SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

VENERDÌ 10 DICEMBRE 1965

(55ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(1273)** (*D'iniziativa dei deputati Foderaro ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione ed approvazione con modificazioni)** (1):

PRESIDENTE . . *Pag.* 774, 775, 776, 778, 779, 780
CHIARIELLO 776
CROLLALANZA 776
DE UNTERRICHTER, *relatore* 775, 776, 777, 778, 779
FERRARI Francesco 776, 778, 779
FLORENA 779
FOCACCIA 775, 777, 779
GENCO 775, 779
GIANCANE 777
INDELLI 777
LOMBARDI 779
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . *Pag.* 777, 779
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 778
SPASARI 779

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modificazione dell'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

« Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » **(1438-*Urgenza*)** (*D'iniziativa dei senatori Lombardi ed altri*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 780, 781, 782
FERRARI Francesco 781
FERRARI Giacomo 782
GENCO, *relatore* 781, 782
LOMBARDI 781, 782
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 781, 782

« Modifiche all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » **(1440) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . 783, 785, 786, 788, 789, 791, 792
ADAMOLI 784, 786, 792
DERIU 786, 789, 791
DE UNTERRICHTER 786

GENCO . . . . . *Pag.* 785, 786
GIANCANE, *relatore* 783
RESTAGNO 791
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 789

« Autorizzazione della spesa di lire 9 milioni e 500 mila per pagamenti suppletivi relativi ai lavori di completamento della Ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-Esposizione) » **(1444)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 782, 783
LOMBARDI, *relatore* 783

« Proroga delle norme contenute nel titolo terzo del decreto-legge 15 marzo 1965, numero 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, recante interventi per la ripresa dell'economia nazionale » **(1458)** (*D'iniziativa dei senatori Giancane ed altri*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 770, 771, 772
FERRARI Giacomo 771
FLORENA 771
GENCO 771
GIANCANE 770
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 771

« Proroga del termine previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 724, in materia di appalti e revisione dei prezzi di opere pubbliche » **(1460)** (*D'iniziativa del senatore Genco*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 773
GENCO 773
ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 773

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Indelli, Lombardi, Martinez, Massobrio, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano e Vergani.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Romita e per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Giancane ed altri: « Proroga delle norme contenute nel titolo terzo del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, recante interventi per la ripresa dell'economia nazionale » (1458)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Giancane, Zannier e Lombardi: « Proroga delle norme contenute nel titolo terzo del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, recante interventi per la ripresa della economia nazionale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Avendo ricevuto soltanto ieri la comunicazione dell'assegnazione di questo disegno di legge, non ho avuto il tempo materiale di nominare un relatore. Pertanto, se non si fanno osservazioni, darei la parola al suo primo firmatario, senatore Giancane, che potrà agevolmente illustrarci il provvedimento.

G I A N C A N E . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, non ho molto da dire, in quanto la relazione che è allegata al disegno di legge è piuttosto esauriente.

Come tutti sapete, i risultati dell'iniziativa assunta con la emanazione del così detto super-decreto sono stati più volte illustrati e documentati: in sintesi, essi si traducono nelle seguenti cifre arrotondate:

1) opere di conto degli Enti locali e di altri Enti, ammesse a concorso o contributo dello Stato;

a) lavori appaltati: periodo 15 marzo-30 settembre 1965, miliardi 196 (nel corrispondente periodo del 1964, miliardi 58) periodo gennaio-settembre 1965, miliardi 228 (nel corrispondente periodo del 1964, miliardi 105);

b) appalti aggiudicati prima del decreto-legge e rimessi in movimento: miliardi 467;

2) opere di conto dello Stato: lavori appaltati nel periodo gennaio-settembre 1965, miliardi 69 (nel corrispondente periodo del 1964, miliardi 56);

3) opere di competenza dell'ANAS: lavori appartati nel periodo gennaio-settembre 1965, miliardi 119 (nel corrispondente periodo del 1964, miliardi 38);

4) progetti approvati, dal 15 marzo al 30 settembre 1965, miliardi 685 (opere programmate e finanziate prima del 1965).

Sulla base di queste cifre, si può affermare che le misure attuate con il decreto-legge hanno determinato un consistente acceleramento di attività nel campo delle opere pubbliche, specie di quelle ammesse a concorso e contributo dello Stato, le quali rappresentano la maggior parte degli interventi svolti dal Ministero dei lavori pubblici ed il settore in cui si erano verificati i ritardi più gravi. L'esigenza per cui tali misure furono decise non è, però, venuta meno, anche se la situazione economica generale e quella del settore appaiono sensibilmente migliorate: la scadenza di quelle disposizioni al 31 dicembre prossimo venturo determinerebbe, infatti, una diminuzione del valore delle costruzioni, un notevole rallentamento delle attività di approvazione dei progetti e di appalto dei lavori e l'immobilizzo delle molte opere, il cui finanziamento, effettuato negli anni scorsi, non risponde alla nuova situazione di mercato ed al sopravvenuto mutamento dei costi.

Da qui la necessità di prorogare ancora le indicate disposizioni del decreto-legge, fino al 30 giugno 1966, con il presente disegno di legge, il quale è costituito da due articoli: nel primo si dice che le disposizioni contenute nel Titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, sono prorogate al 30 giugno 1966; nel secondo, si stabilisce che la legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ed ha effetto dal 1° gennaio 1966.

Non ho altro da aggiungere, tranne che invitare la Commissione ad approvare questo provvedimento.

G E N C O . Sono perfettamente d'accordo sulla necessità di prorogare il decreto-legge 15 marzo 1965, per gli effetti utili che esso ha avuto in questo settore. Però vorrei proporre di prorogarlo fino al 31 dicembre 1966, invece che fino al 30 giugno, per evitare che prima del giugno 1966 ci si trovi ancora una volta nella necessità di prorogare queste disposizioni.

P R E S I D E N T E . La dimostrazione dei benefici apportati da questo decreto-legge è data dalle cifre. Quindi, dal momento che le situazioni congiunturali che lo hanno provocato non sono scomparse, sono anch'io d'accordo sulla necessità di una proroga.

F L O R E N A . Sono perfettamente d'accordo con il senatore Genco circa l'opportunità di prorogare le disposizioni in questione fino al 31 dicembre 1966.

F E R R A R I G I A C O M O . Non abbiamo alcunchè da eccepire circa questa proroga del decreto-legge proposta dai senatori Giancane, Zannier e Lombardi, e siamo anche favorevoli alla proposta fatta dal senatore Genco, cioè di prorogare le disposizioni in questione fino al 31 dicembre 1966.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo concorda perfettamente con gli obiettivi e con le ragioni di questa proroga delle norme contenute nel titolo terzo del decreto-legge 15 marzo 1965.

Le ragioni sono state già illustrate dal senatore Giancane; ad esse vorrei aggiungerne un'altra, cioè che gli effetti positivi, che pure si sono avuti, non si sono totalmente sviluppati, in quanto esistono ancora dei contributi fermi o non messi in movimento, e ciò giustifica la proroga di queste disposizioni, affinchè possano farsi sentire tutti gli effetti benefici, oltre quelli già manifestatisi.

Vorrei comunicare anche che il Ministero dei lavori pubblici ha intenzione — come del resto ha già ripetutamente detto il mi-

nistro Mancini in varie occasioni — di rendere in qualche modo permanenti quelle disposizioni del decreto-legge che si siano manifestate particolarmente positive ed utili, in modo da evitare in futuro, attraverso un permanente snellimento di procedure, il formarsi di residui di finanziamenti concessi e non utilizzati.

A questo scopo, il ministro Mancini ha nominato una Commissione, la quale ha già lavorato ed ha già presentato una prima relazione in cui ha proposto la conferma delle disposizioni contenute nella legge di cui oggi si discute la proroga, con alcune modifiche di perfezionamento.

È intenzione del Ministero dei lavori pubblici, pertanto, presentare quanto prima un provvedimento da discutere in sede parlamentare o un disegno di legge-delega che consenta al Governo di approfondire la materia, di rendere più armonico il complesso delle nuove norme e di dare loro efficacia permanente.

Questa proroga, quindi, oltre a consentire lo svilupparsi di tutti i benefici del decreto-legge, permetterà anche al Ministero ed al Parlamento di proporre ed approvare norme permanenti che possano prendere il posto della legge in questione ed avere validità e continuità soddisfacenti.

Sotto questo profilo, mi pare che il prorogare al 30 giugno o al 31 dicembre non faccia alcuna differenza; forse il rinviare fino al 31 dicembre costituisce una maggiore cautela; ad ogni modo, ritengo che nel prossimo anno verrà presentato il provvedimento di cui parlavo poc'anzi, per cui mi pare che si possa anche accettare la proposta del senatore Genco di prorogare fino al 31 dicembre l'efficacia delle norme in questione.

P R E S I D E N T E . 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.

Le disposizioni contenute nel Titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito, con modificazioni, nella legge 13 maggio 1965, n. 431, sono prorogate al 30 giugno 1966.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Genco un emendamento tendente a sostituire alle parole: « 30 giugno 1966 » le altre: « 31 dicembre 1966 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ed ha effetto dal 1° gennaio 1966.

Per quanto concerne questo articolo, propongo di sopprimere le parole « ed ha effetto dal 1° gennaio 1966 », in quanto, trattandosi della proroga di una disposizione che scade il 31 dicembre 1965, è chiaro che essa entrerà in vigore il 1° gennaio 1966.

Metto ai voti quest'emendamento soppressivo.

(*È approvato*).

Propongo inoltre di sostituire le parole: « il giorno della sua pubblicazione », con la formula più usuale: « il giorno successivo a quello della sua pubblicazione ».

Metto ai voti quest'emendamento sostitutivo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Genco: « Proroga del termine previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 724, in materia di appalti e revisione dei prezzi di opere pubbliche » (1460)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Genco: « Proroga del termine previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 724, in materia di appalti e revisione dei prezzi di opere pubbliche ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Per ragioni identiche a quelle già dette a proposito del precedente disegno di legge, prego il senatore Genco, firmatario del progetto in esame, di volerlo illustrare.

G E N C O . Signor Presidente onorevoli senatori, onorevole Sottosegretario, questo disegno di legge non avrebbe bisogno di una illustrazione in quanto, sfortunatamente, è già la quarta volta che ci occupiamo dell'argomento.

Fin dal primo momento della presentazione del provvedimento in materia di appalti e revisione dei prezzi di opere pubbliche ne avvertii la inefficacia; i fatti mi hanno dato ragione dopo poco tempo, ed io proposi la sospensione della nuova legge.

Mi consta che presso il Ministero dei lavori pubblici una Commissione si sta occupando di questi problemi da diversi mesi senza riuscire ancora ad articolare un provvedimento che sia efficace e che sia, soprattutto, semplice. Perciò, qualche giorno fa, parlando con il sottosegretario de' Cocci, l'ho pregato di chiamare a far parte di questa Commissione anche tecnici di altri Dicasteri ed egli ha accolto la mia richiesta.

Per quanto concerne la presentazione di questo provvedimento, avrei gradito che il disegno di legge portasse anche la firma dei colleghi Giancane e Zannier, ma essi l'altro giorno non erano presenti in Senato e vi ho dovuto rinunciare.

Si tratta, in sostanza, di prorogare il termine previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 724, fino al 31 dicembre 1966; ritengo che tale proroga sia necessaria e che la data del 31 dicembre sia abbastanza cautelativa.

In conclusione, invito la Commissione ad esprimersi in senso favorevole al disegno di legge.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Concordo pienamente con quanto ha detto il senatore Genco ed aggiungo che gli uffici del Ministero dei lavori pubblici stanno lavorando per chiarire le procedure legate al nuovo sistema per gli appalti e per la revisione dei prezzi.

Nella relazione che accompagna il disegno di legge vedo citati recenti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulle analisi-tipo e sono in grado di assicurare la Commissione che gli studi stanno continuando e, anzi, si sono intensificati. S'intende infatti arrivare a formulare analisi-tipo corrette e di validità generale, che serviranno non solo a rendere facilmente applicabile in tutti gli uffici il nuovo sistema di revisione dei prezzi, ma anche a fornire dati più sicuri per le nostre progettazioni.

Accade, infatti, spesso che la progettazione di opere pubbliche da parte del Ministero venga basata su analisi di prezzi o su elementi di costo, che non sempre sono attendibili e, pertanto, si hanno come conseguenza le continue perizie per le varianti, oppure perizie suppletive che nulla hanno a che fare con i preventivi di spesa.

Gli studi che si stanno compiendo in materia presso il Ministero non serviranno dunque solamente ad applicare meglio le nuove disposizioni sulle revisioni dei prezzi, ma forniranno validi elementi per una concreta ed integrale progettazione nel campo delle opere pubbliche in modo di aver presenti, fin dall'inizio, tutti gli elementi di tempo, di difficoltà tecniche e di costo delle opere da realizzare.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

Il termine previsto dalla legge 26 giugno 1965, n. 724, è ulteriormente prorogato a tutto il 31 dicembre 1966.

Sarà forse opportuno, invece di dire « prorogato a tutto il 31... » « prorogato al 31... ».

Metto ai voti l'articolo 1, con l'emendamento di carattere formale da me indicato.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: « Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1273) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Foderaro, Caiazza, Sammartino, Marzotto, Bima, Bartole, Spinelli, Gasco, Origlia, Helfer, Napolitano Francesco, Buffone, Nucci, Bianchi Gerardo, Franzo e Simonacci: « Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Informo gli onorevoli senatori che, secondo i criteri già esposti nella seduta del 23 novembre scorso, sui quali la Commissione mostrò, in linea di massima, di concordare, il relatore, senatore De Unterrichter, ha predisposto un nuovo testo del disegno di legge, così formulato:

Articolo unico.

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

Art. 50 - (Pneumatici e sospensioni) — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti.

Sia le ruote che i pneumatici o sistemi equivalenti montati sui predetti veicoli circolanti dovranno essere in perfetta efficienza, ossia privi di lesioni che ne possano compromettere la stabilità.

In particolare i pneumatici dovranno avere il battistrada con il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e su tutta la sua circonferenza; l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli e motoveicoli e 0,50 millimetri per i ciclomotori.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi debbono essere muniti di idonei organi di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con un veicolo a motore indicato nei comma precedenti nel quale manchino i pneumatici o sistemi equivalenti, ovvero questi e le ruote relative non siano in perfetta efficienza, ovvero i pneumatici siano consumati oltre il limite stabilito al terzo comma, ovvero circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000; per i motoveicoli ed i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000.

Prego ora il senatore De Unterrichter di volerci illustrare il nuovo testo.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Onorevoli senatori, le nuove disposizioni recate dal presente disegno di legge avrebbero dovuto trovare più opportuno collocamento all'articolo 310 del Regolamento del Codice della strada che, per l'appunto, parla di pneumatici o di sistemi equivalenti nonchè delle caratteristiche che questi devono avere.

I presentatori del testo in esame hanno tuttavia avuto qualche perplessità nel modificare con una norma di legge un articolo di Regolamento ed allora hanno pensato di rivedere l'articolo 50 del decreto sulla circolazione stradale che reca come titolo: « pneumatici e sospensioni ».

Nel corso della discussione alla Camera dei deputati si è cercato di inserire nel disegno di legge tutta una serie di norme particolari che non erano, a mio avviso, conciliabili con la corretta redazione del provvedimento stesso. Pertanto, come relatore del disegno di legge (e con l'assenso dell'onorevole Foderaro e di altri deputati presentatori) ho predisposto un nuovo testo del provvedimento che si presenta semplificato rispetto a quello approvato dalla Camera dei deputati, ma sostanzialmente identico per quanto riguarda le disposizioni sulle condizioni dei pneumatici dei veicoli circolanti.

La prima parte del nuovo testo recita dunque:

« L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

Art. 50 - (*Pneumatici e sospensioni*) — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti ».

A proposito dell'espressione « sistemi equivalenti » desidero dire che nè il Regolamento nè il Codice della strada precisano in modo tecnico di che cosa si tratti. Ritengo, tuttavia, che ci si voglia riferire alla gomma piena.

Il successivo comma stabilisce: « Sia le ruote che i pneumatici o sistemi equivalenti montati sui predetti veicoli circolanti dovranno essere in perfetta efficienza, ossia privi di lesioni che ne possano compromettere la stabilità ».

FOCACCIA. Mi pare che, invece di « stabilità », si dovrebbe più propriamente parlare di « sicurezza ».

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Per la verità, anch'io mi sono posto il quesito e, se ho optato per il termine « stabilità », è perchè questo si riferisce alle ruote ed ai pneumatici i quali non devono avere lesioni tali da compromettere, per l'appunto, la stabilità.

Se, tuttavia, la Commissione ritiene che sia più opportuno parlare di « sicurezza », non ho nulla da obiettare e mi dichiaro favorevole alla proposta del senatore Focaccia.

PRESIDENTE. Sarebbe forse il caso, a mio avviso, di eliminare dal comma in esame la parola « ossia », in modo che non si ritenga che quanto è detto prima di questo termine sia equivalente a quello che viene detto dopo, che, invece, costituisce soltanto una precisazione parziale.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Ritengo invece che si debba precisare che cosa si intenda per perfetta efficienza delle ruote e dei pneumatici e, pertanto, dire « ossia privi di lesioni che ne possano compromettere la stabilità » mi pare quanto mai opportuno.

Aggiungo inoltre che, nel secondo comma, si parla di « veicoli circolanti » per fare ben intendere che le norme in oggetto si dovranno applicare solo agli automezzi in circolazione e non, per esempio, a quelli lasciati inutilizzati nelle autorimesse.

GENCO. Non concordo con questa impostazione del senatore De Unterrichter e, a mio avviso, bisognerebbe invece togliere dal testo il termine « circolanti ». Mi

sembra infatti quanto mai pacifico che le sanzioni si applicano solo ai veicoli circolanti che non rispondono a tutti i requisiti richiesti dalla legge e non ai veicoli che, invece, giacciono nelle autorimesse o, che comunque, sono inutilizzati.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. In effetti, il termine « circolanti » è stato inserito *ad abundantiam* nel testo del provvedimento, con il solo intento, ripeto, di precisare meglio che le sanzioni di cui trattasi si applicano solo ai veicoli in circolazione e non a quelli in disuso.

Comunque, mi rimetto a quello che vorrà decidere la Commissione.

Proseguendo nell'esame dei singoli commi, del nuovo testo, il terzo stabilisce che: « In particolare i pneumatici dovranno avere il battistrada con il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e su tutta la sua circonferenza; l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli e motoveicoli e 0,50 millimetri per i ciclomotori ».

Il parere dell'Ispettorato della motorizzazione civile era che, nel testo del provvedimento, non si dovesse precisare in millimetri l'altezza del rilievo del battistrada; da parte della Camera dei deputati, invece, si è insistito perchè si stabilisse che i pneumatici degli autoveicoli e motoveicoli avessero un rilievo non inferiore ad un millimetro e quelli dei ciclomotori non inferiore a mezzo millimetro e, per la verità, anch'io sarei dell'avviso di conservare nel testo del provvedimento questa precisazione.

A seguito di un'attenta rilettura, mi accorgo che il terzo comma non fa che specificare quanto già stabilito dal secondo comma: propongo pertanto di unificare i due commi in uno solo.

FERRARI FRANCESCO. Personalmente, sono invece contrario all'ultima parte del terzo comma che si riferisce alla altezza in millimetri del battistrada dei veicoli, motoveicoli e ciclomotori e ciò perchè mi rendo conto delle difficoltà che tali verifiche potrebbero comportare.

Ritengo infatti che, per effettuare tali misurazioni, occorrerebbero particolari strumenti: il che, a mio avviso, complicherebbe inutilmente questo accertamento.

Pertanto, quando si dice che i pneumatici dovranno avere il battistrada con il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e circonferenza, mi pare che ciò sia più che sufficiente per l'accertamento da parte degli agenti. Infatti, quando si vedrà un pneumatico liscio, allora si potranno fare le dovute contestazioni senza ricorrere all'accertamento del millimetro o del mezzo millimetro, che mi pare quanto mai difficile da effettuare.

Si dovrebbe infatti fermare il veicolo, sequestrarlo e poi, dinanzi all'autorità giudiziaria, nominare un perito che stabilisca se i pneumatici presentano un battistrada inferiore al millimetro o al mezzo millimetro.

Propongo dunque che l'ultima parte del comma, dopo la parola « circonferenza » venga soppressa.

CROLLALANZA. Concordo con la proposta del senatore Ferrari, per le difficoltà di effettuare queste misurazioni e per le contestazioni che potrebbero derivarne.

Mi permetto inoltre di far osservare che, invece di dire che « i pneumatici dovranno avere il battistrada con il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza ... » si dovrebbe più propriamente precisare che: « i pneumatici dovranno avere il battistrada ben visibile, nel disegno a rilievo, su tutta la sua larghezza, eccetera ».

Cioè il requisito del disegno a rilievo lo farei seguire come una necessità di accertamento, dopo, però, che si è constatato che il battistrada è ben visibile.

PRESIDENTE. Mi pare che si tratti di una modificazione più di forma che di sostanza, la quale, pertanto, nulla cambia del contenuto della norma.

CHIARIELLO. Sarei del parere di non modificare affatto il terzo comma del testo in esame.

Su che cosa, infatti, verte il controllo dei pneumatici? Sul disegno ben visibile del battistrada e sui millimetri di spessore dello stesso; nel primo caso, si tratta di una verifica un po' soggettiva mentre, nel secondo caso, ci si trova dinanzi a dati di fatto oggettivi.

Sappiamo bene che cosa succede giornalmente sulle nostre strade. Gli agenti fanno rilevare ai proprietari degli autoveicoli che i loro pneumatici sono lisci ed i proprietari contestano queste affermazioni; dal che nascono complicazioni e lungaggini che, invece, adottando il sistema della misurazione in millimetri del battistrada, sarebbero eliminate.

G I A N C A N E . Poichè il nuovo testo in esame è stato concordato tra i presentatori del disegno di legge alla Camera ed il relatore al Senato, senatore De Unterrichter, ritengo che non vi debbano essere introdotte nuove modifiche di carattere tecnico.

Il provvedimento va dunque approvato, a mio avviso, così come è stato elaborato e concordato: tranne qualche modifica di carattere formale, la sua sostanza dovrà rimanere invariata.

F O C A C C I A . Desidererei rivolgere all'onorevole relatore una domanda; al terzo comma si parla di millimetri e mezzi millimetri da accertare, ma questi controlli dovranno avvenire verso la mezzeria dei pneumatici o anche in altri punti?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Perchè un pneumatico abbia un buon coefficiente di attrito sarebbe il caso di parlare, per le autovetture, addirittura di due millimetri di spessore del disegno a rilievo; tuttavia, poichè la pressione del battistrada non è mai uniforme in tutte le sue parti, direi che stabilire lo spessore minimo di un millimetro *nei punti più logorati* assicura in modo sufficiente l'aderenza del pneumatico al terreno.

Sarei pertanto dell'avviso di indicare nel disegno di legge la misura, in millimetri, del battistrada degli autoveicoli e motoveicoli e dei ciclomotori. Non basta infatti che noi stabiliamo che i pneumatici dovranno avere il battistrada con il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza, perchè questo, come ha giustamente sottolineato il senatore Chiariello, darebbe luogo ad infinite contestazioni tra gli utenti della strada e gli agenti incaricati di questa sorveglianza.

Se vogliamo effettivamente preoccuparci della sicurezza del traffico, allora dobbiamo prescrivere misure tali che inducano gli automobilisti stessi a controllare più di frequente lo stato di efficienza dei propri veicoli.

I N D E L L I . Ritengo, onorevoli senatori, che dovremmo accogliere il rilievo fatto dal senatore De Unterrichter e stabilire che, per i veicoli, il battistrada debba avere lo spessore di due millimetri. Questo al fine di assicurare al traffico quella sicurezza che tante volte viene compromessa da gomme troppo lisce, che, specialmente quando la strada è bagnata, non riescono a far presa sull'asfalto e provocano luttuosi incidenti.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Ho detto, senatore Indelli, che « occorrebbero » due millimetri di spessore, ma è notorio che i pneumatici non si logorano uniformemente su tutta la loro sezione e, pertanto, ritengo che sia sufficiente stabilire che tale spessore debba essere, *al minimo,* di un millimetro su tutta la circonferenza.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ho seguito con molto interesse la discussione fin qui svoltasi sui singoli commi del nuovo testo predisposto dal senatore De Unterrichter e, anche se mi rendo conto che queste norme possono offrire il fianco a polemiche e critiche, vorrei far presente che, in definitiva, si tratta di un atto legislativo che serve per prevenire un'abituale negligenza degli automobilisti e che, pertanto, non dobbiamo esagerare se non vogliamo rivoluzionare tutto il campo della dotazione di gomme degli autoveicoli.

Ripeto, le disposizioni in esame intendono limitare la negligenza di numerosi automobilisti per quanto riguarda le condizioni delle ruote della loro vettura e mi pare quindi che le misure previste nel terzo comma siano quanto mai opportune per rendere tale prevenzione veramente operante.

Se infatti non stabilissimo queste misure vincolanti, conoscendo la psicologia degli automobilisti, sappiamo che ben pochi si preoccuperebbero di far controllare lo stato di efficienza delle proprie gomme e di qui nascerebbero, come del resto è stato sottolineato da vari oratori, infinite contestazioni: queste, certamente, non recherebbero alcun vantaggio alla sicurezza del traffico di cui tutti noi ci preoccupiamo.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per parte mia, non ho nulla da aggiungere a quanto detto dall'onorevole Lucchi.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Passiamo ora alla votazione del nuovo testo nei suoi singoli commi, tenendo conto delle osservazioni formulate e del modo in cui esse sono accolte dalla maggioranza dei Commissari.

La prima parte, sulla quale non mi pare vi siano state osservazioni di rilievo, sarebbe così formulata:

« L'articolo 50 del testo unico sulle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

Art. 50 (*Pneumatici e sospensioni*). — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti ».

FERRARI FRANCESCO. Dopo la parola « rimorchi » proporrei di aggiungere l'altra « circolanti ».

PRESIDENTE. Direi che questa precisazione è del tutto pleonastica, poichè è chiaro che tutte le prescrizioni del Codice della strada si riferiscono, per l'appunto, a veicoli circolanti.

FERRARI FRANCESCO. Accetto questa osservazione del Presidente e rinuncio al mio emendamento.

Vorrei però sapere dal relatore che cosa significhi l'espressione « sistemi equivalenti ».

DE UNTERRICHTER, *relatore.* Un sistema equivalente può essere, per esempio, una gomma piena particolarmente elastica, anche se il Codice della strada non definisce con precisione di che cosa si tratti.

Però l'articolo 310 del Regolamento stabilisce che « I pneumatici sono costituiti da un involucro gommato gonfiato con aria a pressione superiore a quella atmosferica. Ciascun pneumatico deve essere designato con un numero o sigla che contraddistingua la larghezza nominale della sezione trasversale, e con un numero che indichi il diametro del cerchio riferito al calettamento.

« Per pneumatici che abbiano la stessa designazione, ma possano sopportare pressioni e carichi differenti, la designazione deve essere seguita da un indice che stabilisca la corrispondenza fra la struttura del pneumatico e le sue prestazioni.

« Le designazione e l'eventuale indice devono essere indicati sui fianchi del pneumatico unitamente al marchio di fabbrica e al numero di matricola ».

In merito ai pneumatici e sistemi equivalenti c'è poi l'articolo 315 che stabilisce: « Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 50 del testo unico, sono sistemi equivalenti dei pneumatici i semipneumatici.

« I semipneumatici, costituiti da anelli metallici rivestiti di gomma, aventi una o più camere interne longitudinali continue a pressione atmosferica, debbono essere tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non superi 8 chilogrammi per centimetro quadrato. I semipneumatici possono essere montati sui

veicoli a motore non suscettibili di superare la velocità di 15 chilometri all'ora e sui rimorchi trainati a velocità non superiore a detto limite ».

P R E S I D E N T E . Su questo punto, noi dobbiamo restare fermi a quanto stabilisce il Codice: pertanto limitiamoci ad usare la stessa dizione, cioè « sistemi equivalenti ».

Prego vivamente coloro che intendono suggerire modifiche a questo testo, di presentare gli emendamenti per iscritto; altrimenti, in assenza di emendamenti formalmente presentati, porrò senz'altro in votazione l'articolo unico così come è formulato.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Con le modifiche che già sono state proposte: cioè la fusione del secondo e terzo comma, e la sostituzione della parola « stabilità » con « sicurezza ».

P R E S I D E N T E . È stata anche proposta la soppressione della parola « ossia ».

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* A mio avviso questa va conservata, perchè bisogna definire, in modo che non si presti ad equivoci, che cosa s'intende per « perfetta efficienza »!

G E N C O . La « perfetta efficienza » sembrerebbe poi comprendere solo l'« ossia »: pertanto questo deve essere tolto.

L O M B A R D I . Propongo questa formulazione: « ...in perfetta efficienza, privi di lesioni che ne possano compromettere la sicurezza e con pneumatici aventi battistrada con il disegno a rilievo ben visibile... ».

In questo modo tutto viene incorporato nella « perfetta efficienza ».

S P A S A R I . Lasciamo il testo così com'è formulato, senza apportare modifiche!

F O C A C C I A . Anch'io sono di questo avviso.

L U C C H I , *Sottosegretario per i trasporti e l'aviazione civile.* Potremmo adottare questa formula: « ...in perfetta efficienza, privi di lesioni che ne possano compromettere la sicurezza, e con il disegno a rilievo del battistrada ben visibile su tutta la sua larghezza... ».

F L O R E N A . Al quarto comma è detto: « muniti di idonei organi di sospensione... ». Ora, chi procede alla valutazione della idoneità degli organi di sospensione?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* L'Ispettorato della motorizzazione civile. Le sospensioni di un veicolo non possono essere modificate dal proprietario del veicolo stesso, ma sono una caratteristica del veicolo la cui idoneità viene giudicata, in fase di collaudo e di esame del progetto di omologazione del tipo, da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile.

F L O R E N A . Questo che lei dice è giusto per quanto si riferisce al veicolo in fase di collaudo, ma non al veicolo che circola pur trovandosi in condizioni di irregolarità!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Noi stiamo parlando di due cose diverse: vi è la parte che viene controllata in officina e in fase di esame di progetto e di collaudo, e la parte che viene controllata su strada. Se un agente di polizia stradale constata che su una " 500 " è stata eliminata la balestra per essere sostituita con un pezzo di ferro, effettuerà la contravvenzione in quanto la " 500 " invece di essere un autoveicolo è diventata un carretto!

P R E S I D E N T E . Qui non facciamo che riportare integralmente un comma dell'attuale articolo 50 del Codice stradale.

Comunque il senatore Florena ha solo espresso delle perplessità e non intende proporre emendamenti.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Propongo la soppressione delle parole: « l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto

essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli e motoveicoli e 0,50 millimetri per i ciclomotori ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Francesco Ferrari.

(*Non è approvato*).

In assenza di altri emendamenti formalmente presentati, mi sembra di poter sottoporre alla Commissione l'intero testo dell'articolo unico da me rielaborato tenendo conto dei suggerimenti avanzati nel corso della discussione e che mi sembrano accolti dalla maggioranza della Commissione.

Articolo unico.

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« *Art. 50* (*Pneumatici e sospensioni*). — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti.

Sia le ruote che i pneumatici, o sistemi equivalenti, montati sui predetti veicoli dovranno essere in perfetta efficienza, privi di lesioni che possano comprometterne la sicurezza. Il battistrada dovrà avere il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e su tutta la sua circonferenza; l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi, e millimetri 0,50 per i ciclomotori.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi debbono essere muniti di idonei organi di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con uno dei veicoli indicati nei commi precedenti, nel quale i pneumatici, o sistemi equivalenti, manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero i pneumatici o le ruote non siano in perfetta efficienza, ovvero i pneumatici siano consumati oltre il limite stabilito nel secondo comma, o circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000; per i motoveicoli ed i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, e non vi sono osservazioni in contrario, pongo in votazione l'articolo unico di cui ho dato testè lettura e, con esso, il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Propongo che il titolo del disegno di legge sia corretto nel modo seguente: « Modificazione dell'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, rimane così stabilito.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Lombardi ed altri: « Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » (1438-*Urgenza*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Lombardi, Giancane, Zannier, Zelioli Lanzini, Spataro, Baldini, Bettoni, Celasco, Corbellini, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Genco, Indelli, Martinez, Pajetta Noè, Spasari, Zane e Zenti: « Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14

novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Con la legge numero 1616 del 1962, si è dato inizio alla concessione di incentivi a favore di un settore dei trasporti duramente colpito dalle ultime vicende belliche e costretto a ricostituirsi, per le rapide innovazioni tecniche, secondo criteri del tutto nuovi. Senonchè tali provvidenze hanno avuto, sinora, una limitatissima attuazione, a causa del ritardo — di circa 20 mesi dall'entrata in vigore della legge — con il quale è stato pubblicato il regolamento di attuazione.

Già in sede di discussione della legge numero 1616 si rilevò la brevità dei termini accordati dalla legge stessa. Questa, infatti, prevede una durata di tre anni, quale periodo utile per usufruire dei contributi per costruzione di nuovi natanti, per nuove costruzioni e attrezzature portuali e per ammodernamento di natanti. Ciò significa che, superata la data del 16 dicembre 1965, non è più possibile fare richiesta di contributi.

Con il presente disegno di legge si propone, pertanto, una proroga di due anni per consentire agli interessati di usufruire dei contributi previsti dalla legge n. 1616.

L O M B A R D I . Siamo già al 10 dicembre, fra pochi giorni scadrà il termine previsto dalla legge n. 1616: farà a tempo la Camera dei deputati ad approvare il presente disegno di legge?

P R E S I D E N T E . Se trasmettiamo immediatamente il messaggio, ritengo di sì.

L O M B A R D I . Qualora la Camera dei deputati non facesse in tempo a prendere in esame il provvedimento ed approvarlo entro la prossima settimana, ci troveremmo di fronte ad una proroga decisa dopo la scadenza dei termini e quindi il legislatore dovrebbe intervenire con una legge avente decorrenza retroattiva. Abbiamo già altre volte criticato questo sistema!

Comunque, ritengo sia opportuno apportare una modifica all'articolo 2 del presente provvedimento, cioè aggiungere le parole: « ed ha effetto dal 16 dicembre 1965 ».

G E N C O , *relatore*. Comunque sia, ci sarà sempre un periodo di *vacatio legis* perchè, ammettendo che la Camera dei deputati approvi il provvedimento entro il 15 dicembre, prima della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* e dell'entrata in vigore passeranno altri giorni. Quindi, tanto vale non modificare il testo del disegno di legge.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La legge n. 1616 prevede benefici triennali per gli articoli 1, 3 e 7 e benefici quinquennali per l'articolo 10. Il presente disegno di legge stabilisce, all'articolo 1: « Ai fini della presentazione delle domande per usufruire dei contributi di cui agli articoli 1, 3, 7 e 10 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, i termini relativi sono prorogati al 31 dicembre 1967 ». Ora, il Ministero consiglia di adottare una formulazione più precisa e propone, pertanto, di sostituire l'articolo 1 con il seguente testo: « La scadenza del periodo di tre anni previsto agli articoli 1, 3 e 7 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, e la scadenza del periodo di cinque anni previsto all'articolo 10 della medesima legge sono prorogate al 31 dicembre 1967 ».

Si tratta, in sostanza, di un emendamento puramente formale.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Io credo che in tal modo si ovvierebbe all'inconveniente lamentato dal senatore Lombardi.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si tratta di preferire l'una o l'altra formula.

P R E S I D E N T E . Per quanto riguarda la scelta della formula, mi sembra accettabile, con qualche altra modificazione, quella proposta dall'onorevole Sottosegretario. Resta da decidere se sia necessario aggiungere: « con decorrenza... ».

F E R R A R I G I A C O M O . Circa la formulazione dell'articolo 1, sono favorevole al testo proposto dal Governo. Per quanto si riferisce all'emendamento aggiuntivo, la stesso senatore Lombardi consiglia che si precisi la decorrenza, onde ovviare ad eventuali inconvenienti di carattere giuridico.

L O M B A R D I . È necessario, anzitutto, che una buona volta ci si metta d'accordo sulla questione se sia possibile prorogare una legge già scaduta oppure se si debba parlare di rinnovazione dei termini, di retrodatazione o di riapertura dei termini!

P R E S I D E N T E . Questo è un problema di carattere generale!

G E N C O , *relatore*. Poichè la legge è ancora in vigore, noi dobbiamo parlare di proroga.

P R E S I D E N T E . Accettiamo, quindi, l'articolo 1 nella formulazione proposta dal Governo e lasciamo l'articolo 2 nel testo originario.

Ritengo, anzi, che potremmo sostituire le parole « sono prorogate », contenute nell'articolo 1 del testo emendato, con le altre: « sono fissate ». In tal modo il problema al quale si è accennato mi sembra risolto.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. D'accordo: « sono fissate ».

L O M B A R D I . D'accordo: è la dizione migliore.

P R E S I D E N T E . 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.

Ai fini della presentazione delle domande per usufruire dei contributi di cui agli articoli 1, 3, 7 e 10 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, i termini relativi sono prorogati al 31 dicembre 1967.

Propongo di sostituire il testo dell'articolo con il seguente:

Art. 1.

La scadenza del termine, di tre anni, previsto negli articoli 1, 3 e 7 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, e la scadenza del termine, di cinque anni, previsto dall'articolo 10 della stessa legge, sono fissate al 31 dicembre 1967.

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(*È approvato*).

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È doveroso informare la Commissione che il Governo sta esaminando se sia necessario sottoporre il disegno di legge medesimo agli organi della CEE.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 9 milioni e 500 mila per pagamenti suppletivi relativi ai lavori di completamento della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-Esposizione) » (1444) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 9 milioni e 500 mila per pagamenti suppletivi relativi ai la-

vori di completamento della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-Esposizione) », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

È autorizzata la spesa di lire 9 milioni 500 mila per pagamenti suppletivi relativi ai lavori di completamento della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-Esposizione), da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 4.800.000 nel periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e di lire 4.700.000 nell'esercizio finanziario 1965.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge si provvede per lire 4.800.000 a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e per lire 4.700.000 a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

L O M B A R D I , *relatore*. Mi rimetto alla relazione governativa e propongo l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1440)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G I A N C A N E , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, come è noto l'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729 (« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ») autorizza l'Azienda nazionale autonoma delle strade a contrarre mutui sino all'ammontare complessivo massimo di lire 180 miliardi suddivisi negli esercizi dal 1961-62 al 1966-67 per la costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

Il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ebbe ad approvare in data 14 dicembre 1961 il progetto di massima che prevedeva, per la costruzione dell'autostrada della lunghezza complessiva di Km. 430 una spesa di lire 173.260.000.000.

La situazione dei lavori alla data odierna è la seguente: oltre i quattro lotti già aperti al transito per Km. 36+625 (da Salerno Fratte a Buccoli di Eboli e da Montalto Rose a Cosenza) sono in corso di esecuzione n. 38 lotti per Km. 276+702 e per un importo complessivo già impegnato di lire 134.363.625.337. Il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha inoltre espresso parere favorevole all'approvazione sui progetti di altri 11 lotti per complessivi Km. 48+745 e per l'importo di lire 35.041.000.000.

Pertanto sono stati già praticamente approvati progetti per Km. 362+072 e per un importo complessivo di lire 169 miliardi e 404.625.337 che copre l'ammontare dei proventi netti dei mutui autorizzati dall'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Restano peraltro ancora da approvare n. 16 lotti per complessivi Km. 81+385, la cui progettazione è già ultimata.

Il costo complessivo dell'autostrada verrà pertanto a risultare notevolmente superiore a quello preventivato.

Le ragioni del maggiore costo sono state determinate dai seguenti motivi:

1) *Aumento dei costi.* Rispetto al 1961, epoca in cui venne elaborato ed approvato

il progetto di massima dell'autostrada, si sono verificati sensibili aumenti nei costi dei materiali e della mano d'opera, che hanno determinato un aumento medio percentuale del costo dei lavori di circa il 30 per cento.

Tale aumento ha comportato e comporta la revisione dei prezzi contrattuali per una parte dei lotti appaltati e l'applicazione di prezzi unitari commisurati agli attuali costi, e quindi superiori a quelli considerati nel progetto di massima.

2) *Interventi eccezionali imprevisti.* Oltre all'aumento dei costi, nel corso dell'esecuzione di alcuni lotti sono emerse difficoltà impreviste, connesse con la natura geologica dei terreni attraversati, che hanno richiesto l'adozione di provvedimenti adeguati comportanti maggiori spese rispetto alle previsioni originarie del progetto.

3) *Maggiore lunghezza del tracciato.* Nel corso dell'elaborazione dei progetti esecutivi, sono state apportate alcune varianti al tracciato di massima, debitamente esaminate ed approvate dai competenti organi tecnici dell'ANAS, per tenere conto di varie circostanze emerse in corso d'opera, varianti che hanno comportato un aumento dell'effettiva lunghezza dell'autostrada di circa Km. 13+500.

4) *Maggior costo dei mutui.* Il finanziamento dei lavori a mezzo mutui da stipulare nei limiti annuali indicati nell'articolo 15 della citata legge n. 729 ha comportato in effetti a carico dell'ANAS, un onere di preammortamento superiore di circa il 6 per cento rispetto a quello originariamente previsto del 4 per cento.

Infatti, come risulta dalle operazioni finanziarie recentemente concluse, l'onere predetto è di circa il 10 per cento.

5) *Adeguamento delle opere d'arte alle prescrizioni della nuova legge antisismica.* L'applicazione delle prescrizioni, stabilite dalla legge antisismica 25 novembre 1962, n. 1684, per la costruzione dei ponti e viadotti ricadenti lungo un tronco di circa Km. 300 del tracciato autostradale, ha comportato un maggiore onere di circa il 25 per cento rispetto ai costi originari preventivati per tali opere, la cui lunghezza complessiva ammonta a circa Km. 20.

Aggiungasi che si rende inoltre necessario provvedere alla realizzazione di altre opere indispensabili per l'esercizio dell'autostrada quali: aree di servizio, barriere di sicurezza lungo lo spartitraffico centrale, piazzuole di sosta, fabbricati per l'esercizio e la manutenzione dell'autostrada, nonchè idonei impianti di illuminazione in punti caratteristici del tracciato.

Da ciò la necessità di un apposito provvedimento di legge che, allo scopo di assicurare il completamento dell'opera sulla base di un calcolo aggiornato della relativa spesa, autorizzi l'Azienda a contrarre nuovi mutui per 80 miliardi, da ripartirsi in ragione di lire 20 miliardi nell'anno 1966 e di lire 30 miliardi in ciascuno degli anni 1967 e 1968, in aggiunta agli importi che erano già stabiliti per gli esercizi 1965-66 e 1966-67.

L'autorizzazione complessiva per i mutui in questione da lire 180 miliardi aumenterà sino a complessivi 260 miliardi.

Debbo infine comunicare che il senatore Deriu ha presentato i seguenti emendamenti all'articolo 1: « sostituire nel primo comma, la cifra "260" con "285"; sostituire il secondo comma con il seguente: "Il maggiore importo di lire 105 miliardi è ripartito negli anni 1966, 1967 e 1968 nella misura di lire 25 miliardi per il 1966 e di lire 40 miliardi per ciascuno degli anni 1967 e 1968 in aggiunta agli importi già previsti nel secondo comma del citato articolo 15 per gli esercizi 1965-66 e 1966-67" ».

Tali emendamenti, a giudizio del presentatore, sono necessari per il completamento della strada statale n. 131, la « Carlo Felice », in corso di allargamento e di sistemazione da parecchi anni.

Per quanto riguarda tali emendamenti mi rimetto al Governo, perchè decida anzitutto se sia possibile inserirli in questo disegno di legge, che riguarda specificamente l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto concerne il disegno di legge, ne propongo l'approvazione.

A D A M O L I . Il presente disegno di legge suscita qualche perplessità. Non vo-

glio qui riferirmi alla posizione del nostro Gruppo per quanto riguarda tutta la politica delle autostrade, perchè non è questo il momento, ma desidero sottolineare il trattamento particolare che viene riservato ad una autostrada che rientra nel quadro di quell'impostazione che noi contestiamo: ciò riporta sul piano dell'attenzione nazionale tutta la vicenda della Salerno-Reggio Calabria, la quale ha avuto anche momenti abbastanza clamorosi. Questo trattamento di eccezionale favore usato nei confronti di una particolare opera stradale potrebbe essere richiesto anche per altre opere stradali, e lo dimostra l'emendamento che il senatore Deriu ha proposto. La nostra preoccupazione, pertanto, è che se si comincia a fare una legge specifica per concedere particolari agevolazioni nei confronti di una determinata opera, anche per altre opere che rivestono una certa importanza nel nostro Paese vengano fatte sollecitazioni per ottenere eguali agevolazioni.

A noi sembra che l'attenzione del Ministro sia un po' troppo rivolta a questa particolare opera; con questo non desidero assolutamente riferirmi all'origine regionale del Ministro, perchè sarebbe una meschinità; tuttavia non possiamo non rilevare come vi siano delle coincidenze un po' particolari, per cui tutto ciò che si riferisce a quel settore assume un aspetto che dimostra l'esistenza di premure e sollecitazioni, che probabilmente sono anche valide, per questi problemi.

Per questo motivo riteniamo che il presente disegno di legge, pur rispondendo ad esigenze che nel quadro attuale trovano il loro fondamento, può creare precedenti che si possono rivelare pericolosi.

G E N C O . Mi duole dover contraddire il senatore Adamoli. Più volte abbiamo parlato della politica autostradale in questa sede e ci siamo chiesti se le autostrade siano necessarie o meno, se siano un lusso e quindi necessarie solo per il turismo di classe, eccetera. Questo è un errore: le autostrade servono a tutti, per le necessità del traffico e della circolazione. È indubitato che i lavori per l'autostrada Reggio Calabria-Salerno (anzi dirò Eboli perchè il tratto Salerno-Eboli è quasi completo) qualora non operassimo questo intervento, andrebbero avanti per anni, mentre questo è il tratto nel quale si dovrà sostenere lo sforzo più impegnativo del programma, relativo al valico dell'Appennino in direzione di Castrovillari. Sono andato più volte a vedere i lavori di questa strada che interessa soprattutto noi meridionali; direttore dei lavori è un barese, un bravissimo e valoroso funzionario dell'ANAS; ho visto anche i disegni e sono dolente di non aver portato qui una piantina illustrativa. Comunque voglio approfittare di questa occasione per dire che si tratta di un'autostrada che serve non solo alla Calabria, ma anche alla Sicilia. Io sono relatore di un disegno di legge che prevede la spesa per lo studio dell'attraversamento dello Stretto di Messina; se, infatti, arrivati a Reggio Calabria non valichiamo lo Stretto di Messina, non abbiamo concluso niente agli effetti dell'economia siciliana.

Per quanto riguarda poi l'osservazione fatta dal senatore Adamoli, desidero far rilevare che non esiste alcuna relazione fra il defenestramento del Direttore generale dell'ANAS e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Probabilmente, se si fosse voluto dire qualcosa di più vero, si sarebbe dovuto dire che si era determinata nell'ANAS una atmosfera di panico che investiva tutti i funzionari; e si sa che quando manca la collaborazione tra il capo di un'Amministrazione e i suoi dipendenti le cose non possono andare avanti!

Ora, premesso che non sussistono perplessità in merito al presente disegno di legge, desidero approfittare dell'occasione per chiedere che la Commissione dei lavori pubblici non si limiti soltanto ad approvare disegni di legge relativi a finanziamenti di opere, ma abbia anche contezza di volta in volta dell'andamento dei lavori. Io personalmente sono al corrente della situazione...

P R E S I D E N T E . Di questa situazione particolare, ma non di tutta la situazione!

G E N C O . Di questa situazione particolare; comunque ritengo che sarebbe opportuno che il Ministero, quando ci presenta disegni di legge di questa natura, ci dia anche un quadro della situazione dei lavori.

Il principio che io sostengo è che la Commissione deve essere al corrente delle opere che si stanno compiendo; nel caso di questa autostrada, il Governo deve dirci, per esempio, che sono stati eseguiti i tratti da *A* a *B*, progettati i tratti da *B* a *C*, appaltati i tratti da *C* a *D* e via dicendo, consentendoci, in tal modo, di avere un quadro completo della situazione.

P R E S I D E N T E . Vorrei farle presente, senatore Genco, che ciascun parlamentare, se ha interesse ad una particolare opera, può procurarsi direttamente i dati al Ministero.

G E N C O . Questi dati io li ho ed è proprio per tale ragione che ho fatto questo rilievo; se, infatti, anche il senatore Adamoli fosse stato a conoscenza di questi elementi, probabilmente non avrebbe fatto le osservazioni che ha prima avanzato.

A D A M O L I . Più che di osservazioni, per la verità, si è trattato di perplessità. Comunque, mi pare che il senatore Genco abbia sollevato una questione che non è pertinente al disegno di legge che ci sta dinanzi.

G E N C O . Ho chiesto alcune delucidazioni al Governo perchè, ripeto, ritengo che la Commissione debba essere informata, per potere svolgere il suo compito in modo efficiente, dello stato dei lavori eseguiti dal Ministero dei lavori pubblici.

La stessa questione, del resto, l'ho sollevata quindici giorni fa chiedendo al Ministro dei trasporti di fornirci notizie circa i lavori della metropolitana romana; abbiamo infatti stanziato ben 28 miliardi per quest'opera ma, purtroppo, la metropolitana è ancora di là da venire e ci sono tratti per i quali non si è ancora fatta neanche la progettazione!

Concludendo, e riferendomi all'emendamento del senatore Deriu, ritengo che esso non possa trovare accoglimento nel disegno di legge in esame.

D E U N T E R R I C H T E R . Mi rendo conto delle perplessità del senatore Adamoli, perchè in effetti, di fronte a provvedimenti di questo genere, c'è da chiedersi: perchè si è pensato a questa strada e non ad altre?

Pregherei tuttavia gli onorevoli senatori di tener presente che, naturalmente, possiamo catalogare in varie maniere le strade che percorrono il nostro Paese; ci sono quelle che servono a collegare il traffico italiano con quello estero superando la barriera delle Alpi; abbiamo poi strade di immediato risultato economico quali la Torino-Venezia-Trieste, la Milano-Roma, eccetera; infine, abbiamo strade che servono per sollevare la situazione sociale del Paese e appunto in questa categoria rientra l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Ora, se è vero che, agli effetti economici, tale opera potrà avere un'importanza minore dell'autostrada del Brennero, ad esempio, è anche vero che il fatto di poter arrivare — per mezzo di un'autostrada — fino a Reggio Calabria avrà un'importanza enorme, che trascenderà gli interessi della sola Calabria e investirà quelli di tutta l'Italia meridionale.

D E R I U . Sono rispettoso, senatore Adamoli, dell'apprezzamento negativo che ella ha espresso nei confronti della politica delle autostrade; è tuttavia evidente che, sia da parte governativa che da parte della maggioranza politica che sostiene il Governo, non si condivide il pensiero del Gruppo comunista. Oggi si stanno semplicemente eseguendo programmi già deliberati dal Parlamento, in contrasto con il punto di vista espresso dalla parte politica cui il senatore Adamoli appartiene.

Dal modo in cui si è finora svolta la discussione sul disegno di legge, pare che la Commissione ritenga che si tratti di una cosa ben fatta e le ultime considerazioni del senatore De Unterrichter hanno richia-

mato la nostra attenzione sulla circostanza che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non interesserà soltanto l'economia di alcune regioni italiane, ma quella dell'intera collettività nazionale.

È ovvio che non è ora in discussione una scelta fatta a suo tempo dal Governo e dalla maggioranza a proposito delle autostrade; semmai, può essere messa in discussione la scelta prioritaria fatta in questo momento a favore di quella autostrada.

Ad una prima lettura del disegno di legge confesso di essere rimasto perplesso nel rilevare come le previsioni che si erano fatte per la realizzazione della Salerno-Reggio Calabria si fossero dimostrate così lontane dalla realtà. Infatti, l'aggiunta di 80 miliardi ai 180 preventivati per portare a termine l'autostrada mi sembra troppo rilevante, dato che il nuovo stanziamento equivale a poco meno di un terzo di quello totale!

Comunque, se il Ministero ha ritenuto opportuno e doveroso stanziare questi ulteriori finanziamenti, vuol dire che essi sono necessari, anche a causa dell'aumento verificatosi nei prezzi dei materiali, della mano d'opera, eccetera.

Tuttavia, non posso fare a meno di domandarmi le ragioni per le quali, contestualmente al problema dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, non si debba risolvere quello dell'ampliamento della strada « Carlo Felice » in Sardegna!

Infatti, se è vero che il sistema viario è per la Nazione un elemento indispensabile come il sistema dei vasi sanguigni lo è per il corpo umano, è altrettanto vero che tale esigenza si avverte in termini imperiosi nelle isole. Nella penisola si possono raggiungere, infatti, le varie località anche per vie diverse, mentre in Sardegna ciò non è possibile, in quanto, ad esempio, per andare da Cagliari a Sassari, si deve obbligatoriamente transitare sulla « Carlo Felice », strada statale n. 131, e se questa è chiusa o interrotta non si ha altra possibilità di raggiungere Sassari o, comunque, di circolare.

La « Carlo Felice » è infatti la dorsale sarda, è la strada che solca longitudinalmente l'Isola e collega l'estremo capo sud a quello del nord e tutte le altre località di una qualche importanza. Pertanto, bloccando la « Carlo Felice » si blocca tutto il traffico dell'Isola, perchè non vi sono altre strade sussidiarie che possano essere utilizzate.

Ciò nonostante, la Sardegna è stata esclusa dai provvedimenti per le autostrade, con un criterio davvero incomprensibile.

Comunque, a che punto siamo con la « Carlo Felice »? Nel tratto Cagliari-Sassari-Porto Torres, 221 chilometri di lunghezza, è prevista l'eliminazione dei passaggi a livello — che sono un vero e grosso intralcio per la circolazione — e l'esecuzione di lavori per il raddoppio, al fine di rendere questo tratto più scorrevole ed in grado di corrispondere alle necessità postulate dal processo di sviluppo impostato dal piano di rinascita per la Sardegna.

Originariamente si prevedeva per la realizzazione di quest'opera un periodo di tempo di 7 anni ma, purtroppo, sono già passati 5 anni e ancora non si è fatto nulla di consistente e di definitivo; si sono soltanto completati 20 chilometri da Cagliari a Monastir; ci sono poi 18 chilometri in fase di completamento tra Sassari e Porto Torres, mentre su altre decine e decine di chilometri i lavori o sono appena iniziati o sono ancora in fase di progettazione. Finora sono stati spesi e impegnati circa 13 miliardi e 500 milioni, e occorreranno ancora 25 miliardi, il che vuol dire che il costo complessivo assommerà a 38 miliardi.

Pertanto, se non si reperirà tale somma, l'opera non potrà essere portata avanti e si tratta di una realizzazione non solo necessaria, ma, come dicevo prima, indispensabile per la Sardegna, in quanto la « Carlo Felice » consente di togliere dall'isolamento molti centri dell'Isola, e permette lo scorrimento veloce del traffico verso i porti di Cagliari, Porto Torres ed Olbia, che sono i centri commerciali più importanti.

Il ritardo nell'esecuzione dei lavori lungo la « Carlo Felice » ha prodotto e produce inconvenienti gravissimi all'economia dell'Isola ed all'attività dei sardi; senza considerare quanti, numerosissimi, hanno perduto la vita a causa delle brutte condizioni della strada. Infatti, la « Carlo Felice » è

permanentemente ingombra di macchinari ed attrezzature che ne riducono la larghezza ed ostacolano i movimenti dei mezzi e delle persone, causando incidenti gravissimi, come risulta da dati statistici veramente impressionanti.

È dunque necessario non solo portare a termine i lavori di questa strada, ma anche accelerarli il più possibile, se non si vuole aggravare sempre di più l'attuale situazione.

Non più di un mese fa il sottosegretario Romita ha presieduto il Consiglio di amministrazione dell'ANAS che ha finalmente approvato la variante della Scala di Giocca, la cui realizzazione comporta una spesa di circa sette miliardi di lire; però nè l'ANAS, nè il Ministero dei lavori pubblici si sono preoccupati di reperire i finanziamenti per un'opera così importante.

Essendo stato quest'anno relatore sul bilancio dei lavori pubblici, posso dire che non vi è alcuna possibilità di reperire il finanziamento necessario per la strada di cui mi occupo sul bilancio ordinario dell'ANAS.

Occorre pertanto trovare il finanziamento necessario, così come si fa per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Non si tratta per noi di costruire una nuova strada, di cui si potrebbe anche fare a meno per il momento; si tratta invece di restituire alla circolazione una strada che è l'unica che la Sardegna possiede. Questa è la situazione, dalla quale deriva l'esigenza indispensabile di provvedere. Se si fosse trattato di costruire una strada nuova, avremmo anche potuto dire: « Siamo vissuti per secoli usando strade più o meno percorribili, continuiamo ancora per un po' allo stesso modo ». Invece si tratta della sola strada di grande comunicazione esistente nel territorio sardo, per la quale l'ANAS afferma di non disporre dei finanziamenti necessari per il suo totale ammodernamento.

Stando così le cose, io non posso fare a meno di dolermi del fatto che il Ministero non abbia considerato questo problema. Avevo presentato tempestivamente l'emendamento e avevo pregato il Presidente di mandarlo al Ministro dei lavori pubblici; però questi, mentre in altre circostanze si è mostrato sollecito, in questo caso non ha mostrato altrettanto interesse.

Circa l'omogeneità o la tecnica legislativa, di cui parlava il senatore Genco, se guardiamo in faccia le cose con sincerità, vediamo che si tratta di una questione di forma: infatti, la modifica all'articolo 15 concernente una sola strada, la Salerno-Reggio Calabria, potrebbe benissimo fare riferimento a due strade, cioè anche alla « Carlo Felice ». Io mi aspettavo, tra l'altro, che la Commissione finanze e tesoro si pronunciasse anche sul mio emendamento, e non solo sul disegno di legge governativo. A me pare che non esistano problemi insuperabili: si tratta di considerare soprattutto la sostanza del problema.

Io, a questo punto, ne faccio una questione di fondo. È indispensabile trovare il modo di finanziare l'ulteriore corso dei lavori di ampliamento della « Carlo Felice », affinchè venga sollecitamente restituita al traffico questa grande arteria che possiede la Sardegna: al limite, debbo dire che, forse, sarebbe stato meglio che i lavori di ampliamento non fossero stati mai iniziati se dovevano avere un andamento tanto lento e saltuario. Ecco perchè sono costretto ad insistere sul mio emendamento ed a farne una questione politica e perfino, addirittura, una questione personale.

P R E S I D E N T E . Senatore Deriu, devo dirle che il suo discorso, che sta a dimostrare la sua passione di sardo, non fa una grinza; ma insisto nel dire che per quanto riguarda la « Carlo Felice » siamo fuori sede. Il provvedimento riguarda le costruzioni autostradali.

Comunque, la sostanza del problema è questa: dove prendere i 25 miliardi necessari. Di solito, quando un parlamentare fa una proposta d'iniziativa personale, si preoccupa di avere, non dico l'assenso ma almeno un certo affidamento da parte del Governo, perchè, se il Governo dice che non ci sono i fondi, è inutile che noi facciamo delle belle dimostrazioni di solidarietà con le popolazioni interessate.

D E R I U . Il disegno di legge parla di mutui da contrarre: il Governo, invece di prendere in prestito 80 miliardi, può prenderne 105. Non vedo alcuna difficoltà in questo.

P R E S I D E N T E . Ma non si può provvedere a tutto. Il mercato finanziario ha un limite anche quando si tratta di prestiti, e l'attuale atteggiamento della Cassa depositi e prestiti ne è una dimostrazione.

Comunque, se si insiste su questi emendamenti, il provvedimento evidentemente deve tornare all'esame della 5ª Commissione. Sentiamo, comunque, cosa ne dice il Governo.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ho ascoltato con grande attenzione le osservazioni che sono state fatte e vorrei prima di tutto rispondere alle perplessità espresse dal senatore Adamoli, il quale ritiene di trovare in questo disegno di legge un trattamento di particolare favore per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, qualcosa che innova l'atteggiamento del Governo nei confronti del problema autostradale a vantaggio di questa autostrada. Vorrei precisare che in realtà non c'è niente di nuovo e di strano, se non la constatazione che una certa somma, a suo tempo prevista per la suddetta autostrada, si è successivamente rivelata insufficiente; e che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria sia compresa nel programma di costruzioni autostradali nessuno può metterlo in dubbio. Nè si prendono nuove decisioni, nè si modificano decisioni già prese. Che questa autostrada sia costruita direttamente dall'ANAS, caso unico nell'attività dell'ANAS, attraverso il sistema dei mutui, è una cosa già prevista e decisa a suo tempo. Ciò che oggi si chiede, quindi, è cosa non diversa da quello che si sta facendo per tutte le altre autostrade previste nel programma della legge n. 729, per il quale si procede gradualmente alle successive autorizzazioni di emissioni obbligazionarie per reperire i fondi necessari sul mercato finanziario: anche per tener conto delle nuove spese impreviste, che anche sulle altre autostrade, date in concessione, emergono e vengono valutate attraverso apposite perizie suppletive che passano all'esame del Consiglio di amministrazione dell'ANAS.

Dico che con questo disegno di legge si provvede ad integrare il finanziamento a suo tempo previsto, come avviene per tutte le altre autostrade; senonchè, mentre per le autostrade date in concessione l'operazione non passa attraverso l'approvazione del Parlamento ma solo attraverso quella del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, in questo caso, trattandosi di autorizzare ulteriormente l'ANAS, cioè un organo dello Stato, a compiere una certa operazione finanziaria, è stato necessario presentare una apposita legge. Per l'Autostrada dei fiori, per la Verona-Brennero, man mano che i lavori procedono, per l'emissione delle obbligazioni non si chiedono successive autorizzazioni legislative e tutto, quindi, procede tranquillamente. In questo caso invece, siccome è l'ANAS che agisce in questa forma eccezionale del ricorso al mutuo, è necessaria la relativa autorizzazione legislativa. Quindi, non c'è nessun trattamento preferenziale ma semplicemente il perseguimento coerente di una decisione già presa e sulla quale nessuno dei senatori intervenuti è voluto tornare, dandola pertanto per scontata. Si tratta, infatti, di una decisione presa a suo tempo responsabilmente e che oggi il Governo porta a termine, tenendo conto degli incrementi di costo che si sono verificati.

Per quanto riguarda l'entità di questi incrementi nei costi, non c'è dubbio che essa è notevole. Le cause sono molteplici: una di queste è legata alla natura particolare dei terreni, come ha ricordato testè il senatore Genco, e purtroppo si verifica, ed è prevista, per tutte le autostrade. La Salerno-Reggio Calabria è, peraltro, una miniera di imprevisti, anche perchè viene costruita in una zona, diciamo così, vergine, nella quale non sono mai stati fatti sondaggi del terreno per costruzioni stradali. Il tracciato dell'autostrada, infatti, passa per una zona dove non c'erano altre esperienze stradali che potessero dare indicazioni sulla natura dei terreni a tale scopo, e quindi

ci siamo trovati di fronte a situazioni assolutamente imprevedibili. Si è resa necessaria perciò qualche modifica del tracciato che ha costretto ad aumentarne la lunghezza di 14 chilometri. Un'altra causa dell'incremento dei costi è da ricercarsi nelle nuove disposizioni antisismiche, che hanno portato a modificare la struttura di alcuni grandi manufatti, taluni veramente di natura eccezionale. C'è stato, poi, anche un aumento del costo del finanziamento, la cui operazione, realizzata col Consorzio di credito per le opere pubbliche, dal 4 per cento che si prevedeva è venuta a costare, *grosso modo*, il 10 per cento. Ecco perchè, dei 180 miliardi a suo tempo autorizzati, sono stati effettivamente utilizzati (riportandosi alle condizioni che si prevedevano al momento dell'autorizzazione) 101 miliardi e pertanto si rende ora necessario aggiungervi gli 80 miliardi che il Governo chiede con questo provvedimento.

Queste sono le ragioni degli incrementi di spesa. Era dovere del Governo portare a compimento un'opera già decisa, senza compiere nessuna scelta preferenziale a danno di altre autostrade che erano già previste nel programma della legge n. 729.

Per quanto riguarda l'intervento del senatore Deriu, devo dire che la « Carlo Felice » esula da questo tipo di opere. Si dirà che questo è un aspetto puramente formale e che tutto si può cambiare, ma non è questa la sede più opportuna.

Comunque, l'ampliamento della « Carlo Felice » è stato avviato con la legge sull'ammodernamento delle strade statali, la n. 904, che ha visto in questo periodo il raddoppio di tante strade statali. Si sono già spesi circa 200 miliardi per l'ammodernamento di tali strade: per l'allargamento della « Carlo Felice » si è spesa la cifra che il senatore Deriu ha ricordato e il fatto che detta strada è attualmente tutta sottosopra indica che i lavori stanno procedendo. Anche la fase di progettazione è tutt'altro che ferma: la grande variante di Macomer è stata già approvata. Quanto al finanziamento, l'ANAS intende procedere coi fondi residui della legge n. 904 ancora disponibili e con i fondi di bilancio dell'ANAS. È chiaro che il problema dell'ammodernamento delle strade statali è tutt'altro che risolto ed è probabile che da parte del Governo si prenda la decisione di proporre il rifinanziamento della legge per completare l'opera di ammodernamento della rete statale normale, poichè è chiaro che la creazione delle autostrade non deve significare la morte delle strade statali, le quali devono essere anzi migliorate. Son cose già dette e ridette: la rete delle autostrade è stata creata con funzioni di lungo percorso, mentre quella delle strade normali è intesa come rete di servizio delle zone attraversate dalle autostrade, per far sì che i benefici derivanti dalla circolazione autostradale possano diffondersi equamente.

Quindi, cercare di risolvere il problema della « Carlo Felice » col provvedimento in esame, oltre che inserire quell'opera in un sistema di finanziamento che fino ad oggi è stato escluso per le strade in via di ammodernamento, significherebbe fare all'improvviso, senza averla studiata, una scelta, direi una programmazione che invece deve essere fatta in modo più coordinato: cioè, la « Carlo Felice » sarà portata avanti coi fondi di bilancio dell'ANAS e, con impegno prioritario, se sarà emanata una nuova legge di finanziamento per l'ammodernamento delle strade statali. Nel quadro generale di tutte le esigenze della rete stradale normale del nostro Paese certamente sarà riconosciuta la giusta priorità a quelle della « Carlo Felice », perchè questa strada assolverà in realtà anche le funzioni di una autostrada.

Quindi, riaffermato l'impegno del Governo di portare avanti il più rapidamente possibile l'opera di ampliamento della « Carlo Felice », non è per ragioni di forma che si nega l'inserimento di questa strada nel provvedimento in esame, giacchè il finanziamento attraverso mutui è stato consentito soltanto per la Salerno-Reggio Calabria. Se si accogliesse la richesta avanzata per la « Carlo Felice », assisteremmo in breve alla presentazione di una serie di altre richieste simili e si darebbe luogo ad un altro tipo di politica stradale; ma ciò non si può fare in questa sede, a parte il fatto che il mutuo

di 80 miliardi di cui al provvedimento in esame è il risultato di una trattativa non facile condotta dal Ministero dei lavori pubblici col Ministero del tesoro e crea problemi di mercato finanziario, giacchè la ANAS in questo caso, come le società private, fa ricorso al libero mercato finanziario.

Concludendo, dichiaro che non sono oggi in grado di accogliere un emendamento che implica problemi di forma, di tecnica legislativa e di sostanza. Queste ragioni mi costringono a respingere l'emendamento del senatore Deriu, anche se mi dichiaro d'accordo sul suo contenuto, che sono pronto ad accogliere sotto qualunque altra forma: di ordine del giorno, di raccomandazione, di una qualunque iniziativa che impegni il Governo a procedere, secondo le vie normali di finanziamento, nel modo più sollecito possibile al completamento del raddoppio della « Carlo Felice ».

R E S T A G N O . A me sembra che le spiegazioni fornite dal Sottosegretario siano state ampie e complete. Noi ci rendiamo perfettamente conto come sia indispensabile ultimare la realizzazione di un'opera che sta a cuore di tutti gli interessati, ma è evidente che bisogna aggiornare il problema, che il collega Deriu ha esposto con tanto calore, ma che è al di fuori dei limiti del provvedimento in esame. Noi abbiamo assistito al fatto che altre richieste che interessano intere regioni, e che comportano spese minori, vengono respinte dal Governo.

Quindi, siamo d'accordo che bisogna completare il raddoppio della « Carlo Felice » e ci auguriamo che veramente si trovi quanto prima la formula adatta per il finanziamento. Intanto noi potremmo firmare un ordine del giorno per dare un aiuto al collega Deriu.

In conclusione, voglio dire che sono favorevole all'approvazione del presente disegno di legge e desidero che la Commissione esprima la sua solidarietà ai voti espressi dal collega Deriu nell'interesse della Sardegna.

P R E S I D E N T E . Senatore Deriu, dopo le dichiarazioni del rappresentante del Governo, mantiene il suo emendamento oppure ritiene di trasformarlo in un ordine del giorno?

D E R I U . Dovrei fare un discorso molto lungo, che data l'ora tarda non intendo assolutamente affrontare. Il disegno di legge al nostro esame è molto ponderoso, pur essendo formato da un solo articolo; è stato presentato al Senato il 23 novembre ed assegnato alla Commissione solo una settimana fa: dopo una settimana viene in sede deliberante! Se volessi essere polemico potrei ricordare che per due paesi che stavano scomparendo (Gairo e Osini) abbiamo atteso invece due anni. È evidente che gli emendamenti si presentano all'ultimo momento e che i problemi non hanno potuto essere approfonditi perchè è mancato il tempo e la possibilità di avere i dovuti contatti con il Tesoro e i Lavori pubblici. Nella giornata di ieri ho cercato un contatto con i Lavori pubblici, disperatamente, ma non ci sono riuscito: non è molto facile parlare con i Ministri e neppure con i Sottosegretari, e qualche volta non è facile parlare nemmeno con il segretario particolare del Ministro!

Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per l'ampiezza dei chiarimenti che ha dato e per il tono cortese che ha usato. Mi si consenta, però, di dire che le sue argomentazioni non mi soddisfano, perchè mentre posso convenire su una questione di forma, non posso fare altrettanto sulla questione di sostanza, ciò che mi induce a non condividere l'ultima parte del suo intervento.

Ringrazio i colleghi che hanno espresso la loro solidarietà, ma noi sardi da secoli abbiamo sempre e soltanto della solidarietà verbale. Un tempo non lontano venivano da Roma Ministri, Sottosegretari e alti gerarchi a visitare l'« Isola fedele ». Ci parlavano della brigata Sassari, della forte e generosa gente di Sardegna, ci riempivano le orecchie di rettorica e poi, una volta partiti, non ci rimaneva altro che il vuoto di sempre! Così gli affidamenti dell'onorevole Sottosegretario, a nome del Governo, sono buoni ma valgono quello che valgono: non dimentico che il ministro Mancini, tre anni fa, concesse 3 milioni per attrezzare l'ospe-

dale di un paese del Sassarese; poi il suo successore alla Sanità ha ritenuto di non dover mantenere fede all'impegno del suo predecessore. Ed erano soltanto tre milioni!

Comunque, poichè non voglio creare problemi insolubili, dichiaro, ringraziando i colleghi della solidarietà che hanno manifestato, che trasformerò l'emendamento in un disegno di legge, con la speranza che venga discusso in sede deliberante non dico dopo 15 giorni, come l'attuale, ma almeno in tempo utile per essere preso in considerazione ed approvato.

P R E S I D E N T E . 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.

L'importo massimo complessivo dei mutui che l'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a contrarre ai sensi dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è elevato da lire 180 miliardi a lire 260 miliardi.

Il maggiore importo di lire 80 miliardi è ripartito negli anni 1966, 1967 e 1968 nella misura di lire 20 miliardi per il 1966 e di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1967 e 1968, in aggiunta agli importi già previsti nel secondo comma del citato articolo 15 per gli esercizi 1965-66 e 1966-67.

Ai mutui contratti in applicazione della presente legge si estendono le disposizioni contenute nell'ultimo comma dello stesso articolo 15.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(*È approvato*).

A D A M O L I . Anche a nome del mio Gruppo, dichiaro di astenermi dalla votazione sul presente disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 13.

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