

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XXXV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	313
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. (1568). (<i>Approvato dal Senato</i>)	313
PRESIDENTE	313, 314, 315, 316, 318, 319 320, 323, 324, 325, 326
DEL FANTE	313, 314, 322, 323, 325
FODERARO	314
POLANO	315, 325
GUARIENTO	318
GIACONE	318, 319, 325
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	319, 322 323, 324, 325, 326
CAMANGI	320, 323, 325
BONTADE MARGHERITA	320, 325
VALANDRO GIGLIOLA	320
ANGELINO PAOLO	321, 326
CAIATI <i>Relatore</i>	321, 325
BAGLIONI	324
PASINI	324
DI LEO	324
MATTEUCCI	325

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta odierna, per l'esame del disegno di legge n. 1568, i deputati Bernardinetti e Merenda sono sostituiti rispettivamente dai deputati Foderaro e Valandro Gigliola.

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

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

DEL FANTE. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento e per una pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL FANTE. Anzitutto dichiaro di non associarmi all'approvazione del verbale della seduta precedente. In secondo luogo faccio notare che è veramente strano che si debba discutere un disegno di legge già respinto dalla opinione pubblica, perché antieconomico e non rispondente ad un programma tecnico idoneo a risolvere, nemmeno in minima parte, l'assillante ed indilazionabile problema della viabilità italiana. Tutto ciò non è nemmeno morale, perché non è stata bandita nessuna gara né per i progetti né per l'esecuzione delle opere.

La seduta comincia alle 9,30

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

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

Questo modo di procedere mi fa pensare che si voglia arrivare alla approvazione di un così equivoco disegno di legge, con la stessa procedura seguita al Senato, ove la competente commissione non volle assumere la responsabilità di approvare la legge in sede deliberante. Fu infatti l'assemblea dell'altro ramo del Parlamento che venne investita della questione ed approvò con una rapidità sorprendente, forse per meditato calcolo, il disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Del Fante, Ella ha chiesto la parola anche per un richiamo al regolamento. Dica esattamente in che cosa consiste.

DEL FANTE. Mi riferisco agli articoli 40, ultimo comma, e 89, secondo comma.

Il Presidente della Commissione potrà darmi atto che la stampa ufficiale e ufficiosa sta tenendo un atteggiamento di opposizione al disegno di legge in esame con articoli di aperta critica. Io stesso sono stato invitato a Milano a tenere una conferenza ed ho avuto modo di constatare come tutti gli interessati siano contrari a questo provvedimento. Anche l'onorevole Camangi, che io stimo molto, ha avuto modo di fare, davanti a questa stessa Commissione, delle dichiarazioni precise ed inequivocabili alle quali mi associo. In lui ho veduto la saggezza politica e l'esperienza tecnica. Infatti ha saputo conciliare nel suo intervento l'interesse della collettività con la razionalità tecnica. Di conseguenza, se ancora vi era qualche dubbio nel mio animo, quell'intervento lo ha pienamente fugato.

Desidero far presente, dal punto di vista procedurale, che la Commissione non può discutere di questa materia in sede legislativa, in quanto, per l'articolo 40 del regolamento, la materia tributaria è riservata in via esclusiva all'esame dell'Assemblea ed è noto che questo disegno di legge contiene non pochi elementi di carattere appunto tributario. Infatti esso modifica tutta la materia delle tasse automobilistiche, cioè fa propria la materia di quel disegno di legge che, già rimesso all'Assemblea per la ragione da me ora sostenuta, fu poi ritirato dal Governo e fuso con questo provvedimento relativo alle strade.

Io dunque, per queste ragioni di carattere sostanziale e procedurale, non presenterò in Commissione nessun emendamento, in quanto il disegno di legge dovrà necessariamente essere rinviato all'Assemblea, davanti alla quale mi riservo di intervenire ulteriormente ed eventualmente di presentare degli emendamenti.

PRESIDENTE. Per quanto concerne la pregiudiziale, le ricordo che l'articolo 89 del regolamento, onorevole Del Fante, stabilisce che la questione pregiudiziale può essere proposta anche da un solo deputato all'inizio della discussione generale, ma, quando questa sia già principata, la questione stessa deve essere sottoscritta da almeno 15 deputati in Assemblea e da quattro deputati in sede di Commissione.

Poiché la discussione generale intorno al disegno di legge n. 1568 è già incominciata (ed infatti si sono avuti già parecchi interventi) la questione pregiudiziale non può essere posta da lei solo.

FODERARO. A mio giudizio, la Commissione ha già deciso circa il richiamo al regolamento avanzato dall'onorevole Del Fante, relativamente alla competenza esclusiva dell'Assemblea ad approvare il disegno di legge, trattandosi di materia tributaria. Quindi vi è preclusione alla presentazione di una questione siffatta, appunto per il fatto che è già intervenuta una decisione in proposito da parte della Commissione (ed io in questo momento non discuto se la Commissione abbia deciso opportunamente o abbia errato).

D'altra parte, onorevole Del Fante, la consuetudine dei lavori della Camera ha registrato parecchie deroghe allo stesso articolo 40 che, quindi, contiene sì una norma di carattere generale, ma tale da consentire delle eccezioni.

Per sfiorare poi gli argomenti toccati dallo stesso onorevole Del Fante, faccio notare che egli guarda il disegno di legge dal punto di vista esclusivamente tecnico e si rifiuta di effettuare un esame di carattere sociale. Ora da questo punto di vista è fuori dubbio che il provvedimento è molto atteso. Perché dunque volerne prolungare la discussione con il rinvio in Aula?

DEL FANTE. All'onorevole Presidente rispondo che la mia questione pregiudiziale è perfettamente tempestiva in quanto posta prima dell'inizio della discussione del disegno di legge. All'onorevole Foderaro, invece, chiedo se possa considerarsi sociale una legge tanto mal congegnata da consentire la costruzione di strade per un chilometraggio certamente inferiore almeno della metà a quello che sarebbe possibile con un provvedimento più razionale e con lo stesso stanziamento.

Onorevoli colleghi, il regolamento deve essere rispettato, tanto più che non esistono preclusioni alla mia questione, la Commissione non avendo mai espresso un pronuncia-

mento al riguardo. Inoltre, ragioni di carattere tecnico e di carattere sociale militano contro l'approvazione del disegno di legge nel testo pervenutoci dal Senato.

PRESIDENTE. Domando se altri colleghi vogliano associarsi alla pregiudiziale dell'onorevole Del Fante, affinché essa sia da ritenere valida.

Poiché nessuno si unisce all'onorevole Del Fante, dichiaro improponibile la pregiudiziale. Per quanto concerne il richiamo al regolamento, la questione è stata già risolta nella seduta del 26 aprile scorso. Il Presidente della Camera deve risponderci, ma ancora non lo ha fatto. Pertanto, riprendiamo la discussione.

POLANO. Il disegno di legge lascia in noi molta perplessità. Ancora una volta, durante la discussione in questa sede, sono state riprese delle argomentazioni già dibattute nel corso della discussione svoltasi al Senato, e su talune di esse io intendo mettere l'accento.

Innanzitutto, noi siamo stati chiamati a discutere e a decidere troppo affrettatamente su argomenti di importanza fondamentale per la vita del nostro Paese. Non solo. Ma il problema, che pure ha tanta rilevanza, non viene affrontato sulla base di un piano generale, ma soltanto parzialmente, con la conseguenza che gli stanziamenti risultano sempre inadeguati.

Da questi due principali difetti scaturiscono le osservazioni fatte al Senato e ripetute in questa sede. Ripetizioni necessarie perché riguardanti argomenti della massima importanza, come quello dell'onorevole Foderaro sulla inadeguatezza degli stanziamenti, argomento già ampiamente trattato al Senato. Lo stesso onorevole Foderaro non ha potuto non ammettere che poteva certamente farsi di più. E che dire delle osservazioni dell'onorevole Camangi? Oltre a lamentare la inadeguatezza dei finanziamenti, egli ha ribadito la necessità che il costo dell'opera sia determinato non *a priori*, ma in base ad un consuntivo.

Noi non possiamo non associarsi a tante e tante fondate osservazioni.

Come dicevo dianzi, la principale critica risiede nella constatazione che il problema non è affrontato in base ad un piano generale organico che riguardi tutti gli aspetti della viabilità; esso è bensì affrontato solo parzialmente, e di conseguenza la soluzione non può essere che parziale.

Del resto, non è la prima volta che ciò accade. Spesso ci vengono presentati dei disegni di legge che risolvono solo parzialmente

una questione. E questo modo di fare potrebbe anche essere ammesso se vi fosse la certezza della continuità. Ma così non è, e allora può accadere che la soluzione data oggi ad un problema possa essere in contrasto con quella che, domani, un altro ministro riterrà di dover dare.

Ecco perché noi riteniamo che questo problema avrebbe dovuto essere affrontato e risolto in maniera totale. E ciò rappresenta per noi una questione di principio.

Una seconda osservazione riguarda la preoccupazione che lo Stato intenda liberarsi di un'attività così importante quale è quella della viabilità. A nostro modo di vedere la strada è dello Stato e ad essa lo Stato deve direttamente provvedere, sia per la costruzione che per la gestione. Solo in linea subordinata, se gliene mancasse la possibilità, lo Stato potrebbe affidare ad altri l'incarico; ma questi altri non potrebbero essere che enti locali o consorzi di enti locali.

La terza osservazione riguarda gli stanziamenti. Dai 900-1.000 miliardi progettati dal Ministro Aldisio e dai 1.200 miliardi annunciati a suo tempo dallo stesso Ministro Romita si è arrivati ai cento miliardi di oggi! Come si può non essere d'accordo con quanti lamentano l'insufficienza di un simile stanziamento?

Un'altra osservazione riguarda il limite di tempo in cui i lavori debbono essere eseguiti.

Non si può, poi, non rimanere perplessi di fronte alla constatazione che, mentre da un lato si riconosce la necessità di limitare l'invadenza dei monopoli, in questa questione lo Stato cede facilmente di fronte ai monopoli stessi!

Un'altro rilievo non posso esimermi dal fare: una intera regione — la Sardegna — è completamente esclusa dai lavori previsti. È una cosa addirittura scandalosa. Non si è neppure tenuto conto di quel che la Sardegna potrebbe diventare se fosse dotata di efficienti vie di comunicazione.

Infine, vi è un punto sul quale è più che mai necessario richiamare l'attenzione della Commissione. Esso riguarda la questione del pedaggio. Abbiamo sollevato già questa questione nell'altro ramo del Parlamento, ed abbiamo detto che, malgrado questo modo di fare sia un residuo del Medio Evo, lo si vuole introdurre in una legge che avrà efficacia per dieci anni! Noi crediamo che non sia conveniente allo sviluppo moderno della viabilità, specie per il movimento turistico, conservare un sistema così arretrato. Troppi mezzi abbiamo introdotto in questa stessa legge per

dar modo allo Stato di rivalersi della spesa che andrà a sostenere: perché, allora, conservare un sistema così prettamente medievale?

Fatti questi rilievi di carattere generale, debbo ritornare su un argomento che ho appena accennato. Io non riesco a comprendere come abbia potuto un'amministrazione dello Stato presentare un programma poliennale di costruzioni stradali, ignorando completamente la Sardegna. Mi consentano, la Commissione e il Ministro, di esprimere, come sardo, la mia protesta. La Sardegna è una regione che vive in condizioni di estrema arretratezza — e ciò è stato riconosciuto anche attraverso lo Statuto speciale concesso alla Sardegna per un regime autonomistico, nel quale sono previsti finanziamenti speciali dello Stato per opere particolari — e in un provvedimento del genere, che ha carattere nazionale, la Sardegna è completamente esclusa!

Non posso non protestare, sia come sardo e sia come italiano, perché ciò può anche incrinare l'unità nazionale: la cartina allegata al disegno di legge fa il giro dell'isola, e i commenti sono facilmente intuibili.

Io non ritengo che sia necessario da parte mia insistere sull'importanza dello sviluppo della rete stradale in relazione allo sviluppo economico della regione, perché credo che da ogni parte ciò si riconosce; però, quando si discute attorno ad un problema di tanta importanza, quale quello della strada, il ricordarlo non è inutile.

La Sardegna è in condizioni pietose per quanto riguarda la viabilità; la rete ferroviaria lo è altrettanto. Quest'ultima, per un terzo è statale e per due terzi è in concessione. Esiste una legge per l'ammodernamento, votata da diversi anni, ma ancora non ha funzionato.

La rete stradale ordinaria, in tutta la Sardegna, su un territorio di 24.000 chilometri quadrati, è appena di 1.843 chilometri, di cui soltanto 1.129 a pavimentazione protetta, con una media del 60 per cento, rispetto all'80 per cento che è la media nazionale. Anche la media delle strade provinciali e comunali è notevolmente inferiore in Sardegna rispetto alla media nazionale.

Che cosa occorre, quindi?

Noi pensiamo che occorra un impegno solenne da parte del Governo — e quindi del Ministro dei lavori pubblici — nel senso che alla Sardegna sarà destinata una parte notevole dei venti miliardi per lavori di miglioramento e di costruzione di nuove strade sta-

tali oltre che per provvedere a costruzione di autostrade.

Io non sono in grado, in questo momento, di indicare un eventuale tracciato, ma ciò non toglie valore all'osservazione circa l'assurdo della cartina allegata al disegno di legge, cartina che ignora completamente l'esistenza della Sardegna. Il Governo, in sostanza e in termini più espliciti, deve assumere impegno di rivedere il programma poliennale di costruzione di autostrade, per includervi anche la Sardegna.

A questo proposito, dirò subito che il nostro voto sul disegno di legge in discussione è condizionato appunto all'impegno che il Governo riterrà di poter assumere, in merito al quale consegno alla Presidenza un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Prima di passare all'esame degli articoli, procediamo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è il seguente, presentato dall'onorevole Baglioni:

«La Commissione, considerato che la sistemazione viabile italiana richieda 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».

L'ordine del giorno è stato già svolto.

Vi è, poi, il seguente ordine del giorno presentato dagli onorevoli Foderaro e Sanzo.

«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

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

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

Anche quest'ordine del giorno si può considerare svolto.

Segue l'ordine del giorno Foderaro, 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 dell'aumento dell'imposta sulla benzina; ritenuto che nulla è detto circa la destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'aumento della tassa di circolazione e della 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 ».

Anche quest'ordine del giorno è stato svolto.

Segue l'ordine del giorno Magno, Messinetti, Grezzi, Curcio e Cianca:

« La VII Commissione della Camera, considerata la grave carenza di strade esistenti

nel Mezzogiorno d'Italia e tenuto presente che, con il piano relativo alla costruzione di autostrade e strade, non si può far fronte che molto limitatamente alle necessità delle regioni meridionali, chiede al Governo di predisporre un piano particolare di spese stradali per il Mezzogiorno, il quale consenta: 1°) la costruzione delle autostrade Pescara-Lecce; Lecce-Taranto-autostrada Napoli-Bari; Foggia-autostrada Napoli-Bari; Napoli-Sannio-Termoli; 2°) la costruzione della camionabile di grande comunicazione Foggia-Campobasso; 3°) l'aggiornamento, alla stregua degli itinerari di grande comunicazione, delle strade meridionali a più intenso traffico, come le seguenti: a) Taranto litoranea jonica fino a Reggio Calabria e Pravera Sibari-Cosenza-litoranea tirrenica; b) Potenza-Matera; c) Potenza-Metaponto; d) Potenza-Barletta; e) Brindisi-Taranto; f) Bari-Matera-innesto autostrada per Metaponto; g) Vasto-Agnone-Isernia; h) congiungenti capoluoghi delle province campane ».

Anche quest'ordine del giorno può ritenersi svolto.

Segue l'ordine del giorno Alessandrini, Tosi, Galli:

« La VII Commissione (Lavori pubblici), presa conoscenza del grafico allegato al disegno di legge n. 1568 « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e modifiche alle tasse automobilistiche » e di quanto contenuto nell'articolo 2 — comma secondo — che dichiara detto grafico « nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante della presente legge »; considerato che il grafico, mentre prevede il raddoppio o l'allargamento delle principali autostrade esistenti, trascura quello dei tronchi Milano-Varese e Milano-Vergiate; considerato inoltre che i cennati tronchi autostradali sono oberati di intensissimo traffico e che frequenti e gravi sono gli incidenti stradali che si verificano per l'insufficienza delle sedi stradali, invita il Governo a comprendere il loro raddoppio o allargamento nel programma costruttivo poliennale, in corso di elaborazione ».

Poiché nessuno dei firmatari è presente, si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno Guariento:

« La VII Commissione permanente della Camera (Lavori pubblici), nell'approvare il disegno di legge n. 1568, recante provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche, pren-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

de atto con compiacimento della inclusione nel programma poliennale dell'autostrada Trieste-Palmanova-Venezia; sottolinea la necessità di dare nel più breve tempo possibile alla città di Trieste un più adeguato collegamento con la madre patria e di facilitare al massimo gli scambi fra le varie zone nel settore del confine orientale; invita, pertanto, il Governo a predisporre la esecuzione dell'autostrada in oggetto con i primi stanziamenti previsti dal disegno di legge, in vista anche dell'urgenza di attenuare il più possibile il fenomeno della disoccupazione, la cui gravità è veramente preoccupante in una così delicata zona di confine».

Credo che quest'ordine del giorno sia sufficientemente chiaro.

Intende svolgerlo, onorevole Guariento?

GUARIENTO. Rinunzio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Geraci.

« La Commissione dei lavori pubblici, rilevando che l'articolo 1 del disegno di legge n. 1568 (costruzione di autostrade e strade) prevede anche la spesa di 20 miliardi da assegnare all'A.N.A.S. per nuove costruzioni di strade statali e per il miglioramento di queste nel Mezzogiorno, ed apparendo incontrovertibile esigenza di giustizia che gli stanziamenti siano destinati a soddisfare il bisogno delle regioni che, come la Calabria, furono a tutt'oggi trascurate; impegna il Governo a costruire con la massima sollecitudine l'autostrada Napoli-Reggio Calabria, a migliorare, allargare, sistemare e ammodernare la rete stradale della Calabria e quindi, oltre la statale n. 18, già in programma, la n. 106, di suprema importanza industriale e commerciale, e la n. 19: quest'ultima segnatamente di vitale importanza per il potenziamento della Sila e l'avvenire turistico e commerciale di Cosenza e di Catanzaro e per molti dei più importanti centri delle due province ».

L'onorevole Geraci non è presente, ma l'ordine del giorno, essendo sostanzialmente simile a quello dell'onorevole Foderaro, può considerarsi svolto.

Segue l'ordine del giorno Giaccone:

« La VII Commissione dei lavori pubblici della Camera, rilevando che la Sicilia, in media, ha una rete di circa il 40 per cento inferiore a quella nazionale, e che il periplo stradale dell'Isola è in atto interrotto ingiustificatamente nel tratto Marsala-Sciacca-Agri-

gento; considerato che tale zona, importantissima per le esigenze agricole, industriali, commerciali, turistiche e di cura in continuo aumento, ha bisogno di adeguate comunicazioni, chiede che sia incluso, nell'allegato grafico del piano poliennale, di cui all'articolo 2 del disegno di legge n. 1568, la costruzione, come per altrove, di una doppia carreggiata per il collegamento delle suddette località ».

GIACONE. Chiedo di svolgere l'ordine del giorno, unitamente all'altro mio ordine del giorno che riguarda la costruzione di alcune autostrade in Sicilia.

PRESIDENTE. Va bene. Do, intanto, lettura dell'ordine del giorno Cappugi, Salizzoni, Gorini, Bersani, Vedovato, Elkan, Martoni:

« La Camera, rilevando che il superamento della barriera appenninica tra settentrione e centro Italia costituisce l'indispensabile ed insostituibile condizione preliminare per ogni sviluppo della rete autostradale italiana, impegna il Governo a dare, nella realizzazione delle autostrade previste dal disegno di legge n. 1568, la precedenza al tronco Bologna-Prato-Firenze come primo tratto dell'intero dorsale Milano-Napoli, opportunamente collegando Livorno, porto delle due regioni interessate al sistema autostradale italiano ».

Poiché nessuno dei firmatari è presente, l'ordine del giorno s'intende svolto.

Segue un secondo ordine del giorno Giaccone:

« La VII Commissione dei lavori pubblici della Camera, considerata la grave carenza di strade esistenti nel Mezzogiorno ed in particolare nelle isole, specie per la viabilità autostradale; chiede al Governo che venga predisposto un piano particolare di costruzione di autostrade che prevede la costruzione delle seguenti autostrade: la Palermo-Messina, la Catania-Messina, la Siracusa-Catania, la Palermo-Agrigento e la Trapani-Palermo ».

GIACONE. Desidero innanzitutto ricordare le varie promesse che sono state fatte dai Ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti nella carica, a cominciare dal programma dell'onorevole Aldisio, il quale prevedeva una spesa di mille miliardi, a quello dell'onorevole Romita per una spesa di 1.300 miliardi circa. Dopo tante promesse, noi, oggi, ci troviamo di fronte ad un provvedimento che prevede un sì esiguo stanziamento.

Concordo pienamente con le critiche obiettive che sono state fatte da altri colleghi per quanto riguarda il programma di lavori previsti per il Mezzogiorno, e con quelle, in particolare, degli onorevoli Camangi e Del Fante circa la questione del prezzo per chilometro.

Desidero ancora richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla enorme differenza esistente tra la media nazionale delle strade in Italia e la media di quelle del meridione, e della Sicilia in particolare: da questa differenza, che è veramente sostanziale, si deve dedurre che il meridione è stato completamente trascurato, ed io penso che lo sia stato volutamente, malgrado la larghezza di promesse dell'onorevole Romita e le mie numerose interrogazioni in materia di lavori pubblici in Sicilia, e nell'Agrigentino in particolare.

I miei ordini del giorno sono abbastanza chiari e non richiedono una lunga illustrazione.

Io son convinto che, fra tutti i ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti al Governo, l'onorevole Romita sia il più antimeridionalista: e affermo ciò non soltanto a seguito dell'esame del grafico allegato al disegno di legge, ma anche per altri motivi precedenti, dei cui dati io sono in possesso. L'onorevole Romita ha fatto sempre tante promesse ma non ha mai mantenuto niente.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Posso darle un elenco di quel che abbiamo fatto in Sicilia!

GIACONE. Mi auguro che ella riesca a convincermi.

Comunque, io insisto nei miei ordini del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Bernardinetti-Matteucci:

« La VII Commissione permanente, esaminando in sede legislativa il disegno di legge n. 1568; visto l'allegato grafico del piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade; considerato che il tracciato della vecchia Salaria rappresenta la migliore soluzione della trasversale appenninica centrale sia per lo sviluppo turistico che economico della zona stessa; considerato altresì che il potenziamento della montagna di Roma (Terminillo) è direttamente connesso con un sistema di celere e sicuro collegamento con la capitale, fa voti perché l'autostrada trasversale Roma-L'Aquila — da costruirsi in un secondo tempo — abbia il tracciato Roma-Rieti-L'Aquila ».

Anche quest'ordine del giorno può ritenersi svolto.

Segue l'ordine del giorno Pasini, Faletti, Gigha, Matteucci, Di Nardo, Pacati, Matarazzo, Ceccherini e Curti:

« La VII Commissione (Lavori pubblici), ritenendo la autocamionale della Cisa come il più naturale, il più facile e il più economico raccordo fra la pianura padana e la via Aurelia; constatando come il progetto esecutivo di tale opera sia già stato approvato dalla Commissione interministeriale piano regolatore trasporti, impegna il Governo a considerare tale opera come fondamentale per la soluzione del problema stradale italiano, e ad attuare quindi quanto è di sua competenza, con ogni sollecitudine, perché l'autocamionale della Cisa possa essere quanto prima realizzata ».

Anche quest'ordine del giorno può ritenersi svolto.

Segue l'ordine del giorno Polano, Matteucci, Baglioni e Curti:

« La VII Commissione permanente lavori pubblici, discutendo il disegno di legge numero 1568; considerato che nel programma poliennale di costruzione di autostrade non è prevista alcuna programmazione per la Sardegna; considerato tale omissione inammissibile, poiché la Sardegna, come zona estremamente depressa, aspira alla sua rinascita economica e sociale, ed è indubbio che lo sviluppo della rete stradale e autostradale è d'importanza fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della regione, impegna il Governo, e particolarmente il Ministro dei lavori pubblici, oltre a destinare per la Sardegna congrui stanziamenti per lavori di miglioramento e di nuove costruzioni di strade statali, ad includere anche la Sardegna nei programmi di costruzione di autostrade ».

L'ordine del giorno è stato già svolto.

Segue l'ordine del giorno Camangi:

« La VII Commissione (Lavori pubblici) della Camera dei deputati, procedendo all'esame del disegno di legge n. 1568 recante « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche »; considerato: a) che la costruzione delle autostrade previste non potrà risolvere il problema stradale italiano se non si provvederà contemporaneamente a sistemare la rete stradale comunale e provinciale ed a garantire la razionale manutenzione; b) che il gettito degli aumenti delle tasse automobili-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

stiche previsti nel titolo II del disegno di legge sarà certamente superiore al fabbisogno per il finanziamento di quanto previsto nel titolo I; impegna il Governo a destinare alla viabilità minore tutto il gettito dei suddetti aumenti eccedente gli stanziamenti di cui al titolo I ».

Credo che questo ordine del giorno sia sufficientemente chiaro. Intende svolgerlo, onorevole Camangi?

CAMANGI. Rinunzio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Bontade Margherita, Merenda, Pignatone, Sanzo, Di Leo:

« La VII Commissione dei lavori pubblici, mentre approva in sede legislativa il disegno di legge n. 1568, chiede che, per la costruzione delle autostrade ai fini della graduatoria di costruzione, il Ministero dei lavori pubblici tenga presente non il criterio del traffico attuale, bensì quello del potenziamento economico delle zone attraversate e quindi di una funzione di propulsione ».

BONTADE MARGHERITA. Quest'ordine del giorno sarà illustrato dalla onorevole Valandro Gigliola, che ne ha presentato un altro simile, recante anche la mia firma.

PRESIDENTE. Va bene. Segue l'ordine del giorno Bontade Margherita, Valandro Gigliola:

« La VII Commissione lavori pubblici, mentre approva, in sede legislativa, il disegno di legge « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche », a) afferma il principio che il grafico allegato del piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade, di cui al comma secondo dell'articolo 2, costituisca parte integrante della legge solo per quanto si riferisce ai punti di partenza e di arrivo, ma non per quanto si riferisce ai tracciati, che debbono essere definiti in sede tecnica; b) auspica che, nell'esecuzione delle grandi opere pubbliche in parola, vengano seguiti i più sani e moderni criteri tecnico-economici, che assicurano i percorsi più brevi, evitano dannose cinture per lo sviluppo urbanistico delle città, garantiscono concrete economie ed esercizi attivi ».

VALANDRO GIGLIOLA. La preoccupazione che mi muove trova la sua origine nell'emendamento all'articolo 2 presentato ed approvato in sede di discussione al Senato, benché il Ministro, in un colloquio che ho

avuto con lui, mi abbia assicurato che la frase inserita ha soltanto valore indicativo. Tuttavia, io sono preoccupata del fatto che la Corte dei conti potrebbe non registrare un decreto che prevedesse un tracciato non contenuto nel grafico allegato al disegno di legge, così come una società, la quale si ritenesse danneggiata dalla modifica di un tracciato, potrebbe facilmente, richiamandosi al secondo comma dell'articolo 2, impugnare eventualmente un decreto presso il Consiglio di Stato. In terzo luogo, io penso anche che, dal momento che l'articolo 3 dice che il Ministro, nell'accordare una concessione, deve sentire il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il comma aggiuntivo abbia a pregiudicare in qualche modo la decisione di questo organo così qualificato, con conseguente diminuzione del suo prestigio.

Ecco i motivi della mia preoccupazione; e poiché mi pare di aver sentito che l'onorevole Matteucci avrebbe in animo di proporre un emendamento soppressivo del secondo comma, non posso nascondere che io mi associerei molto volentieri a tale proposta.

In un recente convegno — quello di Milano, del 26 e 27 aprile — presieduto dal Presidente dell'Associazione della strada, ingegnere Valdata, e nella giornata della strada presso il Salone dell'automobile, i tecnici intervenuti manifestarono la stesse perplessità che sono state rilevate in seno a questa Commissione riguardo al famigerato grafico allegato al disegno di legge in discussione, e, fra l'altro, l'ingegner Tocchetti ravvisò la necessità, per gli organi governativi, di partire con un programma chiaro e ben definito.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'ordine del giorno, analoga a quello recante la firma della onorevole Bontade e di altri, mi pare che non occorran molte parole di illustrazione. Si auspica che la questione dei tracciati venga risolta in sede tecnica e non in sede politica, dove possono dominare interessi campanilistici. Qui si tratta di spendere miliardi forniti dai contribuenti, e quindi i tracciati debbono assicurare le maggiori economie possibili e soprattutto debbono essere fatti con criteri tecnici.

PRESIDENTE. C'è ancora l'ordine del giorno Angelino Paolo.

« La VII Commissione (Lavori pubblici) della Camera dei deputati, considerato che gli stanziamenti previsti dall'articolo 1 del disegno di legge n. 1568 sono esigui rispetto alle necessità di autostrade, impegna il Go-

verno ad aumentare gli stanziamenti nella misura del maggior provento, rispetto all'esercizio 1954-55, conseguente ad un incremento del gettito della tassa di circolazione e delle imposte di fabbricazione e di dogana derivanti dall'aumento naturale della circolazione e da aumenti di tariffa ».

ANGELINO PAOLO. Tutti hanno riconosciuto l'esiguità del finanziamento per un così vasto programma, per cui è prevedibile che non si potranno costruire tutte le strade indicate nella cartina. Io chiedo che il Governo si impegni ad aumentare gli stanziamenti con successivi provvedimenti, nella misura del maggior gettito derivante dall'incremento della circolazione; e, senza che questi proventi vengano a costituire un'imposta di scopo, siano destinati appunto alle strade e alle autostrade.

CAIATI, *Relatore*. Avrei rinunciato a replicare, ma non posso esimermene, per quel senso di deferenza verso tutti quegli onorevoli colleghi che, partecipando alla discussione generale, hanno apportato un notevole contributo di chiarificazione e di interesse.

Eravamo partiti in un'atmosfera di pregiudiziali e di ostilità pregiudizievole alla legge e ci troviamo ora, sia pure con delle differenze dovute allo sviluppo della discussione, a ritenere opportuna e necessaria la legge stessa.

Il problema, che ha dominato nella discussione, è stato quello della insufficienza dei mezzi a disposizione. Gli onorevoli colleghi sanno che un disegno di legge, prima che arrivi al nostro esame, passa per il vaglio del Ministero del tesoro, ed essi sanno pure che cosa significhi portare al tesoro un provvedimento del genere, che deve superare tante difficoltà di bilancio. Pertanto, gli onorevoli colleghi devono rendersi conto che, se anche il relatore non dice apertamente di aderire al loro concetto relativo all'insufficienza dei fondi, è evidente che, come deputato e come cittadino, egli non può non comprendere le ragioni che hanno spinto coloro che hanno voluto decisamente sottolineare tale deficienza, pur rilevando che ciò che si è fatto rappresenta un decisivo avvio alla risoluzione del problema, sol che si considerino le difficoltà e gli attriti iniziali che è stato necessario superare per affrontarlo. E questo avvio così deciso vuol significare almeno una volontà di impegno, oltre che nella impostazione, nella risoluzione del problema, sia pure in modo parziale.

L'onorevole Cianca non si è sottratto alla tentazione di richiamare l'attenzione della Commissione sulle preoccupazioni di ordine morale nei riguardi dell'applicazione della legge stessa. Tuttavia, egli ha finito con l'ammettere che l'impegno del Governo e la volontà degli organi preposti al rispetto della legge (Consiglio superiore dei lavori pubblici e Consiglio di Stato) non possono certo essere motivo di mancata garanzia della nostra tranquillità fino a quando la legge non avrà avuto pratica attuazione. E mi riferisco alla fase delle concessioni, sia per la concessione che per l'esercizio delle autostrade.

Il Ministro ha tenuto a far sapere che le ragioni tecniche prevarranno sulle ragioni politiche; e questa mattina lo stesso concetto è stato molto bene adombrato anche dalla onorevole Valandro Gighola, che ci ha onorato della sua presenza. Mi pare, quindi, che le esplicite dichiarazioni del Ministro in proposito debbano far cadere ogni motivo di preoccupazione.

Gli onorevoli Cianca, Baglioni, Matteucci ed altri hanno sostenuto l'opportunità del maggiore conforto alla iniziativa degli enti che chiederanno la concessione delle autostrade. Io, che sono stato in questi giorni in frequente contatto col Ministro a causa di questa legge, debbo dirvi che anche noi dobbiamo essere parte diligente in questa fase: è necessario che gli enti interessati prendano l'iniziativa, perché non vedo quale remora possa esservi al concetto che, a parità di diritti, saranno preferiti codesti enti. Ma la parità di diritti non è fatta soltanto di possibilità. Quando le differenze di costo sono tali da giustificare una diversa impostazione e chiediamo di utilizzare i fondi residui per altre costruzioni, dobbiamo pure adoperarci perché il problema della economia dei fondi abbia una soluzione concreta. Ora, a me non pare che l'insufficienza dei mezzi, collegata al desiderio che gli enti abbiano una parte preminente in questa situazione, e il desiderio aprioristico che l'iniziativa privata venga decisamente esclusa, possano conciliarsi tra loro.

Esistono delle autostrade che non rappresentano concessioni appetibili. L'onorevole Valandro Gighola ha espresso la sua perplessità sull'interesse economico che molte autostrade debbono avere, ma io, che sono un uomo del Mezzogiorno, vi dico che il problema non può essere impostato in termini drasticamente economici, altrimenti in Sardegna e in Puglia non si avranno mai autostrade.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

Il problema, invece, va inquadrato anche in altri provvedimenti, che noi abbiamo approvato, per lo sviluppo del Mezzogiorno, i quali danno alla costruzione delle autostrade una prospettiva nuova ed anche diversa.

Per quanto attiene al desiderio espresso dall'onorevole Foderaro, ripreso dall'onorevole Angelino, perché l'incremento che verrà dalle entrate sulle nuove tasse automobilistiche sia impegnato, per lo stesso scopo, anche per gli esercizi successivi, a mio modo di vedere non possiamo che rimanere nell'ambito dell'ordine del giorno e accontentarci di assicurazioni del Ministro. E ciò perché, qualora fosse accolto tale concetto, si verrebbe a costituire una vera e propria tassa di scopo. D'altra parte, il Ministro dei lavori pubblici non può impegnarsi che per il proprio dicastero e sarebbe impossibilitato, per lo meno in questa seduta, a prendere un impegno per quanto riguarda il settore delle finanze.

Quanto al problema delle gare, gli onorevoli colleghi sanno che esse si svolgono in base a criteri stabiliti dalla legge sulla contabilità generale dello Stato: ora, se noi vogliamo procedere in un'atmosfera pesante e carica di riserve, finiremo col paralizzare la vita del Paese. Noi, invece, dobbiamo prospettare i problemi e chiarire le riserve, perché il potere esecutivo si senta maggiormente impegnato al controllo e sugli organi tecnici non pesino le nostre incertezze.

L'onorevole Pacati dice che è necessario integrare i finanziamenti: io mi auguro che noi possiamo essere chiamati, quanto prima, ad approvare un disegno di legge in tal senso, perché chi vi parla non ha nessuna autostrada che passi per la sua provincia. Il problema, per ora, è di avere una linea principale che ci consenta di attraversare tutta l'Italia e che le isole non siano trascurate nemmeno in questa fase iniziale. E mi pare che in questo senso abbiamo avuto affidamenti tranquillanti.

L'onorevole Camangi ha insistito sulla necessità ed opportunità che sia affrontato tutto il problema stradale, e noi non possiamo non essere d'accordo con lui, sebbene io ritenga che non si possa solidarizzare con la sua richiesta relativa ad una battuta d'arresto di questa fase iniziale di costruzioni di strade nazionali ed alla possibilità di stornare dei fondi da questo settore alla viabilità minore. Questo ultimo problema deve essere affrontato con la riqualificazione delle strade e con concetti più moderni: già esso è stato dibat-

tuto quando l'onorevole Camangi era al Governo e si sta dibattendo oggi: so che se ne stanno occupando le direzioni generali del Ministero, e quindi non ho ragione di ritenere che il Ministro intenda sottrarsi all'invito.

Per quanto attiene all'ultimo intervento dell'onorevole Polano, dichiaro subito che, sia come relatore e sia come meridionale, mi associo al suo invito; e ciò perché è stato posto in termini non solo riguardanti, ma anche temperati, e concerne una regione che è al centro di un piano che tra breve esamineremo: il piano Vanoni.

Per questa considerazione e per la necessità di creare dei presupposti a tutte le altre prospettive inserite nel piano Vanoni, io ritengo che le richieste dell'onorevole Polano, il quale non fa la questione tipica delle autostrade ma quella delle strade e dei raddoppi, debbano trovare accoglimento per quella parte che interessa il nostro settore e che non afferisce alla sostanza della legge. Noi sappiamo che il Ministro dei lavori pubblici, quando può, non si sottrae a quei richiami che corrispondono a particolari, riconosciute esigenze.

Gli ordini del giorno, in sostanza, ripetono la discussione generale. Al relatore non rimane che prendere atto della volontà della Commissione ed affrontare e risolvere questo problema. Al relatore non rimane altro che ringraziare tutti gli onorevoli colleghi, che hanno partecipato alla discussione, coloro che hanno presentato gli ordini del giorno, perché tutti, sia pure con impostazione diversa, hanno apportato un contributo serio alla risoluzione del problema e di chiarificazione all'atmosfera che inizialmente si era presentata appesantita, ottenebrata da pregiudizi che non avevano fondamento veritiero, non rispondenti all'impegno del Governo e nostro, assunto quando ci siamo uniti nello sforzo comune di affrontare il problema delle autostrade.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Debbo anzitutto ringraziare gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione di questo disegno di legge. La necessità di costruire autostrade è stata riconosciuta da tutti...

DEL FANTE. Le autostrade non si costruiscono più in nessuna parte del mondo!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. ...nessuno escluso. Anzi, nei vari congressi, ai quali ho avuto l'onore di partecipare, è stata, se mai, lamentata l'insufficienza di co-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

desto disegno di legge e non certo il programma delle autostrade previste. Infatti, l'Italia ha perduto quel primato di autostrade che un tempo aveva, poiché incominciò a costruirne dal 1928. Eppure, il traffico è aumentato; e non solo come numero di veicoli, bensì come circolazione vera e propria.

Comunque, tengo a ripetere che la necessità obiettiva di autostrade è stata riconosciuta da tutti gli organi competenti, anche perché il problema va riguardato non soltanto sotto l'aspetto del numero delle macchine ma anche sotto quello della loro aumentata potenza.

E le autostrade sono all'ordine del giorno all'estero. Basti vedere quanto costruisce l'America.

Ciò premesso, rispondo brevemente ad alcune critiche che sono state formulate.

L'onorevole Camangi ritiene che sia necessario costruire prima le strade comunali e provinciali, e che questa legge precluderebbe una simile eventualità.

Io sono d'accordo sulla necessità di costruire anche le strade comunali e provinciali e migliorare le statali, specie se penso a quel che accade sulla nazionale fra Pompei e Salerno, invasa da carretti che impediscono la circolazione. Ma proprio lì ho riconosciuto l'assoluta necessità di prolungare l'autostrada: proprio lì ho riconosciuto in parte la giustezza dell'affermazione degli stranieri, secondo cui, quando si viene in Italia, bisogna lasciare le macchine alle porte del nostro paese. È, questa, una affermazione certamente ironica ed esagerata, ma noi dobbiamo renderci conto che le autostrade veramente favoriranno un maggior afflusso di turisti stranieri.

Non posso, però, concordare con l'onorevole Camangi quando egli afferma che questa legge ostacola la costruzione delle strade provinciali e comunali, giacché, al contrario, un terzo dei proventi della legge stessa andranno proprio a favore della viabilità minore. Tuttavia, io avevo già presentato in Consiglio dei Ministri — e difficoltà di tesoro non hanno permesso di attuarlo — un organico progetto di legge per la sistemazione delle strade provinciali e delle strade comunali ed il passaggio di 6000 chilometri di queste alle province con un riparto di spese per l'80 per cento a carico dello Stato e per il 20 per cento a carico delle province.

È stata anche lamentata l'insufficienza dei mezzi: a parte ogni altra considerazione, non è esatto dire che, dei cento miliardi, venti vanno perduti. Sono 100 miliardi di contributo dello Stato che però corrispondono a

250 miliardi in cifra totale, considerando le cessioni e i pedaggi...

DEL FANTE. Il concessionario, però, guadagna il 30 per cento!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già spiegato come stanno le cose, e mi meraviglia che sia proprio un tecnico come l'onorevole Del Fante a fare simili osservazioni con tanta insistenza. Il contributo non è dato sul preventivo. Non bisogna confondere la concessione con la costruzione: la concessione è data su un progetto e un piano finanziario, il contributo sul costo effettivo dell'opera.

CAMANGI. Ammesso che il contributo sarà dato sul consuntivo e non — come dice la legge — sul costo riconosciuto ammissibile, quali prezzi saranno praticati?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. La domanda mi stupisce; credo che questo punto non ha proprio bisogno di essere chiarito, tanto è lapalissiano. Il prezzo è dato dalle gare, perché il concessionario è obbligato a fare le gare, con il controllo dell'A.N.A.S. Questo è il punto fondamentale! La percentuale è data in base al costo effettivo dell'opera effettuata risultante dalla gara, come ho già detto.

DEL FANTE. Se il concessionario è un ente pubblico e se l'A.N.A.S. fa le strade dandole in gara fra i costruttori italiani, la mia opposizione cade, perché io sono del parere che il concessionario debba essere un ente pubblico e non la S.I.S.I. o l'Italstrade...

PRESIDENTE. Onorevole Del Fante, la richiamo all'ordine; lasci parlare il Ministro!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dicevo, dunque, che è stata lamentata l'insufficienza delle cifre, ed io posso anche concordare in questa constatazione. Tuttavia, bisogna considerare questa legge soltanto un avvio alla soluzione del problema. Qui si dimentica il programma generale ed il piano Vanoni che integreranno certamente questa legge, avendo l'A.N.A.S. già predisposto un programma per 1.150 miliardi.

È bene, quindi, distinguere: un conto è l'avvio, un conto è il programma. Il programma esiste, è un programma generale, riassunto sulla cartina, la quale non contiene l'indicazione esatta delle città dove le autostrade passeranno, ma dice approssimativamente che le autostrade saranno costruite in base a questi tre criteri: criteri economici del maggior rendimento immediato; rendimento futuro; ragioni tecniche.

Il piano orientativo ha questo scopo e la cartina ne costituisce il programma di larga

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

massima: nel piano si concepisce una rete longitudinale con collegamenti trasversali.

Si è anche detto che il Sud sarebbe stato trascurato. Non è vero. La legge prescrive una percentuale di lavori per il Sud. Non solo. Ma prescrive anche che i due miliardi che ci son dati, anno per anno, debbono essere destinati in prevalenza al Sud. Il quale Sud ha anche 6 dei 40 miliardi già in esercizio, oltre a quelli del bilancio normale. Quindi, il Sud è tutt'altro che trascurato.

E questo vale anche per la Sardegna, onorevole Polano. La Sardegna rientra nel piano generale. Non si poteva, oggi, segnare sulla carta un'autostrada senza sapere dove essa potesse incominciare e dove finire. Difatti, non vi sono progetti, perché nessuno ne ha chiesti.

Tuttavia, prima del 20 del corrente mese, il direttore generale dell'A.N.A.S. si recherà, con un suo tecnico, a consultare le autorità sarde per rendersi conto del fabbisogno stradale dell'isola e per concordare un programma futuro di autostrade.

Quindi, neanche la Sardegna è dimenticata.

Ancora qualche osservazione è rimasta. È stato chiamato sistema medievale l'imposizione del pedaggio sulle autostrade. Non è esatto, perché non si tratta di un'imposizione obbligatoria. Accanto alle autostrade ci sono le strade nazionali, delle quali ognuno può servirsi senza pagare il pedaggio. Chi ha fretta, chi ha possibilità, può servirsi dell'autostrada, allo stesso modo del viaggiatore dei treni che si serve del rapido a preferenza di altri treni. D'altra parte, solo questo sistema può garantire la costruzione e la gestione delle autostrade.

Un ultimo punto tengo a ribadire, benché su esso mi sia già espresso a lungo e chiaramente. La S.I.S.I. non ha più nulla a vedere con le autostrade. Io ho interesse a che esse siano affidate ad enti pubblici o a consorzi di enti pubblici: e di questo mio desiderio, di questa mia volontà possono essere testimoni — oltre l'I.R.I. — sindaci e presidenti delle Camere di commercio di tutti i principali centri — da Genova a Milano, a Torino, a Bari, a Napoli, a Palermo, a Catania — ai quali mi sono rivolto personalmente per incoraggiarli a costituire dei consorzi di enti pubblici.

Per concludere, insisto nell'assicurare che possiamo essere tranquilli: la legge è stata studiata in tutti i suoi particolari e non è che un avvio alla soluzione del problema. Io non ho preoccupazioni di sorta. Anzi, ho la con-

vinzione profonda che, approvando questa legge, non solo non avremo rammarico alcuno, ma un giorno saremo chiamati benemeriti per quel che abbiamo fatto.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, dirò subito che non posso accettare quelli che indicano tassativamente le località che dovranno essere toccate dalle autostrade, e ciò principalmente perché si verrebbe a togliere all'A.N.A.S. la facoltà di discutere, in linea tecnica ed economica, il piano organico delle strade, secondo i criteri cui la legge si ispira. Tali ordini del giorno saranno, tuttavia, da me gelosamente considerati e trasmessi all'A.N.A.S. perché li esamini quando, approvata la legge, dovrà dar corso all'attuazione del programma.

Per questa considerazione, quindi, io posso accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Baglioni, a condizione che l'impegno sia trasformato in invito al Governo.

BAGLIONI. D'accordo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche i due ordini del giorno Foderaro possono da me essere accettati come raccomandazione.

Per l'ordine del giorno Magno valgono le stesse considerazioni espresse per l'ordine del giorno Baglioni.

L'ordine del giorno Guariento lo accetto come raccomandazione.

Non posso accettare l'ordine del giorno Geraci, i due dell'onorevole Giacone, l'ordine del giorno Cappugi e quello dell'onorevole Bernardinetti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del passo della Cisa presentato dagli onorevoli Pasini, Faletti ed altri, dirò che il problema è allo studio presso gli uffici dell'A.N.A.S.: posso accettarlo come raccomandazione, cambiando l'impegno in invito.

PASINI. Va bene.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Altrettanto vale per l'ordine del giorno Camangi, per quello dell'onorevole Angelino e per quello dell'onorevole Polano.

Degli ordini del giorno della onorevole Bontade posso accettare il primo come raccomandazione e il secondo soltanto nella sua seconda parte.

PRESIDENTE. Nessuno insiste per la votazione degli ordini del giorno dopo le dichiarazioni del Ministro in merito?

DI LEO. Dichiaro di votare a favore degli ordini del giorno dell'onorevole Giacone nel caso che lo stesso onorevole Giacone, non so-

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

disfatto delle dichiarazioni del Ministro, dovesse insistere. Difatti io sono convinto dei buoni motivi che hanno indotto il collega Giacone a presentare questi ordini del giorno, anche se non condivido la sua tesi secondo cui il Ministro non si sia mai occupato delle questioni dell'isola.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che non posso accettare ordini del giorno che s'interessano di questioni particolari, che saranno risolte nell'attuazione del programma.

Prego pertanto gli onorevoli colleghi di accontentarsi del mio impegno personale.

GIACONE. Insisto specialmente sul primo ordine del giorno e chiedo che sia posto in votazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Debbo rilevare che il primo ordine del giorno Giacone non riguarda le autostrade, bensì le strade, e quindi nulla ha a che vedere con il grafico allegato al disegno di legge. Ora, io posso accettarlo come raccomandazione, nell'intesa che si tratta di viabilità statale e senza precisazioni di caratteristiche tecniche.

GIACONE. Va bene così.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per il secondo ordine del giorno Giacone ho già detto che non posso assolutamente intralciare lo studio tecnico della questione da parte dell'A.N.A.S.

L'ordine del giorno Pasini lo accetto come raccomandazione.

L'onorevole Camangi vuole trasformare l'impegno in invito?

CAMANGI. Insisto per la prima formula e per la votazione. Io comprendo benissimo la posizione del Ministro, la quale non può essere diversa. Egli non può dichiarare di accettare un impegno che il potere legislativo fissa per il potere esecutivo in materia finanziaria, in quanto dovrebbe per lo meno essere confortato dalla solidarietà del Ministro per le finanze. Al suo posto farei lo stesso anch'io. Però, la Camera ha il potere di deliberare, come e quando vuole, in questa materia e in questa forma. La Camera può impegnare, dopo una discussione tanto ampia, il Governo a destinare quei fondi in quel determinato modo. Quindi, il Ministro è fuori causa. Questo, dal punto di vista formale.

Nel merito, mi pare che sia superfluo dire che gli ordini del giorno lasciano il tempo che trovano. Purtroppo, nel settore del tesoro c'è stata sempre un'assoluta sordità nei confronti del problema stradale; non si è mai

avuta quella considerazione che questo problema merita. Ed è per questa riflessione che io insisto sulla formula dell'impegno e non dell'invito.

PRESIDENTE. Ma occorrerebbe il parere della IV Commissione (Finanze e tesoro).

CAIATI, *Relatore*. Per due ragioni non posso essere favorevole all'ordine del giorno: una, di ordine sostanziale, ed è quella testé enunciata dal nostro Presidente, e che riguarda la necessità del parere della IV Commissione; l'altra, di ordine formale, ed è che non possiamo, attraverso un ordine del giorno, far assumere al Governo un impegno che comporterebbe la trasformazione della tassa in una imposta di scopo, che non è prevista dalle normali disposizioni.

MATTEUCCI. Concordo sulla necessità di affrontare e risolvere il problema della viabilità minore; però, non ritengo di potere accettare il criterio, ormai superato, di leggi finanziarie per scopo.

DEL FANTE. Mi associo pienamente all'onorevole Camangi e insisto nell'affermare che l'autostrada serve solo per gettare via del danaro e non già per risolvere il problema.

POLANO. Per le ragioni già dette nel mio intervento, pur tenendo in considerazione quanto addotto dall'onorevole Matteucci, noi pensiamo che questo problema debba essere risolto dal Governo e pertanto siamo favorevoli all'ordine del giorno Camangi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Camangi.

(Non è approvato).

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda il primo ordine del giorno della onorevole Bontade, io posso accettarlo, ma vorrei che fosse modificato in questo senso:

« La VII Commissione dei lavori pubblici, mentre approva, in sede legislativa, il disegno di legge n. 1568, chiede che, per la costruzione delle autostrade, ai fini della graduatoria di costruzione, il Ministero dei lavori pubblici tenga presente non solo il criterio del traffico attuale, ma anche quello del potenziamento economico delle zone attraversate e quindi di una funzione di propulsione ».

BONTADE MARGHERITA. Accetto la modifica proposta dal Ministro, perché ne comprendo lo spirito. Chiedo, però, che l'ordine del giorno sia messo in votazione.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL' 11 MAGGIO 1955

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Bontade, nel testo modificato dal Ministro.

(È approvato).

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici.* Per quanto riguarda l'altro ordine del giorno Bontade, ho già detto che la prima parte non posso accettarla, mentre accetto la seconda parte come raccomandazione.

Come raccomandazione posso accettare l'ordine del giorno Angelino, purché trasformi l'impegno in invito.

ANGELINO PAOLO. Va bene.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è inviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,15.

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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI