

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XXXIV.

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 APRILE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Provvedimenti per la costruzione di autostrade e modifiche alle tasse automobilistiche. (1568). (<i>Approvato dal Senato</i>).	291
PRESIDENTE	291, 292, 295, 297 301, 307, 309, 311
DEL FANTE	291, 292, 295, 297, 306
CAIATI, <i>Relatore</i>	292, 293, 304
CIANCA	292, 295, 296, 297, 298
PASINI	292, 293, 298, 305
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	292, 294 295, 296, 297, 298, 299 301, 303, 306, 309, 310
GIACONE	294
MATTEUCCI	295, 297, 299, 301
FODERARO	297, 301, 303, 304, 305
BAGLIONI	298, 299
SPADAZZI	305, 306
PACATI	306
ANGELINO PAOLO	307
CAMANGI	307, 309, 310

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

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 auto-

strade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche.

DEL FANTE. Sollevo una questione preliminare procedurale. Noi non possiamo proseguire la discussione del disegno di legge in sede legislativa, perché saremmo in contrasto con quanto stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 40 del Regolamento della Camera trattandosi, in questo caso, di materia tributaria. Non c'è dubbio, infatti, che l'aumento delle tasse automobilistiche rientra fra i provvedimenti di carattere tributario, specie poi se lo si consideri nel suo gettito economico che raggiunge la non indifferente cifra di 700 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Onorevole Del Fante, le faccio osservare che il Presidente della Camera ha ritenuto di assegnare questo provvedimento di legge alla nostra Commissione in sede legislativa. Non solo, ma debbo fare presente che è stata già presentata dall'onorevole Castelli Avolio una proposta di modifica del Regolamento tendente ad abolire la restrizione di cui ella ha fatto cenno. Si potrebbe obiettare che non si tratta di una modifica già approvata ma, d'altro canto, il Presidente della Camera ha adottato il criterio che, quando la materia tributaria non è l'unica o non è predominante (anche in considerazione della probabile modifica del Regolamento) il disegno di legge può rimanere in sede legislativa.

A lei, pertanto, rimangono aperte due vie perché questo provvedimento sia rimesso all'Assemblea: o andare personalmente dal Presidente della Camera per prospettare la questione, oppure raccogliere le undici firme ne-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

cessarie perché il provvedimento stesso sia rimesso all'Assemblea di pieno diritto.

DEL FANTE. Ma c'è il precedente della sospensiva per l'aumento delle tasse automobilistiche.

PRESIDENTE. Il precedente, cui ella si appella, era costituito da una unica materia tributaria. Ma ci sono anche altri precedenti ad esempio, quello della legge per Salerno per la quale lo stesso Presidente della IV Commissione finanze e tesoro, trattandosi di materia tributaria, chiese che il provvedimento fosse rimesso in Aula. Il Presidente della Camera, però, respinse la richiesta per le considerazioni a cui le ho accennato.

DEL FANTE. È logico che in quella circostanza nessun deputato fece eccezione, trattandosi di aiuti da dare ai colpiti dall'alluvione. Qui è tutta un'altra cosa.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, io leggo la lettera inviata in data 22 dicembre 1954 dal Presidente della IV Commissione finanze e tesoro, onorevole Castelli Avolio, al Presidente della Camera:

« Poiché l'articolo 8 del disegno di legge n. 1346 concernente « Provvidenze straordinarie per le zone alluvionate nei comuni della provincia di Salerno » contiene esenzioni ed agevolazioni varie in materia tributaria, mi permetto farle presente che, a norma del Regolamento, il disegno di legge stesso deve essere discusso ed approvato dall'Assemblea ».

Come ho detto, il Presidente della Camera ha risposto negativamente a tale richiesta.

Pertanto, io non posso sospendere la discussione generale. Le posso, però, dare assicurazione che riferirò al Presidente della Camera la sua richiesta e mi riservo di farle conoscere la risposta che il Presidente vorrà darmi.

DEL FANTE. Dato che non si vuole accogliere questa eccezione di principio, io chiederò la parola in Aula.

CAIATI, *Relatore*. Ma non è stata sollevata eccezione nemmeno da parte della Commissione finanze e tesoro!

DEL FANTE. Vuol dire che solleverò la questione come singolo deputato.

PRESIDENTE. Va bene. Si proceda allora nella discussione generale.

CIANCA. Confesso di prendere la parola con una certa perplessità, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Del Fante, poiché sottovalutare quanto da lui detto potrebbe anche sembrare che la nostra Commissione sia insensibile a certe osservazioni e rilievi che pure, al di là della forma espositiva, hanno certamente una loro sostanza.

PASINI. Siete sensibili al grido di dolore!

CIANCA. Non sarà grido di dolore ma certo, quanto meno, una preoccupazione venuta da parte di un collega, preoccupazione che tuttavia ha avuto i suoi motivi e che non possiamo accantonare senz'altro. Avremmo, perciò, desiderato che l'onorevole Del Fante fosse più chiaro ed esplicito, illustrasse maggiormente i motivi della sua richiesta di rimessione in Aula, specie se si considera che egli ha manifestato il proposito di fare appello all'Assemblea.

Fatto è che diverse cose, l'onorevole Del Fante, anziché dirle in forma esplicita le ha presentate in forma velata: perciò, sarebbe meglio che egli chiarisse in modo preciso come stanno le cose.

PRESIDENTE. Ma questo, se mai, si sarebbe dovuto fare nella seduta precedente.

CIANCA. Onorevole Presidente, di fronte alla richiesta di rimessione in Aula fatta dall'onorevole Del Fante, noi vorremmo sapere se ciò gli servirà esclusivamente per ripetere le affermazioni fatte in questa sede o per comunicare elementi che egli considera più opportuno trattare in Aula.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io richiamo l'attenzione dei presenti sul fatto che abbiamo già perduto un anno di tempo (non per colpa della Commissione). Ecco perché io desidero che la Commissione decida sul da fare, essendo essa composta di tecnici in grado di valutare le ragioni esposte dall'onorevole Del Fante, quelle del Ministro e quelle del relatore. Però, all'onorevole Del Fante io rivolgo una domanda relativa alla sua richiesta di rimessione all'Assemblea. Egli ha, forse, degli appunti morali da fare al Ministro o a coloro che hanno collaborato nella redazione di questo disegno di legge?

DEL FANTE. Mi guarderei bene dal muovere appunti al Ministro Romita: i miei appunti sono tutti rivolti alla condotta non necessaria e non utile che si intende perseguire nel proporre questo disegno di legge. L'onorevole Ministro mi domanda se ho degli appunti morali da fare alla sua persona o alla sua condotta. Io risponderei che qui non si è raggiunto il bilico della bilancia: o il Ministro Romita non ha studiato in profondità il problema dal punto di vista tecnico ed economico e allora nulla di male perché tutti possiamo sbagliare: ma se egli avesse studiato il problema in profondità, tecnicamente ed economicamente, io avrei allora motivo di dubitare anche sul fattore morale. Ed io sono

un tecnico in questa materia, non lo si dimentichi.

PASINI. Qui, evidentemente, non stiamo più discutendo un disegno di legge, ma stiamo facendo un processo e, quel che è peggio, un processo a delle intenzioni. Ora su questo terreno ci si muove sempre con estremo disagio, credo, da parte di tutti i galantuomini, qualunque sia il partito al quale appartengano.

Pertanto io dico, arrivati a questo punto, che se l'onorevole Del Fante ha veramente gli estremi per delle accuse di ordine morale, faccia la cortesia di enumerarle in maniera chiara e precisa, perché non si può continuare ad annaspere nel vago e nell'indefinito per cercare di gettare del fango addosso a delle persone, senza assumersene una precisa responsabilità. Non basta dire se si è studiato o non studiato il problema: un deputato può giudicare questa legge un fallimento completo senza con questo toccare l'integrità morale di alcuno. Ma andare oltre e mettersi sul terreno dei sospetti, credo che non giovi a nessuno.

E adesso, mi permetto di dimostrarlo. Il collega Cianca ha chiesto che l'onorevole Del Fante chiarisca meglio il proprio pensiero. L'altro giorno, quando il collega Del Fante ha cominciato a parlare, debbo dire che io stesso ebbi una certa impressione poiché io non sono abituato ad iniziare con una prolusione che promette chissà che e conclude con il proverbiale topolino. Io stesso mi sono chiesto se, per avventura, non ci fosse qualche cosa che la nostra miopia non ci consentiva di vedere e che, al contrario, la particolare acutezza dello sguardo dell'onorevole Del Fante aveva saputo cogliere. Che cosa è venuto fuori, caro Cianca? Una cosa che potrà interessare l'onorevole Del Fante e magari qualche altro: la bandiera dell'antimonopolismo ad oltranza da lui impugnata: in difesa di chi? Forse, del popolo italiano? Certo, no; se mai in difesa dei grandi costruttori i quali rivendicano per loro l'onere di servire il Paese costruendo le autostrade. Questa era l'ossatura dell'intervento dell'onorevole Del Fante, con qualche sfumatura in più, ché se ci mettiamo sul terreno dei sospetti si aprono le porte alle più disparate interpretazioni. In sostanza, non dovrebbero essere le società private a gestire l'impresa, ma gli enti pubblici. Non sarà, per avventura, perché gli imprenditori con gli enti pubblici si trovano meglio che con gli industriali con i quali conoscendosi reciprocamente molto bene, altrettanto bene si sorvegliano? Non sarà, per avventura, onorevole Del Fante, che solo per

questo ella voleva portare la discussione in Aula? Ma, confesso, anche in me, in quel momento era sorto un dubbio. Ora io dico in nome della chiarezza, allontanando ogni interesse personale da questo tavolo, allontanando gli interessi della S.I.S.I., come pure quelli degli altri imprenditori che pure hanno degli interessi legittimi ma che non debbono trovare qui degli echi che vadano oltre il necessario, tali da drammatizzare la situazione, non è preferibile dare una proporzione alle cose? Tutti gli italiani pagano tasse e se coloro che vanno in automobile pagano qualche cosa di più, non per questo cadrà il mondo, anche se ciò potrà turbare la coscienza morale dell'onorevole Del Fante o di qualche altro cui il problema dell'automobilismo stia particolarmente a cuore.

Si può discutere, approvare o non approvare la legge, ma i principi morali che ci guidano debbono essere uniformi.

CAIATI, *Relatore*. Io confesso che non ho alcuna perplessità a prendere la parola poiché non ho avuto nessun dubbio né prima, né durante lo svolgimento dell'intervento fatto alcuni giorni fa dall'onorevole Del Fante in questa sede, né ora. Farei offesa alla sicura intelligenza dell'onorevole Cianca e anche alla sua sensibilità: frequentiamo insieme da parecchio tempo la stessa Commissione, abbiamo avuti incontri e scontri ma molte volte ci siamo trovati d'accordo su molti punti. Farei, perciò, offesa alla sua intelligenza se pensassi che egli è convinto che nella tesi dell'onorevole Del Fante ci siano degli elementi che portino conforto alla sostanza del disegno di legge che stiamo discutendo.

È da stamattina, prima ancora che fosse aperta la seduta, che l'onorevole Del Fante annaspa, insistendo su una qualche richiesta che talune volte vuole agganciare ad una norma del nostro Regolamento, qualche altra ad una solidarietà da parte di altri gruppi.

Quanto alla questione procedurale, il Presidente l'ha chiarita in una maniera così precisa ed esatta che non è il caso di ritornarci sopra, tanto più che questa interpretazione, fra l'altro, sta per diventare norma definitiva, ed è una interpretazione che non risponde soltanto ad un punto di vista personale del Presidente della Camera, ma ad una esigenza di maggiore snellezza dei nostri lavori. Tant'è che, come il Senato discute, in sede di Commissione deliberante, provvedimenti di carattere tributario, così si è ritenuto opportuno, anche per le prospettive fatte presenti dallo stesso Presidente della Commissione finanze e tesoro, che sarebbe stato utile che questa

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

stessa norma venisse applicata alla suddetta Commissione.

Altro argomento, quello di chiedere la rimessione in Aula del disegno di legge perché l'onorevole Del Fante avrebbe dei fatti da denunciare. Questo non mi pare che possa essere un argomento probante tale da indurci ad accogliere favorevolmente la sua proposta.

La questione va posta in questi termini: gli onorevoli colleghi intendono esprimere la loro solidarietà alla tesi dell'onorevole Del Fante? Allora ne assumano anche la responsabilità, traendone le debite conseguenze; oppure, obiettivamente, si rileva che nelle dichiarazioni, fino a questo momento fatte dall'onorevole Del Fante, non ci sono motivi né di ordine pregiudiziale e procedurale, né di ordine sostanziale per quanto attiene alla legge, né tanto meno di ordine morale.

In quest'ultimo caso, è interesse di tutti passare senza altro alla ulteriore discussione ed approvazione della legge che appartiene all'Italia settentrionale per tutta una serie di interessi, ma appartiene anche all'Italia meridionale. Salvo che, nel prosieguo dell'esame, i dissensi (non più sul piano morale ma sul piano della valutazione tecnica e pratica del disegno di legge) non ci portino a posizioni così contrastanti da essere inconciliabili e allora si potrà anche arrivare alla rimessione in Aula.

Ma, allo stato delle cose, sia per il rispetto della procedura che per il rispetto della nostra dignità, facendo noi parte di una data Commissione, non possiamo non portare in Aula il peso della nostra competenza e della nostra responsabilità, e consentite che almeno in linea presuntiva io affermi che anche in quella sede noi finiremmo per portare una voce tutta particolare che possiamo fare sentire in seno alla Commissione medesima.

Non creiamo delle pregiudiziali che oltre tutto turbano l'atmosfera di questa nostra Commissione nella quale sino ad oggi, salvo i punti di vista che possono averci messo in posizioni divergenti, abbiamo avuto modo di svolgere un lavoro concreto e proficuo e spesso anche con l'unanimità dei consensi.

GIACONE. In un certo senso io condivido le dichiarazioni del nostro collega di parte democristiana. Però, desidero osservare che oggi, in questa Commissione, si è formata una atmosfera pesante, non scevra di perplessità e di disagio.

Non voglio entrare nel merito del Regolamento che ella, onorevole Presidente, ci ha illustrato; fatto è, però, che se continuiamo ad andare avanti in questo modo, quasi « arran-

cando », la situazione rischia di peggiorare. Noi non facciamo una questione di rimessione in Aula o meno, però penso che sia veramente opportuno, direi necessario, che l'onorevole Del Fante chiarisca determinati concetti che egli ha lasciato a mezza aria.

In questo momento non intendiamo entrare in nessuna valutazione di fondo perché fin dal suo primo intervento l'onorevole Del Fante ha formulato determinate denunce, con le quali, sia pure in parte, noi concordiamo. Però, se egli ha ora degli elementi che possano illuminare la Commissione al fine di eliminare determinati sospetti, penso che egli per la dovuta serietà nei riguardi del Parlamento e verso se stesso, chiarisca tutte queste cose, in maniera definitiva.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con il collega. Io non ho nessuna perplessità morale perché l'onorevole Del Fante ha ripetute volte dichiarato, su mia esplicita domanda, che la mia persona è fuori discussione e che egli ha stima della mia persona. Quando l'onorevole Del Fante mi dichiara privatamente e pubblicamente che la mia persona è moralmente fuori causa (mi dispiacerebbe se egli dichiarasse il contrario, ma anche in quel caso non mi preoccuperei), io penso che la Commissione possa continuare i suoi lavori perché, come ho già detto, fin troppo tempo si è perduto e già è trascorso inutilmente l'esercizio 1954-55.

Ad ogni modo, l'onorevole Del Fante ha dei dubbi: allora io gli dirò che la questione è stata trattata da tre Ministri: il Ministro Vanoni, il Ministro Gava e il Ministro Romita. Pertanto, l'onorevole Del Fante chiarisca il suo pensiero. Sfrondando la questione di tutti quegli elementi più o meno scandalistici, a me pare che la sostanza delle preoccupazioni dell'onorevole Del Fante sia questa che sia i privati che gli enti pubblici sono considerati a parità di condizione. Io dico: questo è il disegno di legge governativo, la Commissione è sovrana e pertanto investita della decisione se scartare o ammettere la assoluta priorità degli enti pubblici.

Per conto mio dichiaro (e chiedo che questa dichiarazione rimanga a verbale) che intendimento del Governo è quello di dare le autostrade come concessione (senza confondere la concessione con la costruzione) agli enti pubblici. Mentre non ho avvicinato nessun privato, ho al contrario avvicinato gli enti pubblici perché facciano i consorzi per avere le concessioni. Noi abbiamo accettato di non escludere i privati perché si sarebbe potuto verificare che un consorzio, non avendo

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

concorrenti, finisse con il fare delle condizioni esorbitanti. E mi auguro, pertanto, che la concessione sia per gli enti pubblici. Del resto questa è una materia di squisita competenza del potere esecutivo che il potere legislativo può approvare o respingere.

Quindi la dizione « a parità di condizioni », di cui al penultimo comma dell'articolo 3 del disegno di legge in esame, va interpretata nel senso che noi desideriamo dare tutte le concessioni agli enti pubblici locali o centrali. E questo è il pensiero non del ministro Romita ma del Governo.

Questa legge non è stata elaborata superficialmente, come è stato detto: è stata attentamente elaborata dal ministero competente, è stata esaminata dal Senato e non è stata per nulla improvvisata. L'ho detto e lo ripeto: preferisco non fare questa legge piuttosto che legare il mio nome intemerato, volontariamente o no, ad un « carrozzone ». Piuttosto, preferirei imboccare la porta ed andarmene.

PRESIDENTE. Prescindendo dalla questione regolamentare, debbo raccogliere le preoccupazioni espresse dall'onorevole Giaccone e invitare l'onorevole Del Fante, se lo ritiene, a chiarire definitivamente tutto ciò che deve essere chiarito, nel senso che questo deve essere il suo ultimo intervento in materia in quanto non si può a ripetizione sollevare sospetti e insinuazioni.

MATTEUCCI. Se c'è una questione morale, deve essere posta nei suoi termini e ognuno deve assumerne la responsabilità. Su fatti del genere non si può sfuggire per la tangente.

DEL FANTE. Sarò brevissimo. Desidero rispondere all'onorevole Pasini, prima di tutto, per dirgli che non sono affatto preoccupato dei problemi dei costruttori o dei concessionari. Ho parlato a nome dei costruttori per semplice timore che i concessionari non mettano le mani su denaro che appartiene al popolo italiano. Perché ho parlato a nome dei costruttori? Perché di fronte alle ipotetiche 50 mila unità dell'onorevole relatore, noi potremmo avere 500 mila lavoratori italiani impiegati per quattro anni e potremmo fare della patria nostra, della penisola e delle isole, un sonante cantiere.

All'onorevole Matteucci dico che qui si tratta, oltretutto di dubbio morale, anche di questione tecnica, economica e finanziaria.

Come si può concepire una strada moderna lungo gli Appennini d'Italia nel modo in cui non la concepirebbe nessun tecnico?

PRESIDENTE. Onorevole Del Fante, la prego di rispondere al mio quesito: il Ministro è moralmente a posto oppure no?

DEL FANTE. Sì, è a posto.

ROMITA, *Ministro dei Lavori pubblici*. Chiedo che si metta a verbale.

DEL FANTE. Ieri ho letto la relazione e sono rimasto non soltanto perplesso ma allarmatissimo. La Commissione IV, finanze e tesoro, non ha preso in considerazione né l'argomento, né il progetto dal lato finanziario ed economico e neanche la relazione fatta dal relatore. Secondo il preventivo del relatore, si dice che andremo a spendere 250 miliardi per fare 800 chilometri di strada e autostrade e infatti, il relatore dice: « opportunamente quindi, viene all'esame della nostra Commissione il disegno di legge già approvato dal Senato che prevede lo stanziamento di 100 miliardi di lire all'anno ».

PRESIDENTE. Ma ella sta entrando nel merito del disegno di legge!

DEL FANTE. Io debbo dimostrare il dubbio dal lato morale ma soprattutto dal lato tecnico-finanziario.

MATTEUCCI. Lei, onorevole Del Fante, deve mettere sul tavolo gli elementi che la portano al suo dubbio morale.

DEL FANTE. Dunque, dicevo, 100 miliardi sono previsti come contributo, il che significa che su uno sviluppo di 250 miliardi di lavori autorizzati dallo Stato, per 800 chilometri di strada, il Governo assume un impegno non inferiore a 700 miliardi di lire senza peraltro risolvere nemmeno lontanamente il problema della viabilità.

Perché di fronte ad una somma così forte e soprattutto di fronte al modo di impostare il problema non possono sorgere dubbi di carattere morale? Questo significa regalare il denaro dello Stato. E la questione morale, onorevole Matteucci, è bell'è chiarita. Ma che debbo dire che sono dei ladri? Certo questo non lo posso dire! Ecco perché desidero che questa questione sia portata in Aula affinché tutti i cittadini siano informati di come vanno certe cose.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'onorevole Del Fante ha terminato la sua esposizione. Adesso ognuno di noi è in grado di trarre le proprie conclusioni, sulla questione morale.

Se non ci sono altri interventi su questo argomento, possiamo proseguire nella discussione generale.

CIANCA. Dopo avere ascoltato le dichiarazioni dell'onorevole Del Fante io credo che egli abbia mosso delle critiche non tanto sul-

l'aspetto morale, quanto sulla sostanza economico-finanziaria del disegno di legge, il quale, sempre secondo l'onorevole Del Fante, potrebbe dar luogo a certe formazioni capitalistiche e a certe speculazioni. In questo, io condivido le sue preoccupazioni. Il disegno di legge che ci viene sottoposto, è un provvedimento della massima importanza, che investe uno dei problemi più gravi del nostro paese: il problema del traffico stradale. La situazione, dal punto di vista della viabilità, è di una estrema gravità, gli incidenti sono crescenti e il provvedimento di legge scalfisce appena la soluzione del problema. Ma noi, purtroppo, non ne possiamo essere troppo entusiasti. Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici, il Ministro Romita riscosse numerosi consensi, le sue parole furono riportate con molta ampiezza dalla stampa tanto che c'era effettivamente da sperare che il Governo avesse in cantiere un provvedimento atto ad avviare a seria soluzione il grave problema della viabilità nazionale.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il programma c'è e rimane.

CIANCA. Certamente, e noi lo conosciamo. Ma quel che conta sono i singoli provvedimenti di attuazione. I programmi a grande estensione si possono fare, quello che importa però è che essi vengano realizzati. Fino a questo momento e, almeno per quanto riguarda i provvedimenti sottoposti alla nostra approvazione, quel che possiamo dire è che essi contrastano per la loro limitatezza con tutte le dichiarazioni, annunci ufficiali o semi ufficiali fatti intorno al problema delle strade. Si è parlato di 9.300 miliardi, ma, in pratica, quale è la portata del provvedimento? 100 miliardi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono 250 miliardi.

CIANCA. Già, con la speranza del concorso di capitale portato da altri enti, ma da parte del dicastero dei lavori pubblici sono stati stanziati 100 miliardi divisi in dieci esercizi, almeno così si legge dal testo del disegno di legge. Il Governo, dunque, affronta il problema con un investimento di 100 miliardi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Con un contributo di 100 miliardi, che è una cosa diversa. L'A.N.A.S. contribuisce con altri 20 miliardi.

CIANCA. Sia pure. Ma è sempre una cifra esigua, come del resto è esiguo il contributo dato dallo Stato per la soluzione del problema edilizio che rimane sempre grave ed angoscioso.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono problemi secolari.

CIANCA. Nonostante questa esiguità, mi sembra che in questo provvedimento venga introdotto un principio preoccupante. Mentre tutto l'orientamento attuale della politica economica è diretto sempre più verso il riscatto da parte dello Stato nell'assunzione dei pubblici servizi, mentre si cerca di risolvere il problema del riscatto degli impianti e della distribuzione dell'energia elettrica, mentre si cerca di nazionalizzare gli impianti elettrici, le miniere, tutti i beni di produzione su piano nazionale, qui si introduce il sistema inverso. La costruzione delle autostrade, che sono un bene dello Stato, viene data in concessione. Come dire che il Ministero dei trasporti per risolvere alcuni problemi di traffico ferroviario dia in concessione ad altri le linee ferroviarie. Principio che potrebbe benissimo essere suscettibile come base di ulteriori sviluppi. L'onorevole Romita, è vero, è stato costretto a dare delle assicurazioni, egli stesso preoccupato da questo aspetto della questione. Ma le sue assicurazioni sono di carattere personale e non sono contenute nella legge. Noi possiamo accettarle, queste assicurazioni, come una espressione del suo desiderio personale, ma quello che conta è il testo della legge.

Tanto sono fondate le nostre preoccupazioni che persino il relatore del disegno di legge, presso l'altro ramo del Parlamento, senatore Corbellini, aveva proposto un emendamento di notevole portata nel quale il principio della concessione a privati era notevolmente ridotto e reso pressoché nullo. Però, l'onorevole Corbellini ha dovuto fare successivamente marcia indietro, ritirando il già proposto emendamento. Ciò vuol dire che egli era mosso dalle nostre stesse preoccupazioni nel dare in mano a privati la concessione di una così importante opera. Del resto, che al fondo di questa complessa azione ci siano intenti speculativi è chiaro e l'onorevole Del Fante ha detto molte cose anche se alcune di esse espresse in forma non molto precisa. Però una cosa ha detto chiaramente: che appena annunciata questa legge si sono subito formati dei « carrozzoni ».

L'onorevole Ministro dice: « Io ho chiamato la S.I.S.I. e l'ho invitata a ritirarsi ». Ringraziamo il Ministro di questo atto. Ma chi ci mette al riparo da successive formazioni di « carrozzoni? ». E il suo atto stesso, che forse mira a dissipare quell'atmosfera di sospetto che si era formata, ha un significato molto relativo in quanto non è detto che la

S.I.S.I. non possa riformare, sotto altra denominazione, una società fittizia adatta a raggiungere lo scopo.

Quindi, onorevole Ministro, il problema è veramente serio e noi, pertanto, vorremmo che ci fosse una maggiore garanzia circa la possibilità che effettivamente gli enti pubblici, e in particolar modo i consorzi provinciali, possano avere la priorità e non soltanto la precedenza in caso di parità.

Certamente i grandi monopoli riusciranno a fare delle condizioni che in apparenza sembreranno più vantaggiose, ma l'ottenere questa concessione per loro deve essere una cosa considerata molto lucrosa, per cui senz'altro gli enti pubblici saranno battuti sul piano della gara. Se d'altra parte si vuole veramente, come ha detto qui chiaramente il Ministro, che gli enti pubblici abbiano la precedenza, allora lo si dica esplicitamente nella legge. Perché ciò non è stato fatto e probabilmente non si farà? Perché si vuole mantenere nella legge la possibilità che i grandi *trusts* facciano la parte del leone.

Onorevole Ministro, lei sa che se alcuni grandi monopoli, come la Pirelli, la Fiat, l'Italcementi, si consorziano, battono facilmente gli enti pubblici e l'istituto concessionario (bisogna fare una debita distinzione tra concessione e costruzione) farà entrare un ente costruttore facente parte del proprio consorzio.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma ci sono le gare!

CIANCA. Lei è abbastanza pratico di lavori edili e di appalti per non sapere se quello che io dico non sia possibile. All'interno di una società concessionaria si possono costituire società costruttrici di comodo cui andranno sicuramente aggiudicati i lavori, come è avvenuto, ad esempio, per la concessione dei lavori della diga di Nazzano.

FODERARO. Ma nella formazione di una legge come si possono prevenire queste cose? Fate le segnalazioni.

MATTEUCCI. Quello che dici, caro Cianca, non c'entra: si tratta di società private. Il tuo è un esempio che non calza.

CIANCA. Ma lo abbiamo visto proprio nel caso della S.I.S.I., con il progetto dell'Italstrade. È vero o non è vero il contenuto della lettera dell'onorevole Del Fante?

PRESIDENTE. Ma quella lettera non dice niente.

CIANCA. Non dirà niente dal punto di vista scandalistico, ma afferma ciò che è stato manovrato da parte di una società costruttrice per l'assegnazione della concessione.

Insomma, tra la Pirelli, la Montecatini, ecc. non c'è stato nessun legame?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. No, non c'è stato nessun legame.

DEL FANTE. Ma sì che c'è.

CIANCA. Ringrazio l'onorevole Ministro: dunque, fra le tre società e l'Italstrade non c'era nessun legame. Ne prendiamo atto. Comunque, il sospetto che l'ente concessionario possa agire anche sulla costruzione non è un sospetto assolutamente infondato. Sappiamo che quando si costituiscono questi grandi monopoli, per mezzo della loro grande potenza, essi riescono a raggiungere quello che vogliono. Noi vogliamo, qui, affermare la nostra preoccupazione circa la sorte che avrebbero gli enti pubblici di fronte ai monopoli, onde quella che può sembrare una condizione di miglior favore non finisca per trasformarsi in condizione di favore fittizio. In concorrenza contro i grandi *trusts* e i grandi monopoli privati, gli enti pubblici non hanno possibilità di prevalere. Tanto più che non hanno una effettiva garanzia sui prestiti che gli enti pubblici potranno disporre.

Può essere garantito agli enti pubblici, per mezzo dello Stato, che essi veramente disporranno delle cifre corrispondenti alle emissioni delle obbligazioni necessarie a coprire la differenza tra contributo dello Stato e la spesa totale delle opere? Pare che questa garanzia non è data dal testo del disegno di legge.

Lei sa, onorevole Ministro, come vanno le cose a questo riguardo. La legge Tupini insegna quanto era difficile alle vere cooperative, costituite da elementi bisognosi dell'intervento dello Stato, trovare i capitali necessari per potere costruire le case. Così gli enti pubblici, anche consorziandosi, molto difficilmente avrebbero dalle banche i mezzi necessari per portare a compimento i lavori.

MATTEUCCI. Nonostante un apposito articolo della Costituzione.

CIANCA. Non solo, ma persino una cooperativa composta da ciechi di guerra non era riuscita a trovare il finanziamento necessario per godere del contributo della legge Tupini e noi (parlo del consiglio comunale di Roma) abbiamo dovuto per tre o quattro volte prorogare la facilitazione accordata dal comune di Roma per l'acquisto del terreno. Mentre è ben noto come altri privati, appoggiati da personalità di cui non vogliamo fare il nome, sono riusciti a trovare il rimanente 60-70 per cento per portare a termine la fabbricazione delle loro case, facendo, si può dire, man bassa sui contributi della legge Tupini.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

In questi casi il contributo dello Stato è stato persino superiore al previsto arrivando a coprire quasi completamente la spesa dell'opera.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Con me questo non è mai successo.

CIANCA. Ad ogni modo, il mio timore è che lo stesso si verifichi anche per quanto riguarda le autostrade.

Lei crede che gli enti pubblici siano più potenti delle grandi società monopolistiche? Ma niente affatto. Il comune di Roma (che è il comune della capitale d'Italia) non è riuscito mai ad avere certi mutui...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma li ha avuti.

CIANCA. Un momento. Su un mutuo di 55 miliardi, garantito dallo Stato, è appena riuscito ad avere 11 miliardi. E si tratta del comune di Roma, con la garanzia dello Stato e con una legge apposita!

Ma, alla fin dei conti, gli enti pubblici dovranno rivolgersi ai grandi istituti di credito per avere il denaro i quali esigeranno un tasso certamente superiore a quello della Cassa depositi e prestiti, mentre gli enti monopolistici non hanno bisogno di rivolgersi agli enti finanziari, per cui i loro investimenti non sono gravati dai forti interessi passivi di cui invece sono gravati gli investimenti degli enti pubblici.

PASINI. Ma il denaro costa sempre.

CIANCA. Già, ma non è la stessa cosa: a parità di condizioni, può meglio funzionare chi ha il denaro e non chi il denaro lo deve avere da un altro ente finanziario, tanto più che chi deve concedere il prestito è spesso lo stesso interessato alla esecuzione dell'opera.

Gli enti pubblici, anche avendo la garanzia dello Stato, si trovano in difficoltà a trovare il denaro per la esecuzione di un'opera di loro esclusiva competenza, per la esecuzione di opere cioè in cui i privati non possono assolutamente entrare, figuriamoci se lo potranno trovare per l'aggiudicazione di un'opera la quale può essere messa in gara, aperta ai grandi *trusts* che sono sempre collegati fra loro. La Pirelli, ad esempio, è certamente legata con l'alta finanza e così via.

Se la Pirelli, la Fiat, la Montecatini, tanto per fare degli esempi, sono interessate alla concessione per la costruzione di un'autostrada, va da sé che esse agiranno sugli istituti finanziari perché oppongano difficoltà a concedere il denaro necessario a quei consorzi di provincie e di comuni intenzionati a concorrere alla gara.

È chiaro, quindi, che questa condizione di parità o di favore è assolutamente illusoria.

Detto questo, tuttavia, mi sembra che la legge possa essere senz'altro accolta per i fini che si ripromette. Legge modesta, rispetto alla ampiezza del problema che vuole affrontare e alle sue stesse premesse.

Ho qualche rilievo da fare, passando a qualche dettaglio, a proposito della piantina allegata al disegno di legge. Come deputato di Roma, non ho un particolare interesse perché una strada passi per una località piuttosto che per un'altra. Credo pertanto, che in sede di discussione degli articoli, sia opportuno nominare quella commissione che fu chiesta in sede di discussione al Senato allo scopo di determinare meglio il tracciato onde eliminare certi contrasti suscitati da taluni deputati che cercano di rappresentare legittimi interessi di regioni ma che potrebbero — sviati da questa visione regionalistica — non decidere in maniera conforme agli interessi generali.

Sul tracciato non ho nulla da dire.

Pertanto, il voto del nostro gruppo sarà subordinato alle necessarie garanzie che noi dobbiamo avere perché effettivamente gli enti pubblici siano in condizione di precedenza effettiva e non fittizia, come purtroppo è dato di constatare nella sostanza del disegno di legge.

BAGLIONI. Il primo rilievo da muovere contro questo disegno di legge sottoposto al nostro esame, credo sia di carattere politico: infatti, con questo disegno di legge, nonostante tutte le tasse e i tributi che gli utenti della strada sono chiamati a pagare, lo Stato non riesce a garantire ai cittadini la necessaria viabilità per i traffici e i trasporti. Questa è quindi una vera e propria inadempienza da parte dello Stato nei riguardi di un servizio di pubblica utilità, anzi nei riguardi di uno dei più importanti servizi pubblici.

Per la verità, di queste inadempienze ce ne sono tante: per le case, per i fiumi, per tanti altri problemi nazionali: argomento di cui dovrà essere investita l'Assemblea in sede di discussione del prossimo bilancio dei lavori pubblici.

È un obbligo da parte nostra, anche per le perplessità e per le preoccupazioni che sono emerse fin dall'inizio della nostra discussione, di studiare il modo per eliminare i monopolisti, i quali, se inseriti nella lotta per l'aggiudicazione della concessione alla costruzione delle autostrade, non solo sarebbero di nocimento ai privati cittadini ma inciderebbero negativamente su tutta l'economia nazionale. A proposito di questa preoccupazione, il Mi-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

nistro Romita ha cercato (e non so in che misura ci sia riuscito) di darci delle assicurazioni. Egli ci ha detto che queste concessioni intende darle senz'altro ad enti pubblici, estromettendo i gruppi monopolistici. Egli ha persino precisato di avere invitato gli enti pubblici di Napoli a costituirsi in consorzio per affidare loro la concessione della costruenda autostrada.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo stesso ho fatto con Genova, Torino, Milano, ovunque.

BAGLIONI. L'onorevole Romita ci ha inoltre informato di essere stato personalmente lui a persuadere la S.I.S.I. a ritirare il proprio progetto. Ora io vorrei rivolgere una domanda all'onorevole Romita: il progetto della S.I.S.I. per l'autostrada dorsale è stato o non rilevato dall'Italstrade, società nella quale opera l'I.R.I.? Io domando all'onorevole Ministro come si spiega che l'Italstrade abbia rilevato un progetto della Società S.I.S.I., quando un suo progetto, fatto per incarico dell'A.N.A.S., era già pronto?

Le assicurazioni, che l'onorevole Ministro ci ha date, hanno indubbiamente il loro valore anche per la fiducia assoluta che io ho nei riguardi della sua persona, ma sincerità vuole che dica apertamente che le assicurazioni del Ministro non mi tranquillizzano. Mi può tranquillizzare solo la legge. E noi che siamo qui, appunto, per formulare questa legge il più possibile vantaggiosa per la collettività, penso abbiamo il dovere di precisare e di chiarire queste cose, facendo in modo che i monopoli vengano nettamente e categoricamente estromessi.

Allo stato attuale, nel testo di legge mancano le condizioni per cui questi enti pubblici abbiano la effettiva possibilità di concorrere per ottenere la concessione dei lavori.

Ho pertanto presentato un ordine del giorno che vorrei, brevemente, svolgere. L'ordine del giorno dice:

« La Commissione,

considerato che la sistemazione viabile italiana richiede come primo passo quella del traffico in direzione nord-sud, sia per superare l'ostacolo frapposto dal diaframma appenninico, sia per favorire ed incrementare lo sviluppo di tutta la rete stradale meridionale, impegna il Governo a dare la precedenza assoluta nella costruzione delle autostrade italiane alla dorsale Milano-Napoli con particolare riguardo al tratto Bologna-Firenze ».

Questo disegno di legge — è stato rilevato dal collega Cianca — non finanzia che una esigua parte di quello che è il piano elaborato dell'onorevole Romita, e pertanto si presentano questioni di priorità.

Ritengo inutile ogni ulteriore illustrazione.

La necessità di congiungere al più presto, con la costruzione dell'autostrada, dorsale nord e Mezzogiorno è di tale evidenza che a tutti appare ben chiara.

Questa richiesta di priorità, credo, non vorrà essere giudicata come ispirata da interessi particolaristici in quanto la facilità delle comunicazioni tra nord e sud penso sia di grande vantaggio anche all'intera economia meridionale.

MATTEUCCI. Non sarò molto prolisso, ma certe cose le debbo dire, anche per salvare la coscienza. Noi siamo presi da una duplice perplessità: quella di non assumerci la responsabilità di arrestare un disegno di legge che possa contribuire alla soluzione di un problema, e possa dare del lavoro, specialmente in questa nostra Nazione che non riesce a guarire dal cancro roditore della disoccupazione e l'altra che questa legge non risponde completamente a quello che noi avremmo voluto che fosse. Non vi risponde per la inadeguatezza dei mezzi, non vi risponde per talune clausole che essa contiene, che vulnerano certe concezioni di principio sulle quali non è possibile transigere.

Parlerò anzitutto della insufficienza dei mezzi. Il Ministro Aldisio aveva prima fatto un programma comprendente 900 miliardi di lire di spesa; ora, noi ci rendiamo conto delle necessità di bilancio, ma sentiamo, nonostante ciò, in questa sede, il dovere di riproporre la nostra concezione economica e sociale per contribuire alla migliore soluzione del problema che certo si presenta irto di difficoltà. Dal nostro punto di vista non è utile né conveniente affrontare il problema a « spizzico » all'ultimo momento, quando non si circola più, quando il traffico commerciale rischia di essere impossibilitato.

Ricordo un primo discorso, fatto nella precedente legislatura, con il quale misi, tra le altre questioni, anche questo problema all'ordine del giorno. La differenza esistente tra il punto di vista della maggioranza e il nostro è il seguente: che non si può governare un paese moderno senza avere un piano.

Ho ascoltato a questo riguardo il discorso dell'onorevole Pella e alcune delle sue osservazioni fanno seriamente riflettere. Certo, con il vostro sistema economico, più di questo non potete ottenere: però, facendo un se-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

rio piano delle nostre risorse, stimolando l'aumento della produzione, si potrebbe inquadrare il problema delle case, delle strade, dei fiumi in una maniera certo più adeguata, sia pure prolungando la soluzione del problema nel corso di un certo numero di anni.

Detto questo, circa la inaccettabilità della impostazione della vostra politica economica, passo ad esaminare il disegno di legge.

Il provvedimento — onorevole Del Fante non è iniquo, è soltanto insufficiente, ha una pecca (ho detto che voglio salvare la coscienza) che riguarda, per noi, una questione di principio.

Corrado Barbagallo, nella sua monumentale *Storia universale*, quando ha voluto trattare dell'evo moderno vi ha messo come epigrafe l'elogio della borghesia: due periodi tratti dal *Manifesto* di Carlo Marx. Noi sappiamo cosa ha fatto l'iniziativa privata e non siamo contrari ad essa. Sappiamo, anche, che la società socialista non nasce come Minerva armata dal cervello di Giove, ma si elabora negli elementi stessi della vecchia società capitalistica; sappiamo che ad un certo momento la funzione dell'iniziativa privata, ben lungi dal rappresentare uno stimolo, diventa remora e deve essere eliminata; ma nel periodo di transizione essa svolge ancora una sua utile funzione: e noi siamo appunto in un periodo di transizione. Periodo di transizione in cui il vecchio non è morto e il nuovo non è adulto, onde noi elaboriamo la nostra concezione con i materiali stessi della vecchia società.

Di questo fatto ci dovete dare atto, perché è una delle conquiste del pensiero socialista avere scoperto che la vecchia filosofia illuministica aveva rotto la continuità del processo storico, mentre Marx l'ha ristabilita con il rovesciamento di alcune posizioni. Noi, perciò, crediamo alla funzione della iniziativa privata.

Giovanni Giolitti — che non fu certo un rivoluzionario (fu ministro della monarchia) — arrivò alla nazionalizzazione delle ferrovie. Luigi Luzzatti inferse un duro colpo ai monopoli delle assicurazioni, quando creò l'Istituto nazionale delle assicurazioni. Si trattava di servizi pubblici di primaria importanza dove l'iniziativa privata non ha esaurito il suo compito di propulsione e di stimolo.

Bisogna pertanto distinguere i due momenti di questo provvedimento: il momento della concessione e il momento della costruzione. Sono due momenti distinti e separati.

Nel momento della concessione ritengo inutile l'intervento dell'iniziativa privata,

mentre lo ritengo utile nel momento della costruzione, con le dovute garanzie delle gare. Lo Stato, oggi come oggi, non si può mettere a fare l'impresario, i mezzi di produzione e di scambio non essendo ancora socializzati; onde questa funzione della iniziativa privata c'è ed è bene che ci sia.

Potranno fare dei pasticci, caro onorevole Cianca, tutti i giorni se ne fanno, ma ciò significa semplicemente che l'apparato dello Stato ha bisogno di essere corretto, vuol dire che non funzionano i controlli: e questo è un problema da esaminare in altra sede.

Le garanzie legali, al momento della costruzione, ci dovrebbero essere; se la Corte dei conti o il Consiglio di Stato non funzionano è un altro discorso.

Dove, invece, ritengo inutile l'intervento della iniziativa privata è nel momento della concessione.

Prendiamo questo provvedimento di legge: il 40 per cento lo dà lo Stato, il 60 per cento è coperto da obbligazioni che dovranno essere ritirate dalle grandi banche le quali, poi, sono controllate dall'I.R.I., sono in fondo proprietà dello Stato: il Banco di Roma, la Banca commerciale, il Credito italiano, il Banco di Santo Spirito, sono tutti istituti di diritto pubblico. L'iniziativa privata cosa fa? Reperisce sul mercato dei fondi che lo Stato non ha. Ma lo Stato ha i mezzi per reperire i fondi: o con la sua garanzia, o attraverso altri istituti con obbligazioni di Stato.

Io sono qui a difendere gli enti locali perché nessuno più di me è geloso della loro espansione e sarebbe perciò opportuno, specie nei punti dove passa il tracciato, che essi formassero dei consorzi e riuscissero ad ottenere la concessione.

Ma qualora si dovesse verificare qualche deficienza, per i motivi da altri illustrati e chiaramente intuibili, onorevole Ministro, ella non dovrebbe sventolare l'arma della iniziativa privata. Ella ha il suo organo in grado di assumere questo onere: l'A.N.A.S. Il 40 per cento è dato dallo Stato, il 60 per cento sarebbe ottenuto con obbligazioni dell'A.N.A.S. stessa e il problema è bello e risolto. E ciò perché nel momento della concessione l'iniziativa privata non serve, in quanto, nella fattispecie, essa iniziativa privata non contribuisce all'apporto di capitale effettivo.

Se magari l'iniziativa privata fosse stata in grado di dire: io do il 60 per cento, potrei anche capire la sua utilità; potrei capire che il tesoro ammonisse sulla difficoltà di trovare i capitali sul mercato, gravato come è, detto

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

tesoro, di un *deficit* di 300 miliardi, mentre la Cassa depositi e prestiti versa in una grave situazione (e ciò anche per una errata politica del tesoro che ha diminuito l'interesse dei buoni postali). Ma allora si ponga nella legge che i privati non sono autorizzati a reperire i fondi rapinando il risparmio, anche perché queste famose banche sono tutte infiltrate nei consigli di amministrazione.

La questione dell'I.R.I. non si può risolvere. L'I.R.I. è organizzato come un ente privato qualsiasi e lo Stato ha una semplice supervisione e lascia fare, lascia cioè che queste società anonime gestiscano le proprietà dello Stato con un criterio assolutamente privatistico. Tutti questi signori, poi, sono nei consigli di amministrazione e di conseguenza l'organizzazione monopolistica viene potenziata.

Allorché si stabilirà la concorrenza tra enti pubblici, sia pure consorziati, e organismi monopolisti lei ammetterà, signor Ministro, che come hanno detto i colleghi Cianca e Baglioni, gli enti pubblici sarebbero destinati a soccombere.

In conclusione: sia per questione di principio, sia per la sua obiettività, noi riteniamo che nel momento della concessione l'iniziativa privata non sia utile, a meno che non si stabilisca nella legge che essa concorra con mezzi propri, senza reperire il denaro sul mercato, senza avere la facoltà di emettere obbligazioni. Cosa che non è per niente assurda in quanto la maggior parte di questi enti hanno un interesse spesso diretto alla realizzazione delle opere. Ad esempio, la Fiat ha necessità che ci siano le strade, altrimenti come farebbe a costruire le sue macchine?

Ricordo, onorevole Ministro, e lo debbo dire perché l'ho saputo da buona fonte, che nel 1926, era impossibile camminare per le strade d'Italia, prima ancora che fosse creata l'A.N.A.S. Un deputato inglese disse questa frase alla Camera dei comuni: « al mio peggiore nemico, gli darei una condanna: girare in automobile per l'Italia ». In quel momento, veramente, non c'erano autostrade.

Ad un certo punto, il senatore Agnelli, di fronte a questo stato di cose (non ho difficoltà a riferire queste cose perché mi sono state raccontate proprio da lui, in quanto da giovanetto ebbi dimestichezza con lui, avendomi egli finanziato certi lavori), si presentò a Mussolini e gli disse: « io chiudo la Fiat. È inutile continuare a costruire automobili, se non hanno la possibilità di andare su strade ». « Cosa si può fare? » rispose Mus-

solini. « Bisogna asfaltarle ». Bene: mi presenti un progetto. Si fece una specie di S.I.S.I. (non so chi ci fosse) e si presentò il progetto. Mussolini lo fece esaminare e poi mandò a chiamare Agnelli e gli disse: « Io la ringrazio ma a quelle condizioni le strade le fa lo Stato ». E sorse l'A.N.A.S.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La prima strada Milano-Torino, venne fatta in concessione, però.

MATTEUCCI. È chiaro che non ho detto questo per rivendicare delle benemerienze al defunto regime, ma solo per dire che ci sono dei limiti da porre all'iniziativa privata.

Il Ministro ci ha pur dato delle garanzie a questo proposito, però quelle garanzie non risultano dal testo del disegno di legge.

Pertanto, noi diciamo fin da ora che quando si tratterà della discussione degli articoli presenteremo un emendamento in questo senso.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola l'onorevole Foderaro. Ne ha facoltà. Egli svolgerà, altresì, in questa sede di discussione generale, gli ordini del giorno da lui presentati anche a firma di altri colleghi.

FODERARO. Vorrei iniziare da quanto ha detto poc'anzi il collega Matteucci circa la insufficienza dei mezzi di finanziamento di questo provvedimento; ma, mentre il collega Matteucci — sia pure indulgendo ai principi di politica finanziaria della maggioranza, da lui d'altra parte criticati — ha detto che « più di questo non si sarebbe potuto fare in tale situazione », io mi permetterei invece di affermare che « più di questo si sarebbe potuto fare », non concordando affatto con le premesse che l'onorevole Matteucci attribuisce alla linea di condotta della maggioranza.

Desidero, però, anzitutto, onorevoli colleghi, ringraziare schiettamente, anche a nome del gruppo parlamentare « Amici dell'automobile », che ho l'onore di rappresentare, il Ministro Romita come i suoi predecessori, ad iniziare sopra tutti dall'onorevole Aldisio, che da anni hanno agitato questo indifferibile problema del miglioramento della nostra rete stradale.

Mi corre, altresì, l'obbligo — avendo fatto parte della Commissione finanze e tesoro nella elaborazione del provvedimento di copertura di questo disegno di legge e, avendo fatto parte di quel Comitato ristretto della Commissione finanze e tesoro, che trattò con i benemeriti funzionari del Ministero delle finanze e con lo stesso Ministro per trovare una via media ed equa nel determinare l'au-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

mento delle tasse di circolazione — mi corre l'obbligo, dicevo, di ringraziare il Ministro Tremelloni, il quale anche in quella occasione dimostrò tanta sensibilità per i problemi che noi del Comitato ristretto gli facevamo man mano presenti.

Il disegno di legge relativo alla copertura venne effettivamente presentato in un testo non molto accurato all'esame della Commissione finanze e tesoro; e fummo noi, in sostanza, a dare una impronta di carattere sociale a quel disegno di legge, muovendo dal principio (che a me pare incontestabile) che il tributo non ha soltanto un valore economico-fiscale, ma è altresì indice di un orientamento politico-sociale. Ecco perché siamo riusciti non solo a frenare, in genere, gli aumenti progettati, ma soprattutto a favorire le cilindrate minori, a fare estendere la esenzione semestrale al settore dei motoveicoli, a far concedere il pagamento rateale nello stesso settore e a fare scaglionare gli aumenti di cavalli vapore in cavalli vapore con opportune ed eque diminuzioni per vetture utilitarie sino a 9 cavalli vapore.

Di tutto ciò va dato atto al Ministro Tremelloni, il quale ha consentito a trasformare un provvedimento un po', diciamo così, grossolano, in un provvedimento, che — come ho già detto — porta indubbiamente una impronta di schietto carattere sociale.

Ora, vi prego di fare bene attenzione, onorevoli colleghi ed onorevole Ministro Romita, che, mentre nel 1950-51, allorché venne in discussione in seno alla Commissione dei trasporti un provvedimento di aumento della tassa di circolazione, tutti i deputati — meno il collega Tomba, provetto ferroviere, come ricorderete — fummo contrari alla introduzione di qualsiasi aumento, invece in questa occasione nessuno di noi, di qualsiasi settore politico, si è dimostrato contrario, per principio, all'accoglimento di un ragionevole aumento.

Come mai siamo stati adesso così « rassegnati », direi accondiscendenti, di fronte a questo provvedimento legislativo? La ragione è evidente, ed è notevole: e sta nel fatto che, fin dal primo momento, ci è stato espressamente detto che il reperimento di questi fondi doveva essere integralmente destinato alla indifferibile soluzione del grave problema stradale. Non che questa volta — notate — non si siano ripetuti e confermati da noi tutti, e particolarmente dai parlamentari iscritti al gruppo « Amici dell'automobile », i noti rilievi sull'eccesso degli oneri fiscali, che gravano la motorizzazione sia nel ciclo della pro-

duzione, e quindi all'atto della immissione del prodotto sul mercato, e sia nella sua vita, come pure nella fase della esportazione. Esatti rilievi sono stati da noi avanzati anche circa il gravoso costo di esercizio del mezzo motorizzato, specie alla stregua della comparazione con sistemi tributari di altri paesi (particolarmente per quanto riguarda la tassa di circolazione) ed infine si è messo in luce il danno che deriva dagli aumenti allo stesso erario, concludendosi, conseguentemente, che — a maggior ragione anche questa volta — siamo effettivamente giunti in tema di aggravii ed oneri sulla motorizzazione al limite estremo, direi, al punto di rottura!

Ma, nonostante queste precisazioni, non si è presa da parte di alcuno di noi una posizione contraria ad un ragionevole aumento, poiché avevamo sentito solennemente affermare che i fondi, così reperiti, dovevano essere destinati alle strade. Ancora una volta riecheggì il grido che abbiamo sentito spesso levarsi in congressi e conferenze: « strade! strade! »; ed ancora una volta si affacciò alla nostra mente lo stato pietoso della rete stradale italiana e particolarmente la scarsa disponibilità nonché la inefficienza delle nostre strade.

Quanto alla disponibilità, non abbiamo tenuto presente che, in relazione a mille italiani, si dispone solo di 4 chilometri di strade, mentre altrettanti francesi dispongono di chilometri 18, mille svizzeri di chilometri 10 e mille statunitensi di chilometri 36. Quanto poi alle condizioni di efficienza — o meglio di inefficienza — delle nostre strade è risaputo che il 20 per cento dei 25 mila chilometri di vie statali, il 75 per cento dei 40 mila chilometri di vie provinciali e più del 90 per cento dei 106 mila chilometri di comunali non sono ancora a pavimentazione protetta: ciò che causa gravi danni anche sul costo di esercizio (difatti i tecnici dicono che il costo di un percorso aumenta di almeno il 15 per cento quando le condizioni della strada non sono buone). Su queste strade circolano attualmente un milione di mezzi a quattro ruote e quasi il doppio (due milioni) di motoveicoli (motocicli, motoscooters) e più di otto milioni di biciclette, mentre più di un milione di vetture estere visitano ogni anno l'Italia. Bastano questi dati per dimostrare all'evidenza come, ormai, le strade italiane riescano appena a contenere questo enorme volume di traffico che d'altra parte segna ogni anno un notevole incremento, sicché si può prevedere che tra dieci anni tale movimento sarà raddoppiato.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

E ritengo che non vi sia persona assennata che reputi che ciò sia un danno e si auguri che possa essere limitato questo fenomeno, che indubbiamente è indice di progresso sociale ed economico.

Il Ministro Tremelloni — ripetendo del resto quanto aveva già dichiarato alla Commissione finanze e tesoro del Senato — ci disse allora in sostanza: « Il paese ha bisogno di un miglioramento del suo patrimonio stradale. Ora il collega Romita mi ha chiesto 15 miliardi, che ritiene necessari per una prima attuazione del suo piano; poiché non è possibile attingere ai fondi di bilancio, in quanto le condizioni di esso e le previsioni che si possono fare delle entrate a breve scadenza non consentono di dedicare nuovi fondi alle strade, bisogna ricorrere a provvedimenti di emergenza: e precisamente per sei miliardi circa sarà utilizzato l'aumento dell'imposta di fabbricazione della benzina, di cui al noto decreto-legge emanato nell'estate scorsa, mentre i residuali 9 miliardi occorre ricavarli da un aumento della tassa di circolazione ».

Quindi: sui 9 miliardi richiesti nessuna obiezione al riguardo da nessuna parte politica, data la destinazione enunciata.

E questo appunto deve avere indotto in errore qualcuno, che si è meravigliato che anche noi del gruppo parlamentare « Amici dell'Automobile » non ci fossimo opposti ad un equo aumento della tassa di circolazione; e ciò in quanto questo « qualcuno » non ha tenuto evidentemente presente la destinazione dell'aumento e quindi non ha valutato le ragioni che hanno determinato questo nostro atteggiamento.

Senonché è il caso di procedere, ora, a chiare precisazioni. Innanzi tutto vogliamo chiarirci un punto fondamentale: chi è che paga per la costruzione di queste strade? Sono coloro che usano la strada a mezzo di veicoli a motore? Evidentemente sì. Quale è, difatti, il reperimento annuo che proviene dai proprietari di veicoli a motore per effetto dei soli aumenti portati da questo disegno di legge? Per quanto riguarda l'aumento della tassa di circolazione per il 1954 abbiamo calcolato — in sede di Commissione finanze e tesoro — che, in base a questi aumenti, vi era un gettito di oltre 9 miliardi e mezzo, anzi di circa dieci miliardi. Se voi pensate, poi, a quello che è l'incremento naturale, in base ad un calcolo quanto mai semplice, si può determinare (ed è stato determinato) quale sarà la circolazione alla fine del 1955. E così di seguito negli anni successivi. Questi dieci mi-

liardi di gettito, derivanti dall'aumento della tassa di circolazione per l'anno 1954, vengono conseguentemente ad aumentare in modo molto sensibile e cioè di circa due-tre miliardi all'anno. Questo si dica solo per quanto riguarda l'aumento della tassa di circolazione. Ma vi è anche l'aumento del 2 per cento sull'imposta di fabbricazione della benzina, che è già in attuazione dal luglio scorso e che ha già dato — da parte sua — un gettito di circa sei miliardi di lire, i quali, secondo quanto fu dichiarato al momento in cui il decreto-catenaccio venne emesso, dovevano servire esclusivamente per il miglioramento della rete stradale e per questo scopo specifico speriamo siano stati tenuti... in disparte, nelle casse dello Stato!

Quindi, a stare su una cifra bassa, a volere essere molto prudenti, si potrebbe avere un gettito annuo, tra aumento della tassa di circolazione e aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina, di almeno 18-20 miliardi. Se poi l'incremento della circolazione di questi anni prossimi continuerà col ritmo attuale, si potrà avere certo molto di più di 20 miliardi all'anno, che, come è stato più volte ripetuto da vari organi di Governo, rappresentano un gettito destinato esclusivamente alla costruzione di strade, autostrade e, in genere, al miglioramento della rete stradale.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Un terzo della cifra è riservato ai comuni e alle provincie per il miglioramento della loro rete stradale.

FODERARO. Esatto ma non sposta i termini della questione. Piuttosto è il caso ormai di domandare: il ricavato di questi aumenti andrà davvero tutto alla costruzione di strade oppure una parte di esso potrà avere altra destinazione? I relativi disegni di legge in un primo momento erano divisi: si aveva il provvedimento della spesa (legge Romita) e il provvedimento dell'entrata (legge Tremelloni). In seguito i due provvedimenti, che, rimanendo divisi, avrebbero avuto bisogno di una dichiarazione esplicita per un collegamento virtuale tra loro, furono invece riuniti in un solo disegno di legge; sicché, allo stato delle cose, non può esservi dubbio che il titolo secondo della legge rappresenta, di fronte al titolo primo, la contropartita della entrata. In verità, però, si è incominciato male. Si legge, infatti, all'articolo 10 di questo disegno di legge: « alla copertura degli oneri sarà provveduto per l'esercizio 1955-56 con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dell'aumento della imposta sulla benzina ».

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1955

L'articolo 10, quindi, prevede la destinazione di questi fondi solo per l'esercizio finanziario 1955-56. Come mai? E per gli esercizi finanziari successivi? Prevedo che mi si risponderà: « Ma non possiamo fare altrimenti, perché apparirebbe chiaro che si tratta di imposta di scopo ». Ma che si tratti di imposta di scopo è ormai più che evidente, in quanto lo si evince da tutte le dichiarazioni fatte e lo si dice, del resto, esplicitamente all'articolo 10, per quanto riguarda l'esercizio finanziario 1955-56, pertanto lo si può dire anche per gli esercizi futuri!

In fondo si sarebbe potuto fare anche qui come è stato fatto per altre leggi (ad esempio per la legge sull'Opera della Sila, per le leggi relative all'esecuzione di opere straordinarie nell'Italia centrale e meridionale), si sarebbe potuto dire, ripeto, anche qui, distribuendo nei vari esercizi finanziari i fondi reperiti o meglio reperibili; e così saremmo stati più tranquilli, in quanto avremmo avuto la certezza che in via permanente tutti questi aumenti avrebbero avuto una sola destinazione.

Evidentemente, quindi, con quanto pagano gli utenti dei mezzi motorizzati si copre la spesa per il miglioramento della rete stradale e forse qualche cosa potrebbe anche... sopravvivere.

CAIATI, *Relatore*. Dovrebbero forse pagare i pedoni?

FODERARO. Non dico questo, ma una volta affermato il principio che chi vuole un servizio deve direttamente e personalmente pagarselo... ci si potrebbe anche arrivare! Ad ogni modo, visto che sono i proprietari degli automezzi a pagare, affinché sia possibile fare qualche cosa di più di quello che si è fatto, si stabilisca che il denaro reperito con l'aumento delle tasse vada tutto destinato alle strade ed avremo almeno così la soddisfazione di vedere finalmente ed effettivamente avviato a soluzione piena il problema delle strade nel nostro Paese.

Con ciò non voglio affatto drammatizzare, ché anzi — come automobilista... qualificato — rinnovo il mio vivo ringraziamento al Ministro Romita, il quale, se non altro, ha il merito di avere agitato e dato inizio alla soluzione del problema. Se la Commissione decide di non rinviare il disegno di legge al Senato, rimanga pure come è. Ed io ne sarei oltremodo lieto, poiché, a parer mio, dobbiamo innanzi tutto far presto. Non solo abbiamo bisogno urgente di strade, ma anche, come ha rilevato il collega Matteucci, abbiamo il dovere di dar lavoro a tanti disoccupati. E di

fronte a tali esigenze sarebbe grave un qualsiasi ritardo: la ricerca dell'ottimo sarebbe qui davvero nemica del buono. Senonché, ho voluto fare queste precisazioni, perché, anche negli anni futuri, il Ministro Romita, se rimarrà a dirigere il dicastero dei lavori pubblici, tenga presente che occorrerà molto di più di quello che si sta facendo oggi per risolvere effettivamente il nostro problema stradale.

Lo ha ammesso lo stesso Ministro Tremeloni il quale disse, parlando nell'ultimo Congresso dei trasporti, quando ancora non era Ministro delle finanze, che nel prossimo quinquennio si poteva senza squilibrio, trarre dal reddito nazionale e destinare alle strade dai 150 ai 200 miliardi di lire all'anno, per 2.500 miliardi complessivi.

Non vorrei chiedere all'onorevole Tremeloni — tanto più che egli non è qui presente — di confermare da Ministro ciò che egli affermò allora da autorevole studioso di materie economiche e finanziarie, neanche intendendo chiedergli che si dia alla strada quanto la strada stessa paga, principio questo che è pacificamente ammesso in altri Paesi (così negli Stati Uniti d'America) e quindi di dare alla strada i 200 miliardi che annualmente la motorizzazione paga per imposizioni fiscali, ma — di fronte all'amara esperienza di vedere assegnato all'Azienda autonoma della strada nulla di più degli ordinari stanziamenti per la manutenzione — vorrei soltanto chiedere per potere noi essere tranquilli a proposito di questa legge, che ci siano assicurate due cose:

1°) che tutto quello che sarà reperito da questi onerosi aumenti dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e della tassa di circolazione sia permanentemente destinato alla costruzione di strade e, in genere, al miglioramento della rete stradale,

2°) che si riconosca, anche da parte dei Ministri finanziari, che attualmente il problema stradale, nonostante questo lodevolissimo provvedimento, resta ancora quasi insoluto di fronte alle necessità che maggiormente si affacceranno negli anni futuri e che, pertanto, questo provvedimento deve considerarsi soltanto come un primo gradino, una prima tappa, nella soluzione medesima.

Un'ultima parola in merito ad un problema di carattere particolare, ed ho finito.

All'ultimo comma dell'articolo 1, del disegno di legge, si dispone che « almeno il 25 per cento della spesa autorizzata alla costruzione di autostrade sarà destinato alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno d'Ita-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

ha ». Da meridionale, oserei chiedere che venisse cancellato questo comma, anzitutto perché, dal punto di vista morale, suona offesa alla nostra sensibilità. Sembrerebbe quasi che per il Mezzogiorno sia necessario assicurare per legge le briciole, altrimenti non si verrebbe ad avere neanche queste! E poi, di fronte ai bisogni di una zona depressa, dove tutto è da fare e dove si debbono creare i presupposti per lo sviluppo in tutti i settori economici della zona stessa, mi pare che, se si vuole fare sul serio, bisognerebbe assicurare di più che non il 25 per cento.

PASINI. Ma dove circolano gli automezzi?

FODERARO. Evidentemente, se si vogliono raggiungere determinati fini, quale quello di aiutare lo sviluppo delle zone depresse, questa dovrebbe essere considerata una occasione buona. Comunque, ho presentato un ordine del giorno, inteso a richiamare l'attenzione del Governo sul Mezzogiorno e particolarmente perché sia destinata buona parte dei 20 miliardi, assegnati al Mezzogiorno, alla più depressa delle regioni depresse: vale a dire alla Calabria.

La cosa più urgente è in ogni caso — ripeto — di realizzare al più presto questo provvedimento senza ostacolarlo o ritardarlo con inutili questioni polemiche.

Do lettura degli ordini del giorno che ritengo già illustrati col mio intervento.

L'uno, a firma anche dell'onorevole Sanzo, dice:

« La Commissione dei lavori pubblici in sede legislativa,

considerato che la Calabria, come Regione gravemente depressa dal punto di vista economico — specie nel settore dell'industria e del commercio — ha estremo bisogno di vie di comunicazione, presupposto necessario per il suo auspicato sviluppo nei vari settori economici, particolarmente in quello turistico;

considerato che il disegno di legge Romita sulla costruzione di autostrade mira soprattutto all'evoluzione delle zone depresse,

fa voti

perché la Calabria sia tenuta nella massima evidenza nell'assegnazione dei fondi relativi alla soluzione del problema stradale; e particolarmente perché il Governo assegni alla Calabria una congrua parte dei 20 miliardi per la costruzione di strade statali riservati all'A.N.A.S. per l'attuazione del piano decennale, ed inoltre disponga a favore della Calabria una larga partecipazione alla distribuzione del 25 per cento dei fondi destinati alla costruzione di autostrade nel Mezzo-

giorno, non solo allo scopo di attuare una rete stradale idonea tra le tre provincie calabresi, ma altresì per rendere più brevi e facili le comunicazioni tra la Calabria e la Sicilia da una parte ed il Napoletano dall'altra ».

Il secondo ordine del giorno porta la firma anche degli onorevoli Giglia, Pasini e Sanzo:

« La Commissione dei lavori pubblici, in sede legislativa,

considerato che nell'articolo 10 del disegno di legge Romita, relativo alla costruzione di autostrade e strade, è previsto che alla copertura degli oneri sarà provveduto per l'esercizio 1955-56 con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche e dall'aumento dell'imposta sulla benzina;

ritenuto che nulla è detto circa la destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'aumento della tassa di circolazione nonché dell'imposta sulla benzina per quanto attiene agli esercizi successivi, mentre appare necessario o per lo meno opportuno che sia disposto espressamente che le maggiori entrate siano destinate anche negli esercizi futuri alla costruzione di strade e autostrade e, in genere, al miglioramento della rete stradale,

fa voti

che il Governo riconosca la necessità di destinare permanentemente le maggiori entrate, derivanti dall'aumento della tassa di circolazione, di cui al titolo II del disegno di legge, nonché dall'aumento dell'imposta sulla benzina, alla costruzione di autostrade e strade e, in genere, al miglioramento della rete stradale: e, conseguentemente, di disporre in maniera espressa che anche negli esercizi finanziari successivi a quello 1955-56 le maggiori entrate, derivanti dall'aumento della tassa di circolazione, di cui al presente disegno di legge, e dall'aumento dell'imposta sulla benzina siano destinate a coprire gli oneri derivanti dalla costruzione di autostrade e strade e al miglioramento della rete stradale nazionale ».

SPADAZZI. Chiederei che i lavori di costruzione venissero accelerati in quanto le strade sono attese un po' da tutti.

A proposito degli enti pubblici e privati, io riconosco che è difficile per un comune o per una provincia trovare denaro se il Governo non va loro incontro.

La cosa più importante è però che dobbiamo realizzare questo progetto di legge e non ostacolarlo con la demagogia preconcepita. Esso è nato come è nato, in fretta, anche se

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

se ne parla dal 1950. Però, dobbiamo andare incontro agli enti pubblici. L'amico Del Fante ha detto delle cose sagge. Noi abbiamo delle imprese organizzate ed attrezzate che possono partecipare a queste gare.

ROMITA. *Ministro dei lavori pubblici.* E vi parteciperanno ?

SPADAZZI. Queste imprese debbono poi soddisfare le finalità tecniche e finanziarie dell'opera e sarà bene escludere tutte quelle di loro che, sorte nel dopoguerra, difficilmente sono in grado di dare un buon affidamento.

Però, le strade le dobbiamo costruire e ha detto bene l'amico Foderaro, il Mezzogiorno ha bisogno di una parola che sia espressione di sensibilità da parte di tutti perché se è vero che le macchine circolano a Milano e a Torino, è altrettanto vero che nel meridione mancano quasi totalmente le strade.

Da Bari la strada dovrebbe passare per Venosa, la città che diede i natali ad Orazio. Lo chiedo in nome di quella povera Lucania che è bene venga tenuta presente. Quella gente è paziente, modesta ed anche tranquilla ma qualche cosa bisogna fare: non è ancora comunista perché la demagogia non è ancora penetrata in quella regione, ma dateci almeno questa strada. Il Ministro dica una parola per questa regione. Forse il problema meriterebbe di essere studiato più profondamente, magari ritardando l'approvazione della legge di qualche settimana, ma ne guadagneremmo in chilometri di strada.

PACATI. Io ritengo che sia necessario, a questo punto, entrare nel merito del provvedimento, passare all'esame degli articoli e precisare quel che occorre fare, tenendo però presente, per quanto riguarda l'aspetto finanziario, che la commissione apposita ha già espresso una sua parola in proposito. D'altronde gli aspetti tecnici del finanziamento possono essere perfezionati quando passeremo a discutere del titolo secondo. 100 miliardi sono troppo pochi, si dice, e lo ha ammesso lo stesso Ministro come pure il relatore nel corso dello svolgimento della sua lucida relazione.

Non è detto che gli stanziamenti non potranno essere aumentati, quando il bilancio dello Stato lo consentirà, o in base ad un diverso indirizzo politico-finanziario, o quando i tempi si presenteranno migliori.

Intanto, è necessario cominciare. Del resto, vi sono zone nelle quali non si cammina più, vi sono delle autostrade dove gli infortuni si succedono con ritmo incalzante. Bisogna intervenire urgentemente, anche se è lo-

gico che i miracoli non si possono fare. È un fatto che, nella corsa tra bisogni e mezzi per soddisfarli, i bisogni corrono sempre più veloci e per questo, molte volte si è costretti a risolvere i problemi — e qui ha ragione l'onorevole Matteucci — a « spizzico ».

Ci sono altri 20 miliardi che riguardano la costruzione e l'ampiamiento della strade e anche questo non va dimenticato. Io mi rendo conto dei problemi del Mezzogiorno ma bisogna considerare che per il sud opera la Cassa per il Mezzogiorno e tante altre leggi e qualcosa in verità è stata raggiunta.

Certo gli enti pubblici, magari consorziati, dovrebbero avere la precedenza. D'altra parte il Ministro ha assicurato l'espletamento delle gare e sono d'accordo con lui nella necessità di non escludere completamente i privati dalle gare per evitare, anche da parte di enti pubblici, eventuali speculazioni, perché non è detto che le speculazioni si possono fare soltanto da parte dei privati.

Circa i gravami, pur tenendo conto che oggi per moltissimi la macchina è strumento di lavoro, debbo fare presente che esiste una aliquota di persone che avrebbe tale necessità e non la può soddisfare. Pertanto gli automobilisti non sono in condizioni tali da non potere sopportare gli oneri che ne derivano. Del resto prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Foderaro d'accordo che a pagare questi nuovi lavori, che mi auguro entrino in cantiere al più presto, siano gli utenti stessi della strada. Una certa fiducia è necessaria però darla all'Esecutivo. Come può muoversi questo esecutivo se già in partenza noi lo circondiamo di sfiducia? Come può avere il coraggio di affrontare i problemi che gli stanno a cuore che si presentano pieni di difficoltà? Quindi fiducia all'esecutivo: in sede di esecuzione, se sarà necessario, il legislativo controllerà. Ogni perdita di tempo comunque è un danno per la Nazione perché per le strade scorre, insieme al traffico, la vita economica del Paese. Questo disegno di legge deve garantirci, d'altro canto, contro i monopoli. Quando passeremo a discutere gli articoli, sarebbe opportuno introdurre gli emendamenti necessari, a me sembra che ormai la discussione generale potrebbe essere dichiarata chiusa. In questa sede di discussione generale non dovremmo perderci nella ricerca di difetti particolari riguardanti i singoli articoli, ma ci si dovrebbe fermare su quelli che sono gli intenti generali del provvedimento.

DEL FANTE. Ma è tutto un difetto !

PACATI. È vero che la parte trattata dal disegno di legge si riferisce a meno di un

terzo del piano da attuare, ma noi ci auguriamo che non ci si fermi e che altri ulteriori finanziamenti siano più tardi deliberati.

Francamente, non nutro perplessità a votare questa legge: direi che mi preoccupa soltanto il fatto che essa possa arrivare tardi. Penso che ci sarebbe il meglio, ma, purtroppo, molto spesso il meglio è nemico del bene. D'altronde, i disoccupati attendono ogni giorno e ogni giorno perduto è fame vissuta. Questa è la realtà. Quindi, è da preferire una legge, sia pure non completa oggi, ma che dia modo a tanta gente di lavorare, piuttosto che rimandare a dopo, quando essa avrà conosciuto la tristezza. Vero è che si tratta di periodo di transizione e che l'iniziativa privata in certi settori ha ancora la sua funzione, in certi ne ha meno e in alcuni casi addirittura non ne ha; ma in certi servizi è utile e sviluppa determinate energie per legge naturale.

Tuttavia vi sono nazionalizzazioni che si presentano necessarie; i liberali stessi ce ne dettero prova nel 1905-908. È un mondo nuovo che si apre, abbiamo il coraggio di riconoscerlo: c'è tutto un progresso nuovo, esigenze nuove ed è chiaro che dobbiamo convincerci delle necessità odierne onde non è più possibile concepire la società in senso individualistico. Né con ciò l'individuo perde la sua dignità personale se mette tutti i suoi valori a disposizione della comunità stessa.

Anzi è proprio nel chiuderci in noi stessi che annulliamo la nostra dignità. Ma qui entriamo in un campo che esula dall'argomento relativo alla discussione di questa legge.

Ritengo, giunti a questo punto, che sia opportuno passare alla discussione degli articoli e quindi che la discussione finale venga dichiarata chiusa. Credo che tutti ormai abbiamo avuto modo di esprimere i nostri punti di vista.

Anche per quanto riguarda il problema del Mezzogiorno, da settentrionale, oso dichiarare che è vero che tutto non è fatto, che molte cose sono ancora da fare, che bisogna fare di più, che bisogna creare delle arterie che oggi non esistono, che si deve guardare al domani; che oggi come oggi c'è veramente il problema delle strade del Mezzogiorno e non di esse soltanto, sicché io ho sempre votato con entusiasmo le leggi in favore del Mezzogiorno, però mi auguro che il Mezzogiorno sia comprensivo anche delle necessità del nord. Altrimenti si potrebbe correre il rischio che, oltrepassando le capacità finanziarie del nostro Paese, si arrivi addirittura a disseccare certe fonti di energia del nord a danno di tutto il Paese.

Ad esempio, il problema dei tessili: si è visto nel giro di due o tre mesi l'aumento della disoccupazione che ha raggiunto cifre preoccupanti. Come mangia questa gente? Non si dimentichi che la densità della popolazione delle regioni settentrionali è maggiore di quella di alcune regioni del sud...

Certe situazioni bisogna che gli amici del Mezzogiorno le tengano presente, perché soltanto con la reciproca collaborazione si può fare opera profondamente umana, opera di sempre più intima riunificazione di questo bel Paese che ha tanta diversità di bisogni ma che ha soprattutto la necessità di unione spirituale e morale, perché si possano veramente risolvere i grandi problemi nazionali allineandosi celermente al livello del progresso moderno.

PRESIDENTE. In sostanza, se ho ben capito, l'onorevole Pacati ha fatto la proposta di chiudere la discussione generale e di passare all'esame degli articoli. Ma vedo che alcuni colleghi hanno chiesto di parlare sempre in sede di discussione generale.

ANGELINO PAOLO. Dalla cartina geografica allegata al disegno di legge si rileva che tra Savona e Torino dovrebbe essere costruita una autostrada a sede unica. Questa autostrada è stata oggetto di studio nel corso di un convegno...

PRESIDENTE. Onorevole Angelino, io credo che questo argomento debba essere discusso in sede di discussione degli articoli. La pregherei pertanto di rinviare a quella sede lo svolgimento del suo intervento.

CAMANGI. Ho aspettato fino ad ora prima di parlare, cercando di includere tra la apertura di questa discussione piuttosto tormentosa ed agitata e il mio intervento un intervallo di pacatezza, di calma e di riflessione. In effetti, questa atmosfera di maggiore distensione si è già realizzata in quanto che gli onorevoli colleghi, che sono intervenuti, hanno discusso principalmente della legge, entrando così più o meno nel merito e nella sostanza di essa, senza quella pregiudiziale drammatica che la simpatica esuberanza del collega Del Fante aveva messo nell'aria.

Debbo premettere a questo mio intervento una dichiarazione di ordine personale che è forse superflua per i colleghi che mi conoscono. Io sono un maniaco delle strade e della soluzione del problema stradale. Non so, per ragioni di convinzione, forse per una deformazione professionale, io sono portato ad attribuire a questo problema una importanza notevole. Sono un entusiasta del problema delle strade, se proprio vogliamo usare

un termine meno antipatico di quello precedente.

Sono perciò il primo ad essere sorpreso della perplessità che questo disegno di legge ha suscitato dentro di me. Dopo un primo moto di entusiasmo ho dovuto ammettere che molti dubbi e perplessità sono affiorati nel mio animo, dubbi che anche io, per salvaguardare l'anima, come ha detto il collega Matteucci, sento il dovere di esporre.

Il primo motivo è di ordine generale, motivo sul quale non ho sentito porre l'accento da parte di nessuno dei colleghi che mi hanno preceduto. Ed è questo: io non faccio la discussione di fondo svolta dal collega Matteucci circa la buona o la cattiva impostazione di una politica economica dalla quale derivi però (e questo è un dato obiettivo che tutti possiamo constatare) il fatto che di soldi ci sono quelli e non più. Mi sono chiesto se sia proprio il caso di spendere quei pochi o molti denari di cui possiamo disporre, per costruire le autostrade che sono una cosa utilissima trascurando però inevitabilmente (è inutile nasconderselo) il problema della viabilità minore, il quale problema gronda di lacrime e di sangue e non ha certo bisogno di essere richiamato troppo diffusamente alla vostra attenzione, tanta è la sua gravità.

Se noi spendiamo i pochi o molti denari di cui disponiamo per fare le autostrade, per la viabilità minore non si spenderà più niente, per lo meno per un lunghissimo periodo di tempo.

È proprio utile e opportuno che questo denaro venga speso in questo modo piuttosto che in un altro?

È il problema che, senza incomodare la scienza delle finanze o la politica economica, si pone ogni buon padre di famiglia quando dispone di limitati mezzi e deve stabilire una graduatoria di priorità nelle spese che deve affrontare.

È forse preferibile avere una bellissima strada (e dico a ragion veduta una bellissima strada, perché non mi pare che si possa parlare al plurale) uscendo dalla quale e imboccando una traversa andremo a scapicollarci sulle strade comunali e provinciali che sono nelle condizioni che tutti conosciamo?

Questa la prima perplessità che ho sentito il dovere di esternare. Realizzare questa grande autostrada si può considerare, in definitiva, come fare un grande collettore verso il quale finirà per confluire niente e dal quale niente potrà defluire, se le ramificazioni, le arterie secondarie che dovrebbero convergere e divergere verranno a mancare.

A me pare che ciò dovrebbe essere argomento di seria meditazione per noi, tanto da indurci a ripensare seriamente sulla opportunità di questa legge concepita in questo modo.

E su questo argomento non aggiungerò parola, ben conoscendo la vostra sensibilità per questi problemi e la vostra competenza, e ben conoscendo la tragicità del problema.

Fatta questa premessa, che potrebbe essere una pregiudiziale, passiamo pure a discutere il disegno di legge. Lungi da me l'intenzione di farne carico all'onorevole Ministro il quale ha, per lo meno, il grande merito di avere fatto qualche cosa laddove non si era fatto nulla, ma questo disegno di legge è troppo limitato, ha proporzioni troppo anguste: e lo hanno rilevato quasi tutti i colleghi che mi hanno preceduto.

Si tratta di 10 miliardi per dieci anni ed è evidente che 10 miliardi all'anno non rappresentano, tradotti in opere, nemmeno l'inizio della soluzione del problema, nel senso che non elimina nemmeno il coefficiente annuo di aggravamento del problema, se così può dirsi. Infatti, alla fine di ogni anno il problema si aggrava non in ragione di 10 miliardi ma di molto di più. Alla fine dei dieci anni noi ci troveremo nella condizione di non avere migliorato la situazione di questo settore comparativamente peggiore di quella attuale. Dirà l'onorevole Romita che intanto questo è un inizio, e che è sempre qualche cosa, che è sempre meglio cominciare a fare qualche cosa piuttosto che non far nulla. Ma io sono del parere che in questo campo bisognerebbe affrontare in modo più radicale il problema e non limitarci a questi provvedimenti parziali, a queste briciole, non fosse altro perché questi provvedimenti parziali, anche dal punto di vista psicologico, lasciano sorgere numerose e inadeguate speranze con la conseguenza di creare delusioni in coloro che queste speranze cullano.

Cosa si può fare, in concreto, con dieci miliardi all'anno per dieci anni?

Avrei gradito che il Ministro ci avesse portato qui, anche se non formalmente inserito nel progetto di legge, ma come elemento di discussione, di chiarimento, una specie di programma, che ci avesse detto, grosso modo, che cosa si pensa di fare con questi dieci miliardi all'anno, per dieci anni. Qualche cosa debbono pure aver pensato al Ministero dei lavori pubblici, al Ministero del tesoro, al Ministero dei trasporti nel progettare questa legge. Mi rifiuto di credere che si sia detto semplicemente: prendiamo 10 miliardi, met-

tiamoli lì e poi vediamo cosa si potrà fare. Tanto più che credo che un certo piano, sia pure di massima, deve essere stato fatto, dato che non si è parlato soltanto dei dieci miliardi all'anno, ma si è parlato anche di emissione di obbligazioni da parte dell'A.N.A.S., ecc.

Anche per questo avrei gradito che il Ministro ci avesse detto qualche cosa di più preciso. Emissione di obbligazioni da parte dell'A.N.A.S. Ma in che misura?

Evidentemente il Ministro e gli organi che sono a sua disposizione, anzi, direi, il Governo stesso e i suoi organi hanno elementi per potere prevedere, sia pure in via di larghissima massima, che cosa potranno dare queste obbligazioni, che cosa potrà derivare da questa emissione di obbligazioni, tradotta in numero di miliardi di lire.

Onorevole Ministro, quando alla fine dell'articolo 2 ella inserisce una disposizione secondo la quale si autorizza il Ministro dei lavori pubblici ad assumere impegni fino alla concorrenza complessiva di 100 miliardi, ecc., e a ripartire il pagamento degli esercizi finanziari indicati entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste, lei pone in essere una forma di pagamento differito. Onde, io, senza stare a fare dei grossi calcoli di matematica finanziaria, dico che i 100 miliardi o i 120 miliardi, in pratica diventeranno molto di meno.

È evidente che se lei assume 120 miliardi di impegno, oggi, e ne stabilisce il pagamento nel giro di dieci anni, questo impegno recherà con sé la tara degli interessi, onde alla fine l'importo delle opere sarà notevolmente inferiore a quello previsto.

Quando trovo una disposizione di questo genere, debbo pensare che essa corrisponda ad un programma, per lo meno a delle intenzioni, ad un piano, sia pure di massima, già delineato ed abbozzato. E allora mi preoccupo ancora di più, perché evidentemente i miserelli 100 miliardi si ridurranno notevolmente e le opere si ridurranno in proporzione.

Cosa si potrà fare, dunque, con questi 80, 70 miliardi che potranno essere tradotte in opere concrete?

Mi consenta di dirlo, onorevole Ministro, non a titolo di critica ma a titolo di amichevole rilievo: quella cartina allegata al disegno di legge non ce l'avrei messa!

Perché quella cartina lascia sorgere troppe illusioni, in chi non approfondisca il problema. È perfettamente inutile mettere in quella cartina dei bei segni neri che cominciano dalla Val d'Aosta e arrivano a Palermo, quando sappiamo che con questi pochi

miliardi, e nella ipotesi più ottimistica, cioè nel caso che il capitale privato intervenga anche esso a fianco del denaro dello Stato, noi potremo contare in un complesso di opere corrispondenti a 250 miliardi mentre la sola Milano-Napoli è già preventivata sui 175 miliardi e tutti sappiamo per esperienza professionale o amministrativa che le previsioni sono solitamente inferiori alla realtà.

È evidente che con questa legge, nella ipotesi più ottimistica, quella cioè che prevede la partecipazione più completa e più larga del capitale privato in collaborazione con i contributi dello Stato, noi potremo fare tutto al più la strada Milano-Napoli e al massimo quella tale strada Napoli-Bari che la legge menziona esplicitamente e che perciò dovrebbe diventare un impegno e avere la priorità rispetto a tutte le altre.

Se poi consideriamo che la Bari-Napoli (e non se ne dispiaccia il collega Caiati che vuole tanto bene alla sua Bari: io, del resto, sono meridionale come lui) non riesce a trovare capitalisti disposti a tirar fuori il denaro necessario, in quanto quella autostrada non sarà finanziariamente appetibile da parte della speculazione (tanto che non si è potuto trovare nessuno disposto a progettarla gratuitamente), è lecito pensare che questa sola autostrada Bari-Napoli assorbirà per sé sola, in base alle cifre sopra elencate, una media di 60-70 miliardi di lire.

E allora, onorevole Ministro, mi sa dire cosa resterà dei 100 miliardi stanziati dallo Stato? Probabilmente, anzi, certamente, non resterà nemmeno il contributo necessario per realizzare la Milano-Napoli.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è il colmo!

PRESIDENTE. Ma anche l'A.N.A.S. è trattata come le altre concessionarie.

CAMANGI. L'A.N.A.S. è autorizzata ad emettere delle obbligazioni, ed io non so, se emesse a questo scopo, incontreranno il favore del mercato in quanto il mercato favorisce ed acquista obbligazioni che ritiene più convenienti. Stando così le cose, il discorso diventa un altro e quasi mi dispiace dovermi trovare inevitabilmente d'accordo con l'onorevole Matteucci: è inutile incomodare questo complesso di enti. Le strade fatele voi. Fate emettere delle obbligazioni dall'A.N.A.S., fate le autostrade che volete fare, è perfettamente inutile compiere questo giro lungo e vizioso per arrivare alla stessa conclusione.

Questa cartina, in verità, non l'avrei messa. L'onorevole Angelino già si era presentato in questa Commissione con un'altra cartina!

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

È stabilito nel disegno di legge che il 25 per cento debba essere riservato all'Italia meridionale. Cosa significa questo 25 per cento? Sono d'accordo, in linea di principio con il collega Foderaro, nel considerare ciò, in definitiva, una specie di offesa. Esso poi non significa niente se non si traduce in dati precisi. Questo 25 per cento mi sembra quasi una « offa » che si getta ai meridionali per potere poi in sede di conteggio dire « da Roma in giù avete avuto il 25 per cento ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa banalità dell'« offa » non l'accetto. È stata una precisa richiesta dei senatori meridionali.

CAMANGI. Ad ogni modo, passiamo ora ad affrontare l'argomento predominante che ha formato oggetto di molte preoccupazioni da parte di numerosi colleghi.

La scelta per la concessione deve cadere sugli enti pubblici o sui privati?

Intendiamoci: non è il caso di formalizzarsi troppo su questo argomento. Se vogliamo esaminare anche questo aspetto della questione, debbo dire che molte delle preoccupazioni in questo senso sono più formali che sostanziali. Quando all'articolo 3 si dice che solo « a parità di condizioni sono preferiti gli enti di diritto pubblico » è questa una complicazione e una amplificazione del campo. Quando si dice « le società da essi costituite o nelle quali abbiano la maggioranza azionaria » è come un chiudere gli occhi o un fare rientrare dalla finestra quello che si era voluto cacciare dalla porta.

Precisiamo: io non ho dei preconcetti in questa materia, non ho, per lo meno, i preconcetti che hanno i colleghi dell'estrema sinistra (che io, tuttavia, rispetto ed apprezzo). Ma, siamo chiari, diciamo quello che vogliamo fare, diciamo che per fare queste opere anche in sede di concessione, oltretutto di costruzione, abbiamo bisogno di certi enti che siano in grado di dare un apporto finanziario, diciamolo chiaro e non facciamo entrare questo o questi enti quasi di straforo!

Io non avrei altro da aggiungere, oltre a queste osservazioni di carattere generale.

Probabilmente, dovrò ritornare a prendere la parola in sede di discussione degli articoli, soprattutto per quanto riguarda questo ultimo argomento che ho adesso toccato soltanto di sfuggita. Qui, in verità, il problema è semplice. Il Ministro dice, e lo ha ripetuto anche il collega Matteucci, i momenti sono due: il momento della concessione e il momento della costruzione. Una cosa è il concessionario e un'altra cosa è il costruttore, ma è

altrettanto chiaro che i due problemi non sono assolutamente indipendenti uno dall'altro. Spesso e volentieri queste due figure finiscono per confondersi e per coincidere, anzi direi che il più delle volte accade proprio così.

Ora, quello che importa è che, nella fase della concessione, onorevole Ministro, i prezzi di costo vengano stabiliti in una maniera tale da impedire che venga frustrato il limite di percentuale di contributo dato dallo Stato.

È chiaro che se si valuta il lavoro di una autostrada in ragione di 200 milioni al chilometro e si da un corrispondente contributo del 40 per cento, l'importo sarà di 80 milioni, ma se in effetti il costo effettivo invece di essere 200 (supponiamo, per fare un conto facile) fosse 100, è chiaro che non si viene più a dare il 40 per cento ma si da il doppio e cioè l'80 per cento. Bisogna, in altri termini, tenere conto del conguaglio sul costo effettivo dell'opera.

Quello che importa è che si facciano le aste.

Che sia un ente pubblico o privato a me importa relativamente. L'ente pubblico forse sarebbe da preferire per considerazioni di ordine morale ma, in fondo, ciò non ha eccessiva importanza. L'importante è che il costo delle opere venga bene determinato e non *a priori*, in sede di progetto, ma a consuntivo o per lo meno in seguito ad una gara che, mettendo in moto la concorrenza, si risolverà in un costo quanto più possibile vicino a quello reale.

Queste gare bisogna farle fra tutti i costruttori che abbiano interesse a partecipare, in quanto che più larga sarà la concorrenza e più il risultato economico che ne deriverà sarà vicino al vero.

Ho sentito dire più volte durante questa discussione che le gare « si dovranno fare ». Si dovranno fare, dico io, se si vorrà, perché nella legge ciò non è sancito. Si tenga presente che il concessionario, chiunque esso sia, diventa lui stesso stazione appaltante. È lui che ad un certo momento affida il lavoro a chi crede ed è lui che qualche volta lo esegue direttamente. Pertanto, bisogna stabilire che il concessionario sia obbligato ad indire le gare di appalto affermando altresì il principio che queste gare siano aperte a tutti coloro che, avendone i requisiti, desiderano parteciparvi. L'A.N.A.S., ad esempio, ha un lungo elenco di imprese di fiducia idonee alla esecuzione dei lavori; ad esse dovrebbe essere data la possibilità di concorrere per l'aggiudicazione dell'appalto.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 APRILE 1955

In tal modo sarà possibile eliminare alcuni dubbi che hanno preoccupato numerosi colleghi.

Sgomberando il campo di questi dubbi e di questi sospetti si potrà almeno avere la quasi certezza che il denaro, per quanto poco e per quanto inadeguato alle grandissime esigenze del nostro paese, sarà speso nel modo migliore.

Come ho già detto, mi riservo, in sede di discussione degli articoli, di concretare queste mie sommarie osservazioni e rilievi, con la presentazione di eventuali emendamenti.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito di rinviare il seguito della discussione generale ad una prossima seduta, a data da destinarsi.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,15.

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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI