissione. Sono stati fatti alcuni rilievi in ordine a determinati articoli: mi permetterò in proposito di esprimere qualche chiarimento. Sono state altresì richieste assicurazioni in merito a dei provvedimenti che dovrebbero essere adottati: non mancherò di fornire elementi di giudizio al riguardo.

All'articolo 15, che riguarda il « piano per la classificazione di strade statali », è stata mossa soprattutto dal senatore Cappellini, e poi dal senatore Crollalanza, un'obiezione di fondo. Esso infatti stabilirebbe la predisposizione di un piano di classificazione di tutte le strade statali e statuirebbe che il passaggio delle strade provinciali allo Stato deve avvenire mediante decreto del Ministro dei lavori pubblici, ma non indicherebbe con quali mezzi finanziari l'Azienda nazionale autonoma per le strade statali sarebbe in grado di far fronte al nuovo onere. Il senatore Cappellini ha aggiunto che nel periodo intercorrente tra la pubblicazione del piano e la emissione dei decreti di classifica delle nuove strade statali, come è previsto dal secondo comma dell'articolo stesso, le strade provinciali non sarebbero ulteriormente curate dalle provincie, ormai certe di doverne passare la manutenzione all'A.N.A.S.

Rispondo alla prima obiezione. La diversità dei criteri adottati nei confronti delle strade che passano allo Stato e di quelle che passano invece alle provincie, è determinata soprattutto dalla diversità degli Enti che devono provvedere alla sistemazione delle strade stesse, ed è anche in rapporto alla gestione amministrativa e finanziaria di tali Enti.

È evidente che, accollando alle Amministrazioni provinciali l'onere di provvedere alla sistemazione straordinaria delle strade che passano alla loro manutenzione, e conoscendosi la situazione economica e finanziaria di tali Amministrazioni che non potrebbero, nella quasi generalità, provvedere a fronteggiare nuovi oneri, la legge stabilirà (con gradualità di interventi da parte dello Stato, in un determinato numero di esercizi finanziari) le modalità di corresponsione dei necessari contributi. La situazione dell'A.N.A.S. è diversa. La sua gestione è autonoma e il suo bilancio, annesso a quello dei lavori pubblici, viene approvato annualmente. Le variazioni nella spesa per la manutenzione di strade statali sono in corrispondenza non solo del maggiore costo della spesa di manutenzione per chilometro, ma sono anche in rapporto all'aumento del numero dei chilometri che l'A.N.A.S. ha in gestione. Quindi è evidente che le variazioni ai bilanci preventivi dell'A.N.A.S., approvati dal Parlamento, saranno apportate tenendo conto della emanazione dei decreti di classifica delle strade statali e quindi dello sviluppo chilometrico delle nuove strade che saranno assunte in gestione dall'A.N.A.S. Tale previsione non può essere formulata oggi con precisione assoluta, nè, quindi, può essere inserita in un provvedimento legislativo, perchè il programma di passaggio delle strade provinciali all'A.N.A.S. sarà, in certo modo, in relazione a quello del passaggio delle strade comunali alle Amministrazioni provinciali. Quindi, con la necessaria gradualità potranno essere di volta in volta emanati i decreti in questione e potranno essere apportate le variazioni annuali allo stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

Per quanto riguarda l'affermazione del senatore Cappellini, concernente l'abbandono in cui sarebbero lasciate le strade provinciali in attesa del passaggio all'A.N.A.S. io, per quanto si possa essere scettici in materia, vorrei non condividerla, perchè è impossibile che un'Amministrazione provinciale, di fronte alle necessità di manutenere una strada che è sottopo-

sta ad un intenso traffico di mezzi motorizzati, si lasci prendere dalla tentazione irresponsabile di tralasciare i suoi doveri per la semplice ragione che la strada dovrà passare all'A.N.A.S. L'Amministrazione provinciale ha il dovere e l'obbligo di manutenere la strada che le appartiene. Quindi, non desidero nemmeno prendere in considerazione l'ipotesi prospettata dal senatore Cappellini.

Il senatore Crollalanza ha poi criticato le norme contenute nel secondo comma dell'articolo 18.

Faccio presente, in proposito, che nel corso della discussione su questo disegno di legge davanti all'altro ramo del Parlamento, un gruppo di deputati si rese promotore della iniziativa di presentare un emendamento, che è stato poi accolto dal Governo — soprattutto in relazione alle segnalazioni pervenute da numerose Amministrazioni provinciali — e che si è trasformato nella norma criticata dal senatore Crollalanza.

Oramai si va consolidando l'opinione — e questo risulta anche dalle risoluzioni di alcuni congressi a carattere nazionale — che le Amministrazioni provinciali, per quanto riguarda l'intervento dello Stato nei vari settori, e non solo in quello specifico delle strade, debbano ricevere dei contributi differenziati, proporzionati alla loro situazione di bilancio; anzi si vorrebbe che l'intervento dello Stato, nei confronti delle Amministrazioni provinciali, non fosse soltanto condizionato dalle diverse situazioni di bilancio, ma che tenesse persino conto delle caratteristiche montane della provincia, o delle zone depresse nell'àmbito della medesima. Quindi si va proprio alla ricerca di criteri compositi che possano determinare una serie di coefficienti, da cui trarre gli elementi per stabilire equamente la misura degli interventi statali.

Dato che la discussione del problema non è, da un punto di vista teorico, esaurita, poichè ancora non si riesce a fissare un criterio di valutazione giusto ed obiettivo, i deputati proponenti l'emendamento in questione hanno inteso affermare un principio che consenta una certa discrezionalità negli interventi dello Stato a favore delle provincie.

CROLLALANZA. Potrebbe anche essere un criterio di valutazione politica.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Comunque, come dicevo poc'anzi, questo emendamento fu proposto da alcuni deputati e fu accettato dal Governo, perchè, non solo con esso si elevava la misura dell'intervento dello Stato nelle spese generali per la manutenzione delle strade, ma si eliminava il limite dell'intervento stesso per chilometro.

Tale limite poteva anche tradursi, se applicato indiscriminatamente, non solo in una sperequazione di trattamento tra provincie che godono di una forte solidità finanziaria e provincie depresse come quelle indicate dal senatore Cerabona, ma anche in una riduzione del programma di intervento, dato che l'intervento dello Stato veniva fissato in una misura unica, all'aliquota più alta.

È evidente che nell'applicazione pratica delle norme di cui al comma citato non si applicheranno mai criteri di rigido fiscalismo, nè si concederanno mai contributi bassissimi o irrisori a vantaggio di provincie che hanno una situazione finanziaria florida e sana. Infatti, se anche alcune Amministrazioni provinciali hanno un bilancio in pareggio, lo hanno in rapporto alla situazione attuale; se dovranno poi sostenere oneri di carattere straordinario, è evidente che la loro situazione economica verrà alterata ed è altresì evidente che il contributo da parte dello Stato verrà necessariamente concesso in misura adeguata

Il senatore Cerabona ha infine auspicato che, capovolgendo tutto il criterio di impostazione delle norme sulla classificazione delle strade, si considerassero tutte le strade come statali, salvo rare eccezioni. È evidente che in questa sede non si possa affrontare un problema di tale natura. Comunque, fornirò al senatore Cerabona alcune notizie sulla situazione delle strade in Basilicata. Nella Basilicata vi sono 1.114 strade statali di cui soltanto 198 non asfaltate; tutte le altre sono asfaltate. Quindi, la percentuale delle strade con manto coperto è dell'84 per cento, ed è una percentuale altissima. La densità di strade statali, è di 122 chilometri ogni 1000 chilometri quadrati. Nel Piemonte è di 57, nella Val d'Aosta è di 43, nel Friuli di 63, nella Toscana è di 69, nell'Emilia

è di 58. Quindi, come strade statali, la Basilicata si trova in una situazione di privilegio rispetto ad altre regioni. Se si considerano poi le strade provinciali, la Basilicata ha oggi 1.255 chilometri di strade provinciali, di cui il 41 per cento con manto coperto, con una densità di 126 chilometri ogni mille chilometri quadrati. Tale densità è superiore a quella della Val d'Aosta, del Veneto, del Trentino e della Sardegna. La Basilicata ha invece solo 443 chilometri di strade comunali e questo avviene perchè tale regione ha una maggiore quantità di strade classificate tra quelle statali e provinciali.

Questa è la situazione. Non sarà una situazione molto brillante, ma c'è da rilevare che la Basilicata, anche negli ultimi finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno, ha ottenuto ulteriori stanziamenti per costruzioni e sistemazioni stradali. Quindi le statistiche di questi ultimi anni verranno ancora migliorate in seguito all'intervento straordinario dello Stato.

AMIGONI. Desidererei chiarimenti in ordine al passaggio delle strade provinciali all'A.N.A.S. Prima che esse subiscano il passaggio, possono essere oggetto di miglioramenti, oppure dal momento in cui sono classificate non possono più subire miglioramenti di un certo rilievo?

Analogamente i Comuni potranno effettuare dei lavori se non è ancora avvenuto il passaggio delle strade alle provincie?

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credo che occorra fare una distinzione tra una legislazione di carattere generale ed una serie di leggi di carattere speciale, che riguardano anche le strade. Ora, è attualmente in vigore una legge di carattere generale per cui ogni ente provvede alla manutenzione straordinaria e ordinaria delle strade che fanno parte del proprio patrimonio. Quindi, attualmente, l'A.N.A.S. provvede a quelle strade che ha anche in manutenzione facoltativa, mentre i Comuni provvedono alle strade comunali.

Però vi sono contemporaneamente in applicazione leggi di carattere particolare che consentono anche la costruzione straordinaria di strade e, si intende, vi è anche la legge per la Cassa del Mezzogiorno e la legge per le aree depresse. In base a queste due leggi sono state già sistemate alcune migliaia di chilometri di rete stradale.

Nei programmi di queste due leggi, in corso di approvazione, sono previste ulteriori costruzioni nei tratti di strada compresi nelle varie provincie, e sono comprese anche costruzioni straordinarie di strade.

AMIGONI. Avevo fatto la mia osservazione perchè il Consiglio provinciale di Como ha discusso quali erano le strade che sarebbero diventate statali in virtù del disegno di legge in discussione e ha ritenuto di dover chiedere al Ministero dei lavori pubblici di non classificare statali le due strade più importanti della provincia, osservando che se esse fossero rimaste per tre o quattro anni nelle attuali condizioni diverrebbe impossibile effettuare quei lavori di miglioramento che, pur con sacrificio, si debbono fare.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Forse la mia risposta è stata insufficiente. L'articolo 25 del provvedimento in esame stabilisce che il Ministero dei lavori pubblici forma il piano di tutte le strade classificate statali; e in secondo luogo dice che il passaggio di alcune strade dalle provincie allo Stato avviene mediante l'emanazione di un decreto del Ministro dei lavori pubblici, che le classifica. Quindi la strada diventa statale agli effetti di legge soltanto nel momento in cui il Ministro dei lavori pubblici, con speciale decreto, lo stabilisce. Fino a quel momento la strada non è statale. Ammettiamo per ipotesi che il Ministro dei lavori pubblici, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge predisponga il piano di classificazione delle strade statali. Una o più di queste strade diventeranno statali nel 1964-65. Nel frattempo, a tutti gli effetti di legge, la strada è provinciale; su questo non ci può essere nessun dubbio.

CROLLALANZA. Credo di poter chiarire l'equivoco. Abbiamo approvato numerose leggi di piccola entità con le quali venivano classificate, tra quelle statali, determinate strade provinciali. Alcune di queste strade, per le quali esiste già una legge che le classifica statali, non

sono ancora di fatto entrate a far parte del patrimonio dell'A.N.A.S., e non hanno ancora avuto le cure manutentorie previste nella legge che le classificava statali. Nel frattempo, se l'Amministrazione provinciale o comunale di una di queste strade che sono diventate statali volesse fare dei lavori per i quali l'A.N.A.S. non ha ancora i mezzi necessari, si vedrebbe ostacolata dalla Giunta provinciale amministrativa. Questo è il punto.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il senatore Amigoni fa un'altra ipotesi. L'ipotesi alla quale il senatore Crollalanza si riferisce è quella della strada statale che non passa subito effettivamente in manutenzione all'A.N.A.S. Ma la provincia, pur volendo, in questo caso non può intervenire, perchè la strada giuridicamente è diventata statale. Il provvedimento in discussione stabilisce invece che il Ministro dei lavori pubblici fa un elenco di tutte le strade statali: tale elenco risulterà composto, non solo di tutte le strade che si vorranno far divenire statali, ma anche di quelle che lo sono attualmente. Quindi si avrà un primo elenco delle strade classificate statali in base alle leggi generali o speciali. Vi sarà poi un altro elenco di strade che attualmente sono provinciali e che diventeranno statali. Esse lo diverranno non per effetto del piano, ma in un secondo momento, ossia man mano che il Ministro dei lavori pubblici emanerà i decreti di passaggio. Fino al giorno in cui il Ministro non avrà emanato tali decreti, le strade rimarranno provinciali a tutti gli effetti di legge.

Ritengo di aver risposto almeno ad alcune delle richieste più importanti. Riferirò comunque all'onorevole Ministro circa le ulteriori richieste di chiarimenti e di assicurazioni che sono state formulate, in modo che egli sia in condizione, intervenendo nella prossima seduta, di rispondere ampiamente.

PRESIDENTE, *relatore*. Desidererei sapere se, dopo le dichiarazioni fatte dal rappresentante del Governo, la Commissione ritenga ancora necessario l'intervento del Ministro alla prossima seduta.

AMIGONI. Credo che l'intervento del Ministro sarebbe preferibile, ma qualora egli fosse impossibilitato a partecipare ad una prossima seduta di questa Commissione, penso che potremmo egualmente discutere gli articoli del disegno di legge.

PRESIDENTE, *relatore*. Bisogna tenere presente che il Ministro ora è malato e potrebbe darsi che non fosse in condizione, la prossima settimana, di poter intervenire alla nostra seduta. In questo caso bisogna decidere sul da farsi.

RESTAGNO. Se il Ministro non potrà intervenire, noi esamineremo gli articoli di questo disegno di legge. Mi permetto di rilevare che esso è stato già ampiamente discusso nei due rami del Parlamento e credo che non si possa aggiungere molto a quanto è già stato detto, a meno che non si vogliano proporre degli emendamenti, cosa che non riterrei opportuna.

CROLLALANZA. La richiesta dell'intervento del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro del tesoro alla prossima seduta della nostra Commissione non è stata motivata dal dubbio che l'onorevole Sottosegretario non potesse darci opportuni chiarimenti su alcuni aspetti del disegno di legge in discussione: è nota infatti l'autorità e la competenza dell'onorevole Sottosegretario. Non ci facciamo neanche illusioni che, in un'ulteriore discussione del provvedimento, si possa stabilire una norma che assicuri il finanziamento delle spese occorrenti per il passaggio delle strade provinciali all'A.N.A.S. Se ho ben capito, invece, anche da parte del senatore Cappellini si è mirato ad ottenere l'assicurazione che in sede di presentazione degli stati di previsione della spesa dei vari dicasteri si possa considerare garantito fin da questo momento o per lo meno dal prossimo esercizio — ecco perchè sarebbe necessaria la presenza del Ministro del tesoro — un congruo stanziamento come prima applicazione dell'articolo 15 del disegno di legge in esame. Entro questi limiti, mi sembra che l'intervento dell'onorevole Ministro non farebbe che completare le dichiarazioni già rese dall'onorevole Sottosegretario, rafforzando quelle

assicurazioni che ci potrebbero sollevare da molte perplessità e potrebbero ravvivare i nostri buoni propositi di approvare il provvedimento in discussione.

CAPPELLINI. Condivido il pensiero del senatore Crolallanza. Però ho posto anche un'altro quesito: quello di una risposta precisa in ordine al disegno di legge n. 2041. A tal fine sarebbe necessaria la presenza, oltre che del Ministro dei lavori pubblici, anche del Ministro del tesoro o del suo Sottosegretario.

CERABONA. Desidero rilevare che la presenza del Ministro in una prossima seduta sarebbe necessaria, ai fini di un chiarimento più preciso.

PRESIDENTE, *relatore*. Dato il desiderio, manifestato dalla Commissione, di avere dalla viva voce del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro del tesoro — o dai loro rappresentanti — una parola più ampiamente chiarificatrice circa le obiezioni sollevate intorno al disegno di legge in esame, il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gui e Bettiol Giuseppe: « Norme relative alla espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova » (2372) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gui e Bettiol Giuseppe: « Norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, di cui sono io stesso relatore.

Il provvedimento in discussione la cui approvazione è vivamente attesa dalla cittadinanza di Padova, è già passato al vaglio dell'altro ramo del Parlamento, che ne ha riconosciuto la fondamentale opportunità. Si tratta, in sintesi, di un provvedimento che, pur non richiedendo alcun contributo finanziario da parte dello Stato, mette Padova in condizioni di risolvere in via autonoma, uno dei suoi più assillanti problemi: quello della sua zona industriale.

CERABONA. Desidererei avere qualche chiarimento. Nella legge si parla di espropriazioni, ma nulla è detto circa la possibilità, da parte dell'espropriato, di non accettare quello che è imposto dal Prefetto. Questa è una lacuna che andrebbe, secondo me, colmata.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I normali gravami contro il decreto del Prefetto discendono dalla legge generale.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

Sono dichiarate di pubblica utilità e sono considerate indifferibili ed urgenti, ad ogni effetto di legge, le opere tutte occorrenti per l'impianto, l'esercizio e l'attrezzatura dei servizi della zona industriale e del porto fluviale di Padova, delimitati come da annessa planimetria che, vistata dal Ministro dei lavori pubblici, verrà depositata nell'archivio di Stato, nonchè le opere per l'impianto e la sistemazione nella zona stessa di stabilimenti industriali tecnicamente organizzati e costruzioni annesse.

(*È approvato*).

Art. 2.

A tal fine il Consorzio per la zona industriale ed il porto fluviale di Padova, approvato con decreto 11 dicembre 1956, n. 45999, del prefetto di Padova, può chiedere l'occupazione d'urgenza e la espropriazione per

pubblica utilità delle aree edificabili e dei fabbricati esistenti entro i confini della zona industriale e del porto fluviale.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'occupazione ed espropriazione dei terreni ed all'attuazione delle opere si provvede anche gradualmente, mediante piani particolareggiati deliberati dall'assemblea del Consorzio e resi esecutivi dal Prefetto.

(*È approvato*).

Art. 4.

L'indennità di espropriazione sarà ragguagliata al valore venale del terreno considerato come agricolo, indipendentemente dalla sua eventuale edificabilità e prescindendo da ogni incremento di valore che si sia verificato o possa verificarsi direttamente o indirettamente in dipendenza di opere pubbliche e di ogni altra operazione che si riconnetta, comunque, all'impianto e alla sistemazione della zona industriale e del porto fluviale.

L'indennità predetta va calcolata considerando in ogni caso il terreno agricolo siccome libero da vincoli di contratti agrari e tenendo conto del maggior valore che hanno i fondi situati nei pressi della città.

Sulla indennità così determinata spetta al fittavolo o al mezzadro una quota pari alla differenza tra il valore del terreno considerato libero e quello del terreno vincolato.

A favore di chi conduce l'azienda agricola verrà, inoltre, corrisposta una somma pari al dieci per cento della indennità di espropriazione per facilitare il trasferimento e la ricostituzione dell'azienda.

(*È approvato*).

CERABONA. Quanto è detto qui mi sembra eccessivo!

PRESIDENTE, *relatore*. Debbo ripetere che a Padova sono tutti favorevoli a questa norma e ne hanno sollecitato l'approvazione.

A mio avviso l'articolo dovrebbe essere senza altro approvato. Mi sembra anzi che si esprimano in esso dei concetti interessanti e giusti.

CERABONA. Desidererei un chiarimento per quanto riguarda il prezzo del terreno.

PRESIDENTE, *relatore*. Il prezzo sarà eguagliato al valore del terreno considerato agricolo. Il criterio seguìto è questo. Il terreno viene valutato come agricolo e considerato libero da qualsiasi contratto. Ad esempio, il terreno condotto a mezzadria o con altre forme contrattuali perde di valore perchè è già vincolato a determinati contratti. Allora la legge stabilisce che il terreno viene valutato al valore venale, ossia come se non fosse occupato. Al proprietario viene però data una quota di valore come se il terreno fosse occupato, perchè in effetti è occupato; e la differenza va a beneficio del colono o del mezzadro.

CERABONA. Forse il mio dubbio non è stato bene espresso. Io desideravo sapere come è stabilito il valore venale. Ossia quali sono le norme che regolano il valore venale?

PRESIDENTE, *relatore*. Sono le norme di cui alla legge 25 giugno 1865, n. 2359, citata nel successivo articolo.

CERABONA. Questo va bene; ma se non ci fosse un accordo sul valore?

CAPPELLINI. Si terrà conto del valore del mercato in quel momento!

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 5.

Il presidente del Consorzio pubblica l'elenco dei beni da espropriare, indicando il prezzo offerto per le espropriazioni.

Decorsi trenta giorni dalla pubblicazione, il Prefetto, su richiesta del presidente del Consorzio, ordina il deposito delle somme offerte nella Cassa depositi e prestiti e, in seguito

alla presentazione dei certificati comprovanti l'eseguito deposito, pronuncia la espropriazione.

Per quanto non diversamente disposto rimangono in vigore le norme di cui alla legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il Consorzio per la zona industriale ed il porto fluviale di Padova provvede, in conformità ai piani particolareggiati, alla assegnazione delle aree provenienti dalle suddette espropriazioni a singole aziende per l'impianto di stabilimenti industriali tecnicamente organizzati ed opere annesse, fissando un sovrapprezzo sul valore d'esproprio nella misura che sarà stabilita dal Consiglio direttivo dell'Ente con deliberazioni da approvarsi dal Prefetto.

I proventi di tale sovrapprezzo verranno devoluti alla spesa per le opere necessarie per i servizi pubblici della zona industriale e del porto fluviale.

Nell'atto di assegnazione dovrà essere indicato il termine entro il quale dovrà essere iniziato il funzionamento dello stabilimento e la penale a favore del Consorzio per il ritardo.

(*È approvato*).

Art. 7.

Le strade pubbliche costruite dal Consorzio entro i confini della zona industriale e del porto fluviale saranno iscritte, ad ogni effetto di legge, nell'elenco delle strade comunali.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La planimetria, di cui all'articolo 1 del disegno di legge, sarà allegata al resoconto stenografico della seduta odierna.

Approvazione del disegno di legge: « Cancellazione da linea navigabile dell'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e per il canale Anfora » (2351)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Cancellazione da linea navigabile dell'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e per il canale Anfora », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

L'allacciamento idroviario fra Aquileia e Porto Buso per il fiume Terzo e per il canale Anfora classificato tra le linee navigabili di 2ª classe con il regio decreto 4 ottobre 1928, numero 2479, è cancellato dall'elenco delle linee navigabili.

Di questo disegno di legge sono io stesso relatore. Debbo rilevare che dalla relazione che accompagna il testo governativo risulta evidente la necessità di approvare il provvedimento in discussione. D'altra parte, non si può provvedere alla sistemazione della bonifica del consorzio aquilense perchè esiste il vincolo di questo canale considerato navigabile, ma che in effetti, e da tempo, non è più tale. Raccomando pertanto il disegno di legge all'approvazione della Commissione.

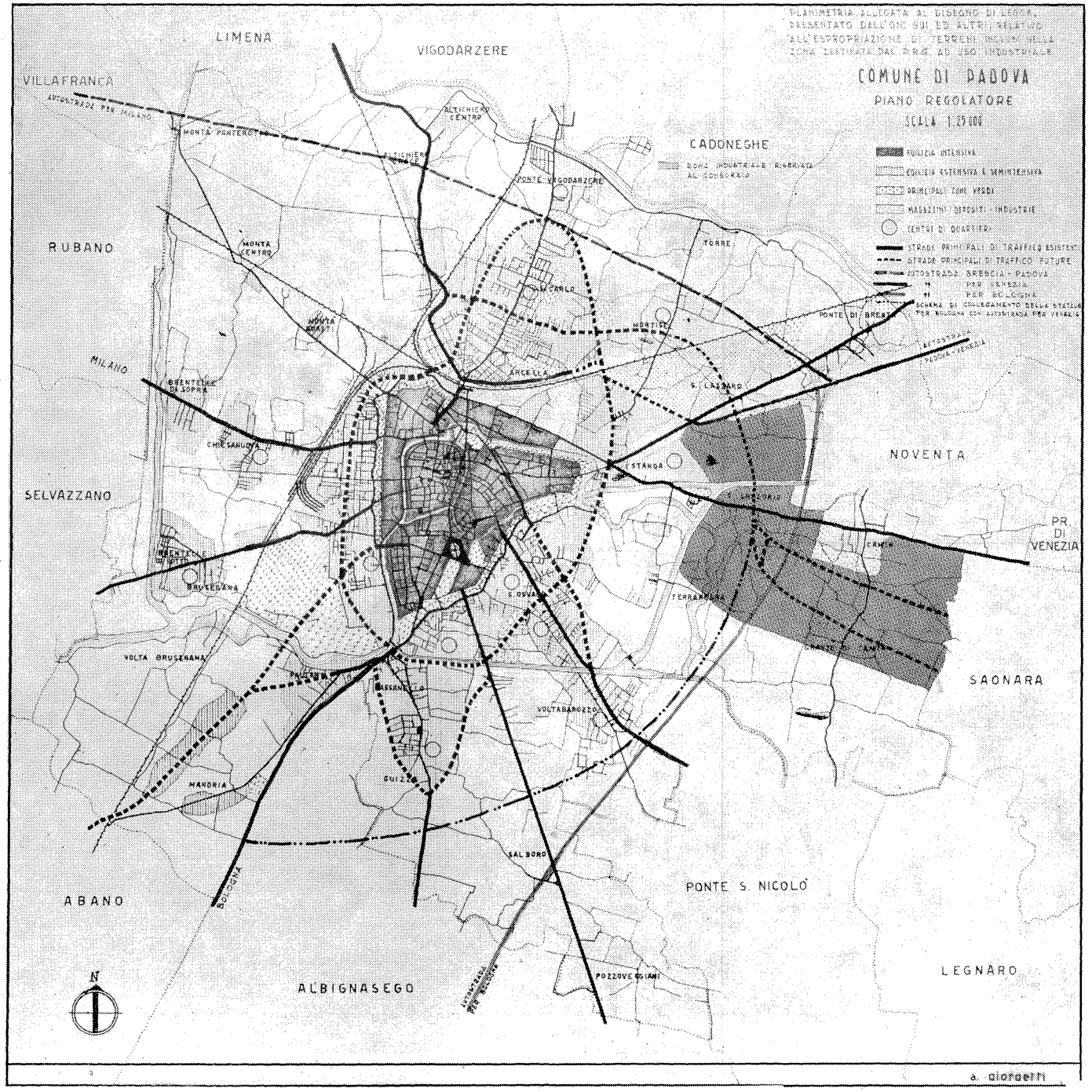
Poichè nessuno domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12.

DOTT. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.


PLANIMETRIA ALLEGATA AL DISEGNO DI LEGGE
PRESENTATO DALL'ON. GUI ED ALTRI RELATIVO
ALL'ESPROPRIAZIONE DI TERRENI INCLUSI NELLA
ZONA DESTINATA DAL P.R.G. AD USO INDUSTRIALE
COMUNE DI PADOVA
PIANO REGOLATORE
SCALA 1:25 000
EDILIZIA INTENSIVA
EDILIZIA ESTENSIVA E SEMINTENSIVA
PRINCIPALI ZONE VERDI
MAGAZZINI DEPOSITI INDUSTRIE
CENTRI DI QUARTIERE
STRADE PRINCIPALI DI TRAFFICO ESISTENTI
STRADE PRINCIPALI DI TRAFFICO FUTURE
AUTOSTRADA BRESCIA - PADOVA
" PER VENEZIA
" PER BOLOGNA
SCHEMA DI COLLEGAMENTO DELLA STAZIONE
PER BOLOGNA CON AUTOSTRADA PER VENEZIA
LIMENA
VIGODARZERE
VILLAFRANCA
CADONEGHE
ZONA INDUSTRIALE RISERVATA AL CONSORZIO
RUBANO
MILANO
SELVAZZANO
NOVENTA
PR. DI VENEZIA
SAONARA
ABANO
PONTE S. NICOLÒ
LEGNARO
ALBIGNASEGO
BOLOGNA
N
a. giorgetti