

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XXXIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 22 APRILE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	281
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	281
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. (<i>Approvato dal Senato</i>). (1568)	281
PRESIDENTE	281, 282, 289
BAGLIONI	281, 282
CAIATI, <i>Relatore</i>	281, 289
MATTEUCCI	282, 287
CECCHERINI	282
DEL FANTE	282, 286, 287
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	285, 286 287, 288, 289
DI STEFANO GENOVA	287, 288, 289

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione del disegno di legge n. 1568, i deputati Tarozzi e Di Stefano sostituiscono, rispettivamente, i deputati Cavazzini e Filosa.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. (Approvato dal Senato). (1568).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche.

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nell'ultima seduta il relatore, onorevole Caiati, ha svolto la sua relazione.

Pertanto, dichiaro aperta la discussione generale.

BAGLIONI. Propongo che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata. Fra due ore avrà inizio la seduta in aula e in sì breve tempo non si può, certamente, esaurire la discussione di un provvedimento tanto importante.

CAIATI, *Relatore*. Non ravviso l'opportunità di una sospensione nel motivo addotto dall'onorevole Baglioni. Noi siamo stati convocati espressamente per la discussione di questo provvedimento. Se non riusciremo ad esaurire la discussione, il seguito potrà essere

La seduta comincia alle 9,15.

PACATI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Gigha.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1955

rinvio ad altra seduta, analogamente alla procedura seguita per altri provvedimenti ugualmente importanti.

BAGLIONI. Sono costretto ad insistere nella mia proposta, anche per un'altra ragione: e cioè per evitare il ripetersi di quanto è accaduto al Senato, dove il provvedimento è stato discusso in fretta, alla vigilia delle vacanze di quell'Assemblea.

Occorre tener presente che il disegno di legge impegna il bilancio dello Stato per dieci anni, e ritengo che anche noi, membri della Commissione, abbiamo bisogno di qualche altro giorno per approfondirne l'esame.

MATTEUCCI. Non sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Baglioni, perché non comprendo quale danno possa essere arrecato ai lavori se oggi noi cominciamo a discutere il provvedimento, per poi sospendere. E poiché il collega Baglioni ha accennato ad una insufficiente preparazione, io ritengo che proprio dalla discussione potranno venire fuori nuovi elementi che meglio potranno chiarire il problema.

Per questi motivi, e in linea del tutto personale, non mi associo alla richiesta di rinvio.

CECCHERINI. Mi associo alle chiare considerazioni dell'onorevole Matteucci.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Baglioni insiste, pongo in votazione la sua richiesta di rinvio.

(Non è approvata).

Si può quindi proseguire nella discussione generale del disegno di legge all'ordine del giorno.

DEL FANTE. Il disegno di legge in discussione tratta un problema che deve essere assolutamente risolto. Io, che l'ho seguito fin da quando è stato impostato, non posso esimermi dal fare alcune critiche sostanziali.

Premetto che proprio questa mattina ho letto su due quotidiani, i quali riportavano un discorso del Presidente dell'A.N.F.I.A., che parlare di autostrade nel 1955 significa essere lontani dalla realtà. Difatti, che cosa si crede di risolvere con la costruzione di un'autostrada sulla dorsale mediana dell'Italia?

Ma ecco che vengo alle mie osservazioni.

Si è discusso ampiamente, in queste aule, in congressi di studiosi e in organi di stampa, sull'argomento del traffico e sui provvedimenti che ne devono, una buona volta, interpretare la necessità a fine risolutivo, mediante una politica operante nel settore tecnico da una parte e nel settore finanziario dall'altra, onde si realizzino, nel primo, le condizioni necessarie per lo sviluppo della circolazione

motorizzata, e, nel secondo, i mezzi per sopprimere alle ingenti spese delle opere e dei servizi che si richiedono per l'ammodernamento della rete viabile.

È giunto, quindi, il momento di concludere e di assumere le responsabilità, che non esito a definire storiche, in quanto le decisioni che bisogna prendere avranno un'influenza di grande entità e di incommensurabile portata nella vita della Nazione e per molte generazioni future.

Il problema della viabilità è giunto al punto critico, oltre il quale non è possibile procedere senza decisioni nette e risolventi.

Da una parte stanno, nelle angustie delle vecchie strade, le sempre più urgenti necessità del traffico, in una drammatica situazione di « piena », analoga a quella delle acque del Po fra i vecchi argini del Polesine. Dall'altra c'è lo Stato, che si appresta ad iniziare una tardiva e modesta opera di costruzione di arterie autostradali, che dovrebbe essere il fondamento della situazione organica e completa di cui abbisogna la viabilità.

Non sto, qui, a discutere se il concetto adottato dell'unica arteria centrale per l'insignificante lunghezza di appena 700-800 chilometri di autostrada e 400 chilometri di strade ordinarie da ammodernare sia, secondo le affermazioni dell'onorevole collega relatore, il migliore e realmente adeguato ad un paese come il nostro, che ha le montagne al centro con andamento longitudinale.

D'altra parte, ci troviamo di fronte ad un disegno di legge già approvato dal Senato con una sollecitudine che non dovremmo ripetere alla Camera, e specialmente in Commissione, perché grave sarebbe la nostra responsabilità, in quanto che dopo il nostro esame il provvedimento diverrebbe legge.

Nei suoi articoli, il disegno di legge, fra l'altro, impegna lo Stato per dieci esercizi finanziari con dieci miliardi annui. Dieci anni, onorevoli colleghi, tre legislature: e ogni anno si discutono i bilanci dello Stato! E non si risolve alcun problema: 18.000 chilometri di strade italiane rimangono affidate all'ordinaria manutenzione, congestionate dal traffico.

Anche questa volta la legge per il Mezzogiorno d'Italia — che significa centro-meridione e isole — rimane espressione formale: ironicamente è stato riservato il 25 per cento a questo territorio più vasto e più bisognoso di cure, il cui incremento automobilistico e della motorizzazione andrebbe, in definitiva, nello stesso interesse dell'Italia settentrionale.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1955

Ma bisognerà sapere come troveremo questo 25 per cento e quali generazioni potranno avvantaggiarsene. Ho letto questa mattina, in due quotidiani, che o si cambia metodo o parleranno i nostri pronipoti di soluzioni del problema viabile, dopo il duemila.

A me pare che si sia perduto il senso della misura, mentre la carenza visiva dei problemi economici e tecnici ha fatto anche dimenticare di andare almeno incontro al petrolio, sia in Abruzzo, sia in Sicilia.

Abbiamo pensato ad una mediana anziché alle necessità indilazionabili delle comunicazioni litoranee come base di penetrazione all'interno. La litoranea adriatica, da dati statistici, primeggia per incidenti automobilistici; di conseguenza avrebbe dovuto primeggiare per l'importanza del suo traffico; integrandola con la trasversale di collegamento dei due mari — Tirreno e Adriatico — da Roma a Pescara, avremmo eliminato il gravissimo, continuo ostacolo della catena appenninica, con allacciamento di province come Rieti, Aquila, Teramo ed altre. E così poteva ripetersi in Puglia e in Calabria.

Queste zone, già impoverite da inique politiche messe a servizio di interessi estranei, avrebbero dovuto essere reintegrate nel sistema economico di tutta la nazione, con le altre fin qui più fortunate regioni.

Risulta che già un complesso industriale del nord ha messo, come suol dirsi, le mani avanti nella questione autostradale, sovvenzionando per studi e progetti. E ciò potrebbe costituire una benemerita, se servisse a spronare l'altrimenti inconcludente opera della burocrazia ministeriale. Ma bisogna fare attenzione. Ed ecco qui la ragione del mio intervento, sollecitato da ben 18 mila costruttori organizzati, i quali mi hanno aperto gli occhi su quel che avviene in Italia. E premetto che sono in possesso di lettere e documenti a prova di ciò che vado affermando.

Attenzione, dunque, dicevo, a che, per tale iniziativa, quel complesso industriale del Nord — composto di tre nomi — non diventi il padrone delle opere, a spese del contribuente e a danno del Mezzogiorno. È un giuoco che dura dal 1860 e non dovrebbe continuare, se non altro per le proporzioni scandalose che l'affare verrebbe ad assumere.

Tutti sanno che lo Stato si è impegnato a finanziare, per il 40 per cento del costo di progetto, le nuove autostrade. Ma quale è il loro costo effettivo?

Si parla di 300 milioni al chilometro, quando un'analisi dei costi, eseguita e pubblicata nel 1953 da un alto funzionario del-

l'A.N.A.S., dimostra essere di soli 46 milioni al chilometro. Vogliamo raddoppiare questa cifra? Possiamo anche arrivare a cento milioni: siamo sempre infinitamente lontani da quella di 300, eppure potremmo certamente fare le opere come si conviene, ed anche nei tratti meno agevoli.

Ora, se fosse approvata la cifra di 300 milioni, la sovvenzione del 40 per cento darebbe un contributo di 120 milioni al chilometro, somma già superiore alla spesa. È ovvio che bisognerebbe, poi, aggiungere il lucro di trenta anni di pedaggi e la quota di riscatto, al termine della concessione, per altri 180 milioni chilometro: il che significa miliardi e miliardi di lire andati via fuori dalla finestra. E non bisogna trascurare i benefici tratti dalle speculazioni sui terreni, già prenotati da chi — o perché già esegue i progetti o per altre ragioni — sa prima di ogni altro dove passeranno i tracciati.

Dalla relazione allegata al testo del progetto di legge presentato al Senato abbiamo appreso che l'altro 60 per cento sarebbe compensato come emissione di obbligazioni da ammortizzare nel periodo della concessione, oppure pagato prima se l'autostrada dovesse divenire nel frattempo, come certamente si verificherà, di libero transito.

Se il Ministro avesse studiato la nazione italiana a guisa del corpo umano, considerando le arterie, noi avremmo fatto della nostra patria una nazione interessante, desiderata da tutto il mondo, e sarebbe stata visitata da venti milioni di stranieri l'anno.

Ma purtroppo le arterie non sono considerate; solo le autostrade debbono risolvere il problema della viabilità, e non se ne considerano i particolari più negativi, quelli che ostacolano il traffico. Basti considerare che nel tempo necessario per fare il biglietto all'ingresso dell'autostrada — e voglio calcolare un minuto — ben 40-50 automezzi sono costretti a fermarsi! È un calcolo che io ho fatto, osservando e cronometrando l'afflusso delle macchine in piazza Venezia, a Roma.

E noi vogliamo parlare di autostrade nel 1955! E dove, poi? Sulla dorsale della nazione! Ma perché questi signori della Fiat e della Pirelli non hanno chiesto di fare le autostrade in Calabria, in Sicilia, in Sardegna o in Abruzzo? Queste speculazioni noi dobbiamo proibirle! Ciò poteva accadere nel 1860, quando non avevamo niente, ma non oggi. Allora i governi, sapendo che con le strade avrebbero potuto far denari, misero in cantiere un vasto programma di strade, procurandosi i finanziamenti da due banchieri, uno

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1955

di Genova e uno di Milano per cento milioni di allora, in cambio della gestione dei tabacchi. E noi ci troviamo oggi con il monopolio dei tabacchi, perché fu fatto, allora, un prestito per 40.000 chilometri di strade.

Lo stesso è accaduto per le ferrovie dello Stato: anch'esse servirono a garantire un prestito.

Ma ritorniamo al disegno di legge e a quel complesso industriale del Nord, di cui parlavo. Se questo complesso industriale del Nord, che non è costituito fra costruttori né fra banchieri — e attenzione a che non mostrino l'etichetta di finanziatori, perché, se così fosse, almeno mille dei 18.000 costruttori italiani potrebbero ad essi agevolmente sostituirsi — se questi industriali non costruttori avessero veramente eseguito i progetti e si accingessero, con l'avallo di qualche società dello Stato o parastatale, ad eseguire i lavori, non vi sarebbero precedenti, e mai si sarebbe concepito un affare più grande e dannoso per il contribuente italiano.

Vogliamo sperare che il Ministro responsabile dia le più ampie assicurazioni a tale riguardo e, per uscire dal vago, formuliamo esplicita domanda per sapere quale gara sia stata esperita per affidare i progetti; se i progetti delle opere da eseguire siano stati affidati ad imprese di costruzioni qualificate, se le norme fin qui seguite siano conformi alle leggi ed ai regolamenti che disciplinano la esecuzione di opere pubbliche.

Mi permetto di far rilevare che il compito è vasto e impegnativo più di ogni altro.

È ovvio che i costruttori — avendo alle dipendenze dirette 400.000 operai, con una spesa quotidiana di un miliardo di lire di salari ed oneri sociali e con un enorme complesso di attività congiunte nel giro dei lavori e degli affari — siano allarmati da questo misterioso armeggiare dietro le quinte che fa temer loro di trovarsi davanti al fatto compiuto di un *trust* affaristico estraneo al loro mondo, e di gigantesca portata.

I fabbricanti di automobili, di gomme e di carburanti trarranno benefici immensi dalle opere che si stanno per costruire, in ciò realizzandosi anche gli sforzi da noi compiuti per decenni.

Tengo, poi, ad affermare che noi saremo sempre disinteressati collaboratori della Fiat, per l'incremento automobilistico; della Pirelli, per l'incremento della gomma, favorendone l'applicazione ovunque sia possibile; dell'Italcementi, per quanto si riferisce alla cooperazione nella produzione e nell'eventuale collocamento: ma ci consentano, queste industrie,

di rivolger loro la preghiera di non ingerirsi in affari che non sono di loro pertinenza. Vogliamo sperare che esse abbiano il senso della misura, così come vogliamo ritenere che il Governo avrà il senso della giustizia e dell'equità. E qui ho rivolto la preghiera a ben noti, benemeriti e stimati capitani dell'industria e del progresso, di cui l'Italia si onora nel mondo.

Per quanto si riferisce, invece, alla nostra responsabilità di parlamentari, mi rivolgo direttamente al nostro Presidente, l'onorevole ingegnere Garlato, per ricordare alla sua memoria che, allorquando, nel 1927, il senatore Piero Puricelli, studiando in proprio le autostrade e il rammodernamento della rete stradale, sembrò l'esclusivo candidato alla concessione degli appalti, il Ministro dell'epoca, affiancato dall'ingegnere Pio Galletti, fondatore e direttore generale dell'Anas, non esitò a incamerare i progetti della Società Puricelli e ad istituire l'Azienda autonoma statale della strada, col compito di realizzarli, come in effetti vennero in gran parte realizzati, anche se ciò dovette costare il sacrificio di quella nobile figura di tecnico e di italiano.

Ecco perché a Puricelli fu tolto tutto, in favore di chi ritenne di fare man bassa e di monopolizzare. E chi vi parla ha avuto per venti anni la polizia al portone di casa giorno e notte!

È un precedente, quello del 1927, che torna di attualità e che va profondamente meditato. E non soltanto come esempio da seguire, ma come norma da praticare nel ripetersi delle circostanze. Che in questo caso sono molte, ma molto più gravi.

E così ho concluso. Tanto più che posso fare a meno di dimostrare che, ove si procedesse all'esenzione della tassa di bollo per le automobili usate, per i camioncini usati, per i motocarri e motociclette usati, al fine di andare incontro al popolo e aiutarlo a raggiungere un più elevato tenore di vita, l'erario se ne avvantaggerebbe enormemente, poiché incasserebbe, in luogo dei 4 miliardi annui, 22 miliardi il primo anno, per passare fino a 50 miliardi negli anni successivi.

Posso fare a meno di chiedere per il popolo quel sicuro credito alla burocrazia, perché dovrei faticare troppo per chiederle di far credito all'avvenire; posso altresì fare a meno di dimostrare che siamo in un periodo di trapasso da un'epoca ad un'altra, con caratteri di diversità così grandi, come mai non ci furono tra le epoche storiche precedenti.

Se imponiamo una tassa all'automobile usata, dobbiamo imporla anche al piccone e

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1955

al badile e a tutti gli attrezzi di lavoro: perché l'automobile, nel 1955, è divenuto un vero e proprio attrezzo di lavoro. E noi pensiamo ad aumentare le tasse! Debbo dirvi che io ho ricevuto lettere di ringraziamento anche da operai e lavoratori comunisti, in seguito alla campagna che sto conducendo, mentre il Governo, con molta semplicità, dopo aver fatto approvare dal Senato un disegno di legge così iniquo, pretende che anche la nostra Commissione faccia altrettanto!

Ma io raccomando ancora di fare attenzione. Se noi non diamo i lavori agli enti pubblici interessati — comuni, province e Stato — noi aiutiamo la speculazione.

Potete voi immaginare che si debba pagare il pedaggio per recarsi al lavoro? Ebbene, così sarà, se si costruiranno le autostrade. L'uomo va meccanizzandosi, acquista facoltà nuove e si tramuta, sviluppandosi in lui innumerevoli attività a catena; e noi dobbiamo mettere l'uomo, l'operaio, in condizioni di benessere.

Pertanto chiedo che si proceda ad un'inchiesta parlamentare, per accertare i fatti chiaramente esposti in una lettera che di qui a poco leggerò; che il disegno di legge in discussione, recante provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche, per il penultimo comma dell'articolo 40 del Regolamento, sia rimesso alla Assemblea per la discussione pubblica e relativa approvazione, in considerazione della sua importanza relevantissima, trattandosi di un provvedimento che impegna il Parlamento per tre legislature e il bilancio dello Stato per dieci esercizi finanziari; che lo stesso disegno di legge sia rimesso all'Assemblea, oltre che per la doverosa osservanza del citato articolo 40 del Regolamento, il quale dichiara inapplicabile, ai progetti in materia tributaria, la procedura in sede legislativa (e qui si tratta di provvedimento che dispone modifiche alle tasse automobilistiche), anche perché le costruzioni previste nel provvedimento implicano direttive vincolanti le future generazioni e l'avvenire stesso del progresso e della civiltà del popolo italiano.

Noi tecnici sappiamo che il progetto è sbagliato, anche se l'onorevole Romita ritiene che si debba, intanto, cominciare.

Voglio, ora, leggervi la lettera di cui ho fatto cenno dianzi. È la lettera che una grande impresa di costruzioni, avente sede a Parma e a Roma, ha scritto ad un ingegnere romano, il commendatore Augusto Giuffredi. La lettera dice testualmente: « Faccio seguito alla breve conversazione avuta con te, riguardante le

autostrade. Ti confermo che, fra tutte le notizie discordanti e molto ottimistiche dei giornali, di serio, per ora, non vi è altro che la Milano-Bologna-Firenze-Roma, la cui progettazione è affidata alla S.I.S.I., società concessionaria che è composta dalla Fiat, Italcementi, Pirelli e Italstrade, quest'ultima subentrata al posto dell'Agip. La progettazione è stata terminata, nonché approvata. Attualmente l'Italstrade ha già messo uffici a Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena e Bologna, ed ha fuori squadre di picchettazione. Oltre alle suddette autostrade, vi è il raddoppio della Milano-Bergamo-Brescia, con prolungamento fino a Padova; anche questa la ritengo una cosa abbastanza seria, in quanto vi è una forte interessenza, cioè precisamente il finanziamento da parte della federazione delle casse di risparmio delle province venete, ecc.

Altre autostrade, per il momento, non credo assolutamente che possano, in un futuro molto immediato, essere portate ad una conclusione; non parlo poi di quelle di cui si deve fare addirittura il progetto definitivo (Roma-Pescara, Napoli-Foggia, ecc.), sulle quali ti consiglierai di non perdere tempo, perché inutile.

Sempre a tua disposizione per notizie e per maggiori chiarimenti, caramente ti saluto ».

Noi costruttori faremmo le autostrade a molto meno di cento milioni al chilometro e costruiremmo le strade con criteri ben diversi da quelli che hanno ispirato il disegno di legge.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero rispondere subito alle accuse mosse dall'onorevole Del Fante, per sgomberare il terreno della discussione dai dubbi e dalle preoccupazioni che esse possono aver sollevato. Per quanto riguarda i suoi rilievi di natura tecnica, mi riservo di rispondere quando prenderò la parola per rispondere ai vari oratori che saranno intervenuti nella discussione.

Debbo innanzitutto precisare che il Senato non ha discusso affrettatamente il provvedimento che oggi è al nostro esame. Il Senato lo ha discusso per parecchi mesi, ed è logico, perché si tratta di problema vitale. Dimostrerò, poi, dati alla mano, che il problema dell'autostrada ha carattere internazionale. Per ora desidero soffermarmi soltanto su pochi, particolari argomenti: la S.I.S.I., il contributo del 40 per cento, il costo. Poi arriverò alle conclusioni.

Il programma delle autostrade è stato predisposto dai miei predecessori, onorevoli Aldisio, e Merlin: io non ho avuto che il me-

rito di attuare un piano che era sulla carta. Quindi, il merito non è mio, ma vorrei che lo fosse.

In occasione della discussione del bilancio, vari colleghi — e, mi pare, anche l'onorevole Matteucci — hanno parlato del pericolo di un « carrozzone » di iniziativa privata, riferendosi alla S.I.S.I. La S.I.S.I. era composta di tre enti: la Pirelli, la Fiat e l'Agip. Mi pare che ne facesse parte anche l'Italcementi. Era, in sostanza, un gruppo monopolistico, composto di enti aventi tutti interesse alla costruzione delle autostrade. Quando la S.I.S.I. ha avuto cognizione del piano Aldisio ha studiato, di sua iniziativa, un progetto di massima che ha presentato all'« Anas » il 30 dicembre 1953. La stessa « Anas », il 18 gennaio 1954, prima che io assumessi il dicastero dei lavori pubblici, ha esaminato un primo progetto. Contemporaneamente sono stati presentati, e l'« Anas » li ha esaminati, altri progetti: il « Leonardo da Vinci », l'autostrada Bologna-Firenze ». Questi progetti sono ancora *sub judice*.

Io ho detto che intendimento del Governo, e mio in particolare, è di fare in modo che tutte le autostrade siano costruite da enti pubblici; ed io ho la convinzione che così sarà. E il motivo è molto semplice: se le autostrade vengono concesse ai privati ed esse risultano attive, chi fruisce degli utili sono i privati; se, al contrario, sono passive, c'è il pericolo che esse non siano mantenute bene. Quando, invece, le autostrade sono concesse ad enti pubblici, si sa che gli utili eventuali vanno ad un ente pubblico, così come è chiaro che, in caso di passività, lo Stato ha sempre modo di intervenire.

Per giungere a questo fine, in ossequio alla volontà del Parlamento — e giustamente l'onorevole Del Fante richiamava il potere esecutivo all'obbligo di rispettare la volontà del Parlamento — appena ho ascoltato le critiche del Senato, ho invitato la S.I.S.I. a ritirarsi. La S.I.S.I. è fuori causa. Non vi ha più nulla a vedere, né direttamente né indirettamente.

DEL FANTE. C'entra ancora, magari indirettamente. A che pro ha impiantato quegli uffici in via del Tritone ?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che la S.I.S.I. non ha più da fare con noi per quanto riguarda le autostrade. Del resto, l'articolo 6 del disegno di legge stabilisce che l'« Anas » è autorizzata a costruire direttamente le strade e le autostrade: è, quindi, chiaro che essa può costruirle anche tutte. Comunque, intendimento del Governo è quello

di non affidar nulla a privati. Anzi, per mettere l'« Anas » in grado di fronteggiare tutte le evenienze, mi son fatto autorizzare dal Tesoro ad assumere, eventualmente, del personale a contratto, per la sola durata dei lavori.

Quindi, tengo ancora a ripetere che non esiste più alcun monopolio, e su questa mia affermazione non temo smentite. Aggiungo che mi sono recato personalmente a Genova, a Torino, a Milano, a Bari e a Napoli ed ho invitato quegli enti provinciali e comunali a costituirsi in consorzi per poter costruire le autostrade. Ho invitato anche le Camere di commercio: come potrei meglio dimostrare la buona volontà del Governo ?

Ma l'onorevole Del Fante commette un errore fondamentale, perché confonde la concessione con la costruzione: non sono i costruttori che possono avere la concessione. Questa vien data a quell'ente pubblico che dovrà gestirla fino all'ammortizzazione del capitale. E il contributo ha un limite massimo del 40 per cento per aiutare il sud, dove il traffico non è molto intenso. Ma sulla Torino-Genova, per esempio, il contributo non sarà superiore al 25 per cento. C'è, poi, da chiarire che il contributo non è dato sul preventivo, bensì sul costo effettivo dell'opera, tenuto conto anche dei calcoli dei Ministeri delle finanze e del tesoro per l'ammortamento.

Ma c'è di più. Il tipo di concessione che praticheremo ci offre garanzie molto importanti: se l'autostrada diventa attiva, lo Stato partecipa agli utili. Non solo; ma lo Stato, perché l'autostrada è diventata molto attiva o per altri motivi, può sempre ed in qualsiasi momento revocare la concessione. Ugualmente lo Stato può intervenire per modificare le quote di ammortamento se le sue previsioni sono state superate da un'aumentata circolazione di macchine.

In definitiva, il tipo di concessione è tale da permettere allo Stato di riscattare un'autostrada ogni volta che lo voglia.

Quindi, sia ben chiaro che il contributo non sarà sempre del 40 per cento — io penso che si aggirerà sulla media del 33 per cento — e non vien dato sul preventivo ma sul costo effettivo.

Perciò, a meno che non si voglia mettere sotto accusa tutto lo Stato italiano, ogni preoccupazione dovrebbe essere fugata. Difatti, chi dà la concessione, nel senso legale, è il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dei trasporti; però chi delibera è l'« Anas », il cui Consiglio è composto da un presidente — che può essere il Ministro o il Sottosegretario —, dal direttore generale, dal

direttore del servizio amministrativo, dal direttore capo della ragioneria dello Stato, dall'ispettore generale, da due consiglieri di Stato, dal direttore generale della motorizzazione, dai rappresentanti dei Ministeri del tesoro, dell'interno, della difesa, dell'Avvocatura generale dello Stato e da due esperti, che sono due professori di politecnico! E ancora non basta, perché mi son voluto ulteriormente garantire, chiedendo il controllo preventivo della Corte dei conti e mandando i contratti anche al Consiglio di Stato...

DEL FANTE. Che garanzie!...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei che la critica dell'onorevole Del Fante fosse più serena. Del resto, se l'A.N.A.S., se tutti questi organi non dovessero dimostrarsi all'altezza della situazione, c'è sempre il Parlamento che potrà controllare e intervenire.

Comunque, vorrei che l'onorevole Del Fante si tranquillizzasse, in base a queste assicurazioni: la S.I.S.I. non ha più niente a che vedere in materia; il contributo non è dato sul preventivo ma sul consuntivo; i lavori son dati per gara.

DEL FANTE. E perché, allora, se le cose stanno così, l'Italstrade deve sopportare tutte quelle spese per gli uffici?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che l'A.N.A.S. indirà le gare, per i lavori, fra i costruttori. I costruttori sono dei galantuomini, alleati dello Stato; il Ministro dei lavori pubblici farà radiare dall'albo dei costruttori coloro che vorranno fare affari non consentiti. Quindi, non ci sono preoccupazioni da questo lato.

DEL FANTE. Ma l'Italstrade non ha avuto nessuna concessione ancora?

MATTEUCCI. Come si può dare una concessione se prima non è stata approvata la legge?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi meraviglia che un tecnico, come l'onorevole Del Fante, incorra in simili errori! Noi per ora abbiamo bisogno dei progetti, perché il progetto di un'autostrada non può farsi in una notte, come è possibile per il progetto di una casa; esso richiede uno studio minuziosissimo e particolareggiatissimo. Avendo eliminato la S.I.S.I., per non sospendere il progetto, abbiamo passato quest'ultimo all'Italstrade, perché lo completi. L'A.N.A.S. potrà poi approvarlo o no, questo è un altro conto. Però noi all'Italstrade non abbiamo dato nessuna concessione, sia ben chiaro. Che altrimenti saremmo fuori della legge.

L'Italstrade studia anche altri progetti, come la Firenze-Bologna e la Firenze-Roma.

Più di questo l'Italstrade non ha ottenuto, e anche ciò non costituisce un impegno. Essa sta soltanto studiando.

L'A.N.A.S., poi, sta studiando un progetto per un'altra autostrada ancora. E ciò perché le autostrade non si improvvisano, mentre noi abbiamo anche bisogno della rapidità.

E poi bisogna tener presente che il Ministro non ha contatti diretti con costruttori o con enti concessionari.

Per quanto riguarda il Sud, debbo dire che non è vero che esso sia stato trascurato o addirittura dimenticato. Oltre ai 10 miliardi in bilancio, oltre ai 40 miliardi del 1951, ne abbiamo ancora 8 più 2 per sistemare quelle strade.

DEL FANTE. Ma perché i lavori si fanno d'estate, e non si cerca, invece, di venire incontro agli operai, facendo lavori anche di inverno?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Molti lavori debbono necessariamente essere fatti d'estate, e lei me lo insegna. In alta Italia, poi, come si può fare un'opera d'arte d'inverno? Si può scavare nel gelo?

Ora, a parte le obiezioni tecniche, sulle quali mi riservo di intervenire, ritengo di aver chiarito esaurientemente alla Commissione che « carrozzoni » non se ne faranno: e su questo si può stare tranquilli.

DI STEFANO GENOVA. Desidero fare qualche rilievo sull'aspetto tecnico del tracciato.

Per quanto riguarda la Milano-Bologna-Firenze-Roma è da ritenersi che il tracciato sia stato fatto d'accordo con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per evitare che quell'autostrada venga, poi, ad arrecar danno a quell'amministrazione.

Desidererei sapere, per quanto riguarda gli altri tracciati del Nord, se siano stati esaminati i vari motivi di sicurezza per quanto riguarda la precedenza di un tracciato rispetto ad un altro.

Desidero, ora, soffermarmi in particolare sulle strade che interessano il meridione, e principalmente la Sicilia.

Ritengo inutile che io mi soffermi ad illustrare le particolari condizioni di disagio del Mezzogiorno d'Italia. Desidero soltanto ricordare ciò che ho già avuto occasione di accennare l'altro giorno, e cioè che lo stesso rapporto dell'O.E.C.E., presentato in questi giorni, quando parla delle nostre zone, non si esprime nella forma generica di « Italia », come si esprime, invece, per la Turchia o per la Grecia, bensì parla di « Italia meridionale »: e ciò è molto significativo.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1955

Sullo stesso tono è la relazione del Ministro Vanoni al bilancio finanziario per l'esercizio 1955-56. Egli, infatti, così dice, nella sua esposizione finanziaria:

« Un ordinato sviluppo della nostra economia — ho già avuto occasione di sottolinearlo — suppone una correzione graduale degli squilibri nella distribuzione regionale del reddito. Per questo deve essere considerato come elemento decisivo dell'intero programma uno sforzo accentuato in favore delle aree depresse, in particolare in favore del Mezzogiorno d'Italia. Ogni sforzo deve essere fatto per determinare un più intenso processo di sviluppo delle regioni economicamente arretrate: e per questo è previsto che poco meno del 50 per cento degli investimenti da effettuarsi nei settori propulsivi sia localizzato nel Mezzogiorno. In queste regioni la necessità della creazione delle attrezzature necessarie per una vita accettabile è condizione necessaria per qualsiasi sviluppo produttivo ».

Come si vede, lo stesso Ministro del bilancio indica nel 50 per cento la cifra degli investimenti da effettuarsi nei settori propulsivi.

E nei settori propulsivi sta in prima linea la vita delle strade e delle autostrade, che portano alla formazione delle economie esterne, che sviluppano l'iniziativa privata e l'industrializzazione.

Sulla necessità dell'industrializzazione del sud si sono scritti volumi, ed è perfettamente inutile che io mi dilunghi sull'argomento.

Riporto soltanto un dato. C'è, in Sicilia, fra contadini e professionisti, un rapporto di mortalità infantile che è di 100 a 389.

Basterebbe questo solo dato a consigliare l'urgenza assoluta dello sviluppo dell'industrializzazione del meridione d'Italia.

Ciò premesso, vediamo se questo progetto abbia tenuto conto di questa situazione, riconosciuta dallo stesso Ministro Vanoni, sempre nella sua esposizione finanziaria al bilancio. Egli difatti dice:

« Gli investimenti in opere pubbliche presentano un'utilità diretta in quanto migliorano l'attrezzatura ambientale del paese, indispensabile soprattutto nelle regioni meridionali: e questo miglioramento è condizione per stimolare e sorreggere le iniziative dei privati negli altri settori produttivi ».

A me pare che non si sia tenuta nel dovuto conto la necessità di dare particolare propulsione al Mezzogiorno e alle isole.

Accennavo l'altro giorno alla Sardegna. Mi rendo perfettamente conto delle gravi difficoltà di costruire in quell'isola un'autostrada,

considerando che già lo sviluppo delle strade è tanto arretrato; ma ciò che mi preoccupa è che questo progetto per la costruzione di autostrade non è limitato nel tempo, perché esso si proietta in un futuro di diversi anni. E allora, anche da un punto di vista psicologico, mi meraviglio come non si sia ravvisata l'opportunità di prevedere qualcosa in più per le isole, magari da realizzare in un terzo tempo!

Quindi, sarebbe auspicabile un tracciato diverso, che lasciasse intravedere qualche altra possibilità in favore delle isole.

Per quanto riguarda la Sicilia in particolare, il disegno di legge prevede soltanto la autostrada Palermo-Catania, per la quale è sorto da tempo un Consorzio, il cui presidente è l'onorevole Aldisio. A me pare che sia troppo poco pensare soltanto a questa autostrada. Considerando che abbiamo una strozzatura a Reggio Calabria, sarebbe logico che ci fosse una continuazione che dovrebbe riguardare il tratto Messina-Catania e il tratto Messina-Palermo, e poi la continuazione della Catania-Palermo fino a Trapani con una diramazione fino ad Agrigento.

A questo proposito, ho predisposto alcuni emendamenti. Ne do lettura:

« Per quanto riguarda il grafico: Prolungamento dell'autostrada a due sedi e a due vie Palermo-Catania fino a Trapani; si propone di aggiungere, come autostrada ad una sede e a due vie, da costruire, la Palermo-Messina, Messina-Catania e Palermo-Agrigento ».

Per quanto riguarda il problema in generale di questo sviluppo di strade nel Mezzogiorno, il disegno di legge prevede una percentuale del 25 per cento riservata per le autostrade del Mezzogiorno d'Italia...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel mio discorso al Senato ho già dimostrato che si viene incontro al Mezzogiorno d'Italia; ho anche spiegato quali sono i tre criteri che si seguono: progetti esecutivi perfetti; condizioni locali di viabilità che garantiscano il normale esercizio; condizioni locali con possibilità di provocare lo sviluppo economico e commerciale della zona...

DI STEFANO GENOVA. L'onorevole Ministro Vanoni ci ha detto che le iscrizioni al pubblico registro automobilistico sono passate da 48.883 a 137.310; e nelle regioni meridionali l'aumento è stato ancora più rilevante. Come vede, in seguito a determinati provvedimenti a favore del Mezzogiorno, la motorizzazione si fa strada anche nelle nostre zone.

Ma, per mantenere il Mezzogiorno allo stesso livello del Settentrione, sarebbero ne-

cessari investimenti per 360 miliardi l'anno. Ecco perché noi invochiamo che il problema sia affrontato come si deve, tenendo presenti tutte le condizioni in cui il Mezzogiorno si trova. Quante volte penso alla gioia di avere in Sicilia un quarto delle strade che stanno altrove, e in quelle condizioni! Quei venti miliardi...

CAIATI, *Relatore*. Sono 20 miliardi, più il 25 per cento, più i 10 miliardi non utilizzati.

DI STEFANO GENOVA. I venti miliardi per le strade sembrano una cifra molto lontana dal fabbisogno effettivo. Noi dobbiamo considerare le strade e il loro fabbisogno anche in rapporto all'espansione.

Comunque, per concludere, poiché nel disegno di legge si parla quasi esclusivamente di Mezzogiorno d'Italia, non sarebbe inopportuno aggiungere anche la parola: « isole ». All'uopo ho presentato anche i seguenti altri emendamenti:

« *Articolo 1, comma secondo: aggiungere, dopo la parola: Mezzogiorno, le parole: e nelle isole* ».

« *Articolo 1, ultimo comma, sostituire al numero: 25, il numero: 50. Aggiungere, alla fine: e nelle isole* ».

« *Articolo 2, aggiungere alla fine del primo comma:*

« La precedenza, in linea di massima, sarà data alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno e nelle isole ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Perché non ne fa un ordine del giorno? Le darei qualche affidamento.

DI STEFANO GENOVA. Non lo escludo. Dopo aver sentito le sue dichiarazioni, si potrebbe arrivare ad una soluzione del genere.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta nella quale l'onorevole Del Fante potrà, se lo crede, presentare la sua eccezione regolamentare ovvero pregiudiziale nelle forme di rito.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE ff.
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
Vicedirettore.

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI