

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

IV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALDISIO**

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	23
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale. (590)	23
PRESIDENTE	23, 31
CRUCIANI	23
CURTI IVANO	24, 25
PECORARO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	25
LOMBARDI GIOVANNI	26
TERRANOVA, <i>Relatore</i>	26
BIAGGI FRANCAANTONIO	26
BECCAISTRINI	27
MARTINA	27
SCALIA	28
DI NARDO	29
ALESSANDRINI	30

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Scalia, Ricca, Cruciani e Buzzi sostituiscono, rispettivamente, i deputati Bianchi Gerardo, Colombo Renato, De Michieli Vitturi e Viviani Arturo.

Seguito della discussione del disegno di legge: Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale (590).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ».

Do la parola all'onorevole Cruciani.

CRUCIANI. Ho chiesto la parola principalmente per replicare agli interventi dei colleghi Angelini e Cervone, a proposito dell'articolo 6 di questo disegno di legge che detta disposizioni in materia di imposte di consumo per le opere realizzate dall'A.N.A.S. In sostanza, l'onorevole Angelini ha affermato che con l'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 6 si favoriscono gli interessi dei privati, mentre l'onorevole Cervone ha sostenuto che vengono lesi gli interessi dei comuni.

Per conto mio, dichiaro senz'altro che l'articolo 6 deve essere mantenuto nel suo testo

La seduta comincia alle 10,15.

BONTADE MARGHERITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

attuale, innanzi tutto, al fine di risolvere l'annoso problema relativo alla unificazione del trattamento tributario delle opere eseguite dall'A.N.A.S., che, come è noto, può adempiere ai propri compiti d'istituto, sia direttamente, sia mediante l'attività di concessionari, e, poi, per far sì che all'A.N.A.S. i fondi stanziati per l'esecuzione del vasto piano di costruzioni stradali siano destinati integralmente, al di fuori di qualsiasi decurtazione fiscale.

Secondo me, del resto, non è affatto vero che il mantenimento di questo articolo favorisca le società concessionarie. Le società concessionarie, infatti, cui è affidata la realizzazione delle opere, sono quasi esclusivamente composte da enti di diritto pubblico e da aziende I.R.I. e lo Stato corrisponde ad esse il contributo di cui all'articolo 3, comma primo, della legge 21 maggio 1955, n. 463, sulla base del costo effettivo delle autostrade.

Si tenga presente, inoltre, che lo Stato percepirà un'aliquota da applicarsi sulle eventuali differenze attive di ogni triennio, tra il gettito effettivo dei pedaggi e quello previsto dal piano finanziario; non solo, ma, alla scadenza della concessione, sarà rimborsato il contributo corrisposto, dopo il rimborso del capitale sociale e relativi interessi alle società concessionarie e dopo il completo ammortamento delle passività.

Per tutte queste ragioni si può affermare con tutta tranquillità, credo, che gli interessi dello Stato sono completamente salvaguardati. Né si vede perché, tra l'altro, in un momento in cui si tende a sostituire la ferrovia con la strada, si debba togliere a coloro che costruiscono le strade la possibilità di avere questa esenzione che rimane integra, invece, a beneficio delle ferrovie.

Vi è, poi, la questione dei rimborsi, che è stata anche in questi giorni molto commentata; intanto, nessuna società concessionaria, fino a questo momento, ha pagato una lira, in quanto la questione relativa al pagamento di questa imposta è ancora *sub iudice* e ben lontana dall'essere definita.

Approvando, quindi, l'articolo 6 nel suo testo attuale, mentre si consente allo Stato di risparmiare più di 11 miliardi di lire, nulla si fa che possa suonare come favoritismo all'iniziativa privata. Né deve essere dimenticato, poi, che i comuni attraversati dalle costruende strade riceveranno da queste benefici, anche di ordine tributario, a prescindere dall'imposta di consumo sui materiali di costruzione.

Desidero, adesso, accennare brevemente alla realizzazione dell'autostrada-Bologna-An-

cona-Pescara e ciò che questa realizzazione necessariamente comporterà. Questa autostrada è destinata a convogliare tutto il traffico delle zone viciniori, ad aumentare, di conseguenza, il traffico della Fano-Pescara, della Salaria e della Flaminia.

Ora, secondo la relazione allegata al disegno di legge, della Flaminia vorrebbe sistemato solo il tratto Narni-Osteria del Gatto, lasciando scoperta la parte più importante, mentre alla Salaria sarebbero destinati solo 600 milioni di lire, una cifra troppo esigua per gli scopi desiderati e sufficiente solo a correggere due curve e a costruire un passaggio a livello.

È chiaro, d'altra parte, che accettando lavori di così insignificante portata, si finirebbe con il compromettere, per l'avvenire, ogni possibilità di intervento su scala più estesa in quanto — di fronte alle nuove richieste — si direbbe che un intervento si è già avuto.

Il grafico che viene allegato al disegno di legge pone, poi, la necessità di altre osservazioni, circa il modo con cui vengono indicati i tracciati delle autostrade.

In particolare, noi chiediamo che l'attuale tracciato Ancona-Aquila e Pescara-Roma venga soppresso perché non sufficientemente elaborato e perché non rispondente ad alcun razionale criterio. Proponiamo, invece, che il tratto Firenze-Roma della autostrada del Sole abbia un unico tracciato per i tronchi Firenze-Monte San Savino e Roma-Magliano Sabino, mentre, per il tronco Magliano Sabino-Monte San Savino, abbia indicati ambedue i tracciati che tuttora sono all'esame del Ministero dei lavori pubblici.

In proposito, poi, desidero attirare l'attenzione della Commissione sulla necessità di definire il prima possibile il tracciato; in modo che nelle zone interessate non si abbia l'impressione che si vuole trascinare troppo per le lunghe la costruzione del tracciato stesso.

Nel corso della precedente seduta molti colleghi dell'Italia meridionale si sono lamentati per il fatto che l'Italia meridionale non è tenuta nel debito conto in ordine alla costruzione delle progettate strade.

Effettivamente consultando la carta, non si può non ammettere che tali lamentele hanno pieno fondamento. Anche questo è motivo per consigliare la sostituzione del grafico allegato con un altro più rispondente alle necessità.

CURTI IVANO. Onorevoli colleghi, dirò senz'altro che questo disegno di legge, secondo me, ripete tali e quali gli errori che

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1959

sono stati commessi nella elaborazione delle leggi già approvate in materia.

Ci troviamo ancora una volta, cioè, di fronte ad un provvedimento che determinerà, senza dubbio, un profondo squilibrio nel quadro della sistemazione del traffico stradale di tutta la penisola. Perché? Perché con l'approvazione di questo provvedimento porteremo un miglioramento, vorrei dire, alle strade migliori, a quelle strade di grandi comunicazioni che già esistono e che, bene o male, smaltiscono già il traffico esistente. In sostanza, spenderemo 200 miliardi di lire per migliorare delle strade che già sono buone. E basta.

È giusto continuare così? È giusto continuare ad elaborare programmi di lavoro e a svolgere attività soltanto per la sistemazione di una viabilità già esistente?

Ricordo che, appena poco più di un anno fa, abbiamo approvato una legge, la 126, nella speranza o nel tentativo di portare un qualche rimedio a questa incresciosa situazione.

Ebbene, onorevoli colleghi, è forse inutile che io aggiunga come, sia le regioni che le provincie, non saranno mai in grado, pressoché tutte, di portare a termine quel programma (che pure fu da noi approvato) per le enormi difficoltà di ordine economico e finanziario che esso comporta. Se, poi, consideriamo la questione dal punto di vista della suddivisione del paese in nord, centro e sud, si nota una differenziazione ancora più stridente tra le diverse provincie, a seconda che sono al settentrione, al centro o al sud.

Entrando nel merito, poi, del provvedimento, la prima osservazione da fare è che il piano non potrà essere realizzato nei prossimi dieci anni e che, comunque, il problema del traffico stradale non avrà ugualmente trovato la sua soluzione, perché da qui a dieci anni il traffico sarà molto più intenso di quello attuale.

Un altro rilievo importante è quello relativo al sistema con cui vengono elaborati gli elenchi delle opere da realizzare. Dando anche un semplice sguardo alle opere elencate in questo provvedimento, sulla base di un'idea sia pure solo approssimata dei costi attuali e, per quello che è possibile prevedere, dei costi futuri, non vi è dubbio alcuno che si deve giungere alla conclusione che, al massimo, sarà possibile realizzare il 20 per cento delle opere elencate. Per realizzarle tutte, infatti, non sarebbero sufficienti i 200 miliardi di lire, di cui al presente disegno di legge, ma ne occorrerebbero almeno 2 mila miliardi, cioè dieci volte tanto.

Cosa succederà allora? Quello che è sempre successo: si riunirà un comitato interministeriale con l'incarico di decidere le opere da realizzare, e tutto sarà sistemato, mentre le regioni e le provincie interessate se ne staranno buone, accontentate dal fatto che le opere che le riguardano risultano comprese nel programma, a prescindere dalla loro effettiva realizzazione.

Ancora. Nel provvedimento si parla di un potenziamento anche della struttura dell'A.N.A.S. Ma io mi domando come sia possibile un tale potenziamento. Si dice che l'A.N.A.S. ha bisogno di essere potenziata, che l'A.N.A.S. ha bisogno di strumenti, di mezzi e di uomini per potersi muovere e lavorare, ma l'impostazione generale è tale che di tutto questo non se ne fa niente. D'altra parte, le decisioni vengono prese al di fuori dell'A.N.A.S. ed anche del controllo dello stesso Parlamento. Così, si spiegano le contraddizioni, per cui si vede che, accanto ad una strada quasi a tipo « autostrada », se ne costruisce un'altra pressoché parallela, mentre altre quasi parallele se ne progettano.

PECORARO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vuole fare qualche esempio?

CURTI IVANO. Lo farò subito. Basterà, credo, per tutti quello che riguarda la strana situazione che si è venuta a creare nella viabilità tra Napoli e Roma. Tra Napoli e Roma, infatti, esiste un'autostrada, una strada diciamo così normale, che è la Casilina (la quale per altro, attende di essere sistemata), l'Appia Nuova e una via del mare; di fronte a questa situazione vi è, invece, quella di molte provincie italiane che, nonostante la legge n. 126, già citata, con la necessità impellente di convogliare il loro traffico sulle grandi vie, si trovano limitate in ogni senso.

A questo punto mi si permetta una osservazione sul codice della strada. In linea di massima abbiamo accettato il nuovo codice della strada, anche se in molti punti siamo contrari ad esso, ma non si può negare che esso non è riuscito a sanare una persistente contraddizione: non si può, cioè, spendere maggiore denaro per potenziare le ferrovie e, nello stesso tempo, potenziare la viabilità. Delle due una: o si preferisce convogliare il traffico dei trasporti sulla strada, o si preferisce convogliarlo sulla rotaia.

Questi, onorevoli colleghi, sono in sintesi i nostri rilievi di massima.

Ci riserviamo, una volta passati all'esame dettagliato degli articoli, di formulare proposte formali per modificare quei punti che noi riteniamo debbano essere emendati.

LOMBARDI GIOVANNI. Prendo la parola sugli articoli 6 e 7 in ordine alla esenzione dell'imposta di consumo per i materiali da costruzione da impiegare per la costruzione delle strade e delle autostrade eseguite a cura dell'A.N.A.S. o da società concessionarie e in ordine alla planimetria allegata al disegno di legge.

Per quanto riguarda il grafico, propongo il collegamento da Piacenza a Verona, in quanto si creerebbe la possibilità di realizzare l'autostrada Brennero-Genova che accorcerebbe il tracciato, rispetto a quello attuale, di 50 chilometri circa. Credo che questa sia una proposta che debba essere appoggiata, in quanto sopprimerebbe una lacuna esistente nel nuovo piano stradale, anche in considerazione del progettato inserimento dell'autostrada Torino-Piacenza.

Questo tracciato inoltre presenterebbe il vantaggio di snellire il traffico esistente sulla Torino-Brescia-Bolzano.

Mi riservo perciò, fin da ora, di presentare un emendamento aggiuntivo in questo senso. Aggiungo subito che non pongo un immediato problema di finanziamento, perché mi limiterò a proporre l'inserimento dell'autostrada Piacenza-Cremona-Verona, tra quelle in studio per la realizzazione.

Un altro emendamento, che mi riservo di presentare, riguarda, come ho detto, l'articolo 6.

A proposito dell'articolo 6, è da rimarcare, innanzitutto, la perplessità che desta la dizione del primo comma: dall'A.N.A.S. vengono costruite le strade e possono essere costruite anche le autostrade, ma in concessione vengono date solo le autostrade, non anche le strade. Sarebbe, quindi, opportuno che la dizione del comma riflettesse questa diversità di ipotesi.

TERRANOVA, *Relatore*. È una cosa che può essere anche precisata.

LOMBARDI GIOVANNI. Precisato questo punto, passiamo al secondo comma. L'atto generatore dell'imposta di consumo sui materiali da costruzione deriva dall'incorporazione, e non dall'ultimazione dei lavori, che costituisce solo il momento della riscossione. Accade, invece, che il secondo comma dell'articolo 6 affermando che « l'imposta eventualmente già pagata in base a liquidazione definitiva non è ripetibile » e, quindi, statuendo l'esonero di tutte le costruzioni già eseguite, per le quali non vi sia stato ancora il pagamento a seguito di liquidazione definitiva, viene a modificare detto principio generale, trasferendo l'atto generatore dell'imposta, dal

momento dell'incorporazione del materiale, a quello dell'ultimazione dei lavori. Ciò non mi sembra né logico né giusto, in quanto, a parte tutte le altre possibili considerazioni, si viene in tal modo a modificare il principio generale sancito dal testo unico delle leggi sulla finanza locale.

Sono, perciò, d'avviso che il secondo comma debba essere soppresso ed anche a questo proposito mi riservo di presentare, in sede di discussione degli articoli, un apposito emendamento.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Desidero soffermarmi brevemente su taluni aspetti tecnici di questo disegno di legge, che prevede lo stanziamento di 200 miliardi di lire per la sistemazione della rete stradale e di 25 miliardi per la costruzione di un'autostrada.

Un primo rilievo è questo, già fatto, per altro, anche da altri colleghi che hanno preso la parola prima di me: 200 miliardi possono essere molti e possono essere pochi. Per potersi rendere adeguatamente conto se siano pochi o molti sarebbe stato necessario allegare a questo provvedimento una planimetria dei lavori che si intendono eseguire, in base alla quale individuare le opere effettivamente da realizzare. La cartina che ci è stata presentata, invece, in sostanza, non è altro che un semplice piano di lavori.

Premesso che io considero positivo il contributo di questo provvedimento in quanto consentirà, senza dubbio, al Ministero dei lavori pubblici di fare qualche cosa e chiarito che, in conseguenza, le critiche da me fatte sono scevre da qualsiasi sapore polemico, desidero spendere qualche parola a proposito anche della tecnica del finanziamento. Di fronte ad una spesa di 200 miliardi, da ripartire in 10 anni, la prima impressione è che la cifra sia troppo esigua: se mai, questi 200 miliardi dovrebbero spendersi in 5 anni, non in 10.

È da lamentare, poi, una certa genericità dell'elenco. Prendiamo, ad esempio, l'Aurelia. Non si dice che si sistema l'Aurelia da Ventimiglia a Genova o da Genova a Rapallo: si parla solo genericamente dell'Aurelia, che, come tutti sanno, si stende da Roma alla frontiera francese. Insomma, bisogna convenire che i lavori da eseguire vengono indicati in modo assai generico e si vede chiaramente che si vuole lasciare all'« Anas » una certa latitudine ed una certa libertà di movimento, a seconda dello sviluppo dei progetti che vengono via via presentati. Il fatto stesso che si parla sempre in cifre tonde, poi, è già di per sé molto significativo. Un ingegnere, di solito, si mette subito in sospetto quando si vede di

fronte a piani di spesa presentati in cifra tonda, perché ciò significa, il più delle volte, che si hanno idee piuttosto generiche sul da farsi.

In conclusione, le obiezioni che mi permettono di rinnovare all'articolo 4 sono queste: secondo me, 200 miliardi di lire in 10 anni sono pochi, soprattutto, se si confronta la spesa con la cartina dei lavori che ci sembra eccessivamente generica.

Per quanto riguarda la strada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, non vedo perché questa iniziativa debba essere criticata, come da qualcuno è stato fatto. Tuttavia, bisogna riconoscere che, seguendo un principio di priorità, non credo che questa strada abbia titoli di priorità rispetto ad altre strade di grande traffico.

Per quanto riguarda il traffico in generale — non bisogna considerare soltanto il traffico che si svolge sulle strade. È giusto che il Governo si preoccupi — come mostra di fare con i numerosi provvedimenti di legge che di volta in volta vengono presentati per potenziare, sistemare e migliorare la rete stradale italiana — si preoccupi del traffico stradale. Credo, però, che il Governo dovrebbe fare qualche cosa di più e di meglio: il Governo, o per meglio dire, gli organi tecnici governativi, dovrebbero esaminare il problema delle comunicazioni nel suo insieme. Ove si riuscisse, grazie ad una razionale ed intelligente politica, a fare ciò che, del resto, viene già ora fatto in Francia, Svizzera, Germania, Belgio, Olanda, ecc., e, cioè, a convogliare per ferrovia la maggior parte del traffico merci, noi alleggeriremmo senza dubbio il traffico sulle strade che è diventato, come tutti sanno, pesantissimo. Ecco perché, secondo il mio punto di vista, il problema del traffico e dei trasporti non riguarda soltanto le strade, ma bensì tutte le altre vie normali: rotaie, porti, aeroporti, fiumi.

Il problema, così come viene affrontato attualmente, è difficilmente risolvibile e mostra chiari segni di carenza coordinativa: mancanza di coordinamento tra i vari ministeri interessati allo stesso problema, iniziative spesso disperate, se non divergenti, forme concorrenziali che non avrebbero motivo di esistere, e così via.

Per questo, dichiaro fin da ora che mi riservo di presentare un ordine del giorno inteso a far sì che il Governo predisponga, a tempo debito, un piano generale (non una legge) in base alla quale seguire una direttiva di marcia nei confronti di tutte le vie di trasporto: strade, autostrade, viabilità minore (anche quella ha la sua importanza), strade di montagna,

valichi, potenziamento delle ferrovie e dei servizi relativi al trasporto.

A proposito del servizio ferroviario desidero porre in rilievo un punto che mi sembra di un certo interesse. Oggi come oggi, non sono le rotaie che difettano, ma piuttosto il servizio ferroviario in generale e soprattutto quello relativo al trasporto merci.

Per quanto riguarda l'articolo 6, anch'io sono del parere che bisogna — da un punto di vista generale — dare alla strada lo stesso trattamento della ferrovia. Ecco perché, in linea di principio, a me sembra che l'articolo 6 si ponga sulla via di una giusta soluzione del problema, da valere sia per oggi, sia per il futuro: l'articolo 6, in altri termini, afferma una questione di principio che eventualmente potremo riprendere a discutere, in sede di finanza locale, per farne oggetto di una legge più organica e più ampia.

Concludo questo mio breve intervento, con l'auspicio che le somme stanziare in bilancio a favore dell'« Anas » possano crescere considerevolmente di mole.

BECCASTRINI. Non intendo parlare sull'intero provvedimento, anche perché concordo con quanto hanno detto i colleghi del mio gruppo, in ordine all'impostazione generale.

Desidero solo un chiarimento da parte del rappresentante del Governo e sapere a che punto si trova la realizzazione del tracciato Firenze-Roma dell'autostrada del sole. Stando alla cartina che è già circolata tra noi, il tracciato sembrerebbe ormai definitivo; stando, invece, a quello che si legge nella relazione del Ministero delle partecipazioni statali che ci è stata distribuita, si dedurrebbe che è allo studio una variante a questo tracciato, sulla base di indicazioni fornite dal Ministero dei lavori pubblici. Gradirei, perciò, sapere a che punto stanno le cose.

D'altra parte, un tratto di questo tracciato, e precisamente quello che va da Firenze a Monte San Savino, non è oggetto di discussione alcuna. Sarebbe quanto mai opportuno, quindi, che almeno i lavori di questo tratto abbiano senz'altro inizio. Riconosco che si tratta di un problema del tutto particolare, ma approfitto di questa occasione per richiamare su di esso l'attenzione della Commissione e del Governo e mi riservo anzi di presentare su questa questione un ordine del giorno.

MARTINA. Anch'io prendo la parola per illustrare brevemente un ordine del giorno. Dichiaro, innanzitutto, di essere favorevole al disegno di legge, nel suo complesso. Sono anche d'accordo con le considerazioni di ordine

generale svolte dai colleghi del mio gruppo, nonché con quanto detto dal collega Camangi e dal collega Ceccherini, durante la precedente seduta.

Il mio ordine del giorno riguarda il collegamento della rete autostradale italiana con quella dei paesi circostanti: le autostrade nel nostro paese difettano di questi collegamenti. Un collegamento importante da fare dovrebbe essere quello dell'autostrada Mestre-Venezia con il centro di Palmanova, attraverso Gorizia, toccando Lubiana, fino a Zagabria, seguendo la strada per Klagenfuërth, via Vienna. Questo è certo un problema di interesse internazionale e non locale, che si ripercuote su tutta l'economia italiana, in generale e sull'economia del Veneto e del Friuli, in particolare. Si consideri che oggi, commercialmente, la Jugoslavia è la migliore cliente dell'Italia; per cui un collegamento autostradale non potrebbe che avere riflessi benefici. Dal punto di vista del peso finanziario, poi, il collegamento da me auspicato è pressoché irrilevante: si tratterebbe, infatti, per il tratto che va da Palmanova a Gorizia, per congiungere l'Italia alla Jugoslavia, via Gorizia, di un tratto lungo una ventina di chilometri. Il rimanente tratto, lungo una ottantina di chilometri, resterebbe a carico dello Stato confinante, e cioè, della Jugoslavia. Da quanto mi risulta, il governo jugoslavo è, in linea di massima, d'accordo per collegare la Jugoslavia, da una parte, l'Austria e la Germania, dall'altra.

Come ho già detto, mi riservo di presentare un ordine del giorno in questo senso.

SCALIA. Desidero intervenire su un argomento particolare che mi sembra, tuttavia, di notevole importanza. La legge 21 maggio 1955, n. 463, all'articolo 1, ultimo comma, dice testualmente: « Almeno il 25 per cento delle spese autorizzate per le autostrade sarà destinato alla costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia ».

Questo testo di legge — di legge, si badi bene — avrebbe implicato l'automatico impiego nel sud di almeno 25 miliardi dalla legge cosiddetta dei 100 miliardi. In realtà è accaduto che, invece di 25 miliardi, solo 12 miliardi sono stati investiti per gli scopi voluti dalla legge, così suddivisi: 11 miliardi per contributo alla Napoli-Bari e un miliardo per il raddoppio della Napoli-Pompei.

D'altra parte, contrariamente ad una logica aspettativa, con la presentazione del progetto di legge in discussione, non si è riparato all'ingiusta — per non dire illegale — ripartizione delle somme stanziato con la legge

n. 463. Anzi, è accaduto di peggio, perché lo squilibrio, nella ripartizione dei fondi tra nord e sud, è salito da 13 a 19 o 20 miliardi.

Nelle mie parole non è in discussione l'opera fattiva svolta dal Governo in ordine alle esigenze del meridione, di cui do preminente atto, ma debbo constatare che, di fronte a 25 miliardi per l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, non si vede alcuno stanziamento per autostrade nel meridione; sicché, come ho detto, lo squilibrio nella ripartizione dei fondi tra nord e sud è ulteriormente salito a 19, 20 miliardi.

Una situazione del genere non poteva non essere avvertita dal Ministro dei lavori pubblici, il quale in data 28 dicembre 1958, ossia successivamente alla presentazione al Parlamento del disegno di legge in discussione, parlando in occasione della commemorazione della catastrofe tellurica del 1908 che sconvolse completamente la città di Messina, affermava testualmente di fronte a numerose autorità regionali e provinciali — ribadendolo, poi, anche in colloqui privati — che « nel programma autostradale integrativo del disegno di legge n. 590, sul quale si sarebbe dovuto pronunciare il Parlamento, sarebbe stata certamente compresa la costruzione di un'autostrada per la Sicilia ». Debbo, per debito di verità, aggiungere che il Ministro non ha precisato di quale strada si trattava, ma non ci sono dubbi sul fatto che il Ministro ha promesso la costruzione di una autostrada in Sicilia.

A me non interessa nel momento attuale discutere in merito all'autostrada A o B: a me interessa affermare pregiudizialmente un impegno che va mantenuto. Desidero, perciò, conoscere dal Ministro, o da chi lo rappresenta, se questi impegni assunti a quel tempo saranno mantenuti e in che misura: indicazione essenziale quest'ultima perché dalla misura dell'impegno che il Ministro intenderà assumere nei confronti di questo programma autostradale dell'Italia meridionale, in genere, e della Sicilia, in particolare, potrà discendere la scelta di questa o di quella autostrada. Evidentemente non si potrà scegliere l'autostrada A o B soltanto sulla base dello stanziamento a disposizione, perché altri criteri di carattere economico e sociale dovranno essere discussi; però, senza dubbio il punto essenziale è il pronunciamento del Ministro che riconfermi l'impegno assunto e la determinazione dello stanziamento con cui fronteggiare l'impegno stesso.

Così stando le cose e riservandomi di entrare successivamente nel merito delle opere da realizzare, ripeto la richiesta pregiudiziale

che il Ministro voglia farci conoscere formalmente il suo punto di vista, non soltanto ribadendo l'impegno assunto, ma anche precisandoci di quale volume di investimenti possa parlarsi.

Oltretutto, un tale pronunciamento completo da parte governativa potrebbe tagliar corto alle molte divergenze e metterci in condizione di discutere con serenità e obiettività un argomento tanto delicato.

DI NARDO. Io non sono qui a ripetere le tragiche statistiche sugli incidenti stradali che sono state denunciate nell'altra seduta, ma mi preme far risaltare che la frequenza di questi incidenti presenta un indice eccessivamente progressivo, rispetto all'incremento dei veicoli in circolazione. Secondo noi la causa di questo preoccupante fenomeno risiede essenzialmente nello stato inadeguato della nostra viabilità.

Si rende, pertanto, necessario ed indispensabile pensare al miglioramento delle strade, nel senso dell'ampliamento della rettifica dei tracciati, nonché della sistemazione del fondo. Particolare considerazione va posta, altresì, alla eliminazione dei passaggi a livello, che costituiscono una vera iattura per la celerità e la sicurezza delle comunicazioni stradali.

Il presente disegno di legge n. 590 direi che scalfisce appena il problema. L'onorevole Curti e i colleghi di tutti i settori hanno chiaramente rilevato come il presente disegno di legge abbia una gravissima lacuna, quella della mancanza di mezzi finanziari adeguati.

Debbo riconoscere con molta lealtà che i Ministri dei lavori pubblici che si sono susseguiti dalla liberazione ad oggi, sia pure sotto la spinta dell'opinione pubblica, commossa dalle sciagure della strada, e dello stato di necessità determinato, oltre tutto, dal progresso delle comunicazioni internazionali, si sono impegnati ad affrontare il problema ed abbiamo diverse leggi in materia: la legge del novembre 1951 che riguarda l'A.N.A.S., la legge dell'agosto 1949, o legge Tupini, per quanto concerne la viabilità; la legge del Mezzogiorno per quanto riguarda il settore delle strade, la legge della Cassa per le zone depresse, la legge delle autostrade n. 463 ed, infine, quella n. 126 che riguarda la cosiddetta viabilità minore. Però, bisogna anche dire, con molta chiarezza che, se lo hanno impostato, non lo hanno mai risolto, perché essi non hanno mai voluto affrontarlo a fondo, cioè, facendo un programma sistematico. E non è a dire che sono mancati rilievi in questo senso: in cinque anni di attività parlamentare, ogni volta che si è discusso del problema della viabilità, si sono sempre

dette le stesse cose e si è sempre constatato la inadeguatezza dei provvedimenti.

Comunque, sta di fatto che il problema anoso della nostra viabilità è giunto ad un punto critico, per superare il quale occorrono decisioni nette e risolutive.

Si risolverà il problema dell'intera rete stradale con il disegno di legge n. 590? Risolverà esso il problema della viabilità statale e, naturalmente, per riflesso, quello della viabilità comunale e provinciale? Noi riteniamo di no, perché lo stanziamento è inadeguato, tenuto conto del decennio in cui esso deve venir ripartito. Eccomi allora a riproporre la solita domanda: perché non affrontare il problema integralmente, da un punto di vista tecnico, sociale e, soprattutto, finanziario e politico?

Eppure, se noi volessimo spendere, non dico i due terzi, ma la metà di quello che gli utenti della strada, sotto diverse forme, danno allo Stato ci incammineremmo veramente sulla strada di poter aver risolto, di qui a non molto, il problema della viabilità in Italia.

Prima di concludere — e mi ha preceduto in questo senso il collega Scalia — vorrei levare una protesta molto sentita, a nome di tutti i cittadini dell'Italia meridionale, che si vedono sempre trascurati nelle loro legittime aspettative.

Dall'esame del provvedimento si vede chiaramente che solo una minima parte degli stanziamenti sarà spesa nell'Italia meridionale. E non so se nemmeno questo sarà fatto, perché, in base alle esperienze precedenti in materia, è lecito pensare che anche quella minima parte, prevista nel disegno di legge, praticamente sarà dirottata in altre direzioni. Esempio tipico, quello fatto dal collega Scalia che ha dimostrato, testo di legge alla mano, che sui 25 miliardi di lire che, in base alla legge n. 463, si sarebbero dovuti spendere nel meridione, solo una parte è stata effettivamente spesa nel sud.

A proposito della legge 463, vorrei chiedere al rappresentante del Governo che ci faccia sapere in modo chiaro e preciso, quanto è stato speso, dei famosi 25 miliardi, in favore del Mezzogiorno.

Nel provvedimento al nostro esame, poi, è previsto lo stanziamento di 25 miliardi di lire quale contributo statale per la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Pescara. Ora, richiamandomi al disposto dell'ultimo capoverso dell'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463 — il quale riserva il 25 per cento della spesa autorizzata per le autostrade alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno

d'Italia — io mi domando se non si tradisce lo spirito di questa norma, prevedendo, come fa il progetto in esame, lo stanziamento di 25 miliardi per la costruzione di un'autostrada di realizzare nel settentrione, senza un proporzionato stanziamento per le autostrade del sud.

Propongo, perciò, di elevare lo stanziamento di 25 miliardi a 33 miliardi e 333 milioni, per modo che, fermi restando i 25 miliardi per la Bologna-Ancona-Pescara, sia possibile prelevare una cifra, pari a un quarto dell'intera somma, per la costruzione di autostrade nel Mezzogiorno.

Colgo, altresì, l'occasione per ricordare al Governo che esistono presso la direzione dell'A.N.A.S. due richieste relative alla costruzione dell'autostrada Salerno-Eboli, in attesa di stanziamenti.

Onorevoli colleghi, la crisi che sovrasta l'economia italiana, in genere, e quella agricola nel Mezzogiorno, in particolare, è già grave e, se non si vuole renderla ancora più grave, è assolutamente necessario fornire quelle zone di una viabilità rispondente, almeno alle più indispensabili esigenze di una moderna organizzazione, la quale organizzazione non può assolutamente prescindere dalle strade. La nostra frutta, pregiata e saporosa principalmente per il sole del nostro Mezzogiorno, deve ad ogni costo poter raggiungere i mercati interni ed esteri, ma ciò non sarà possibile fintanto che non si saranno costruite le strade necessarie.

Da questo particolare punto di vista, bisogna dire che alcune delle critiche mosse al Ministero dei trasporti sono immeritate. Se è indiscutibile che non abbiamo un'attrezzatura ferroviaria rispondente alle attuali esigenze del commercio, in generale, e di quello della frutta, in particolare, è, però, altrettanto vero che ci troviamo di fronte ad una viabilità che nel Mezzogiorno è pressoché inesistente: le strade sono scarse, non esiste, in pratica, alcun collegamento tra zona e zona e, per quasi sei mesi all'anno, non è possibile accedere nei fondi.

Rivolgo perciò un caloroso appello ai colleghi tutti e al Governo perché, quanto meno, vengano rispettate le leggi già approvate.

Mi riservo, anche, fin da ora, di presentare, in sede di discussione degli articoli del progetto in esame, alcuni emendamenti.

ALESSANDRINI. Dirò poche parole. Innanzi tutto, ritengo di dover sottolineare come questo disegno di legge presenti senza dubbio aspetti positivi e che è, quindi, da approvare.

Dal punto di vista finanziario, se è vero che le somme stanziare non sono sufficienti, è altrettanto doveroso riconoscere che non è possibile fare di più, in questo momento. Sarebbe, quindi, ingiusto criticare, oltre una certa misura, questo provvedimento.

Del resto, i problemi della viabilità sono quelli che sono e si pongono da sé, sicché, sotto l'urgere delle cose, i 225 miliardi, che ora ci accingiamo a stanziare, in proseguo di tempo, saranno certamente aumentati con successivi provvedimenti.

Sotto questo particolare aspetto, bisogna rimarcare che questo disegno di legge, tiene conto della sola realtà esistente prima dell'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Infatti, come è detto nella relazione, esso riguarda la sistemazione di circa 10 mila chilometri di strade statali già tali, prima della legge n. 126.

Ora, se si considera che proprio in questi giorni sono stati presentati alla firma i decreti ministeriali per la statizzazione di oltre 20 mila chilometri di strade provinciali, si comprende facilmente che questo provvedimento ha inteso contemplare soltanto una parte del problema e non risolverlo integralmente.

Detto questo, vorrei richiamare l'attenzione su alcuni punti particolari del testo sottoposto al nostro esame e, in modo particolare, sull'articolo 8, il quale, ad un certo punto, dice che la copertura della spesa necessaria nel decennio sarà conseguita con le prevedibili maggiori entrate e che, qualora queste maggiori entrate non si verificassero, vi si provvederebbe con la riduzione, per pari importo, dei capitoli concernenti gli stanziamenti del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Il contenuto di questo comma, secondo me, è tale che potrebbe annullare completamente la portata del provvedimento. Io penso, invece, che la Commissione debba insistere affinché, in ogni caso, la portata finanziaria di questa legge non venga menomata e il bilancio dei lavori pubblici non abbia a subire riduzione alcuna, anche se, per avventura, a seguito di eventi non proficui, non si verificano le maggiori prevedibili entrate.

Occorrerebbe, anche, affermare il principio che tutte le maggiori entrate derivanti dalla strada siano destinate alla strada stessa. Non è giusto, infatti, che una rete viaria, così povera come la nostra, si veda sottratta una parte dei suoi stessi proventi, per altri fini.

In relazione all'articolo 7, mi permetto richiamare l'attenzione del Governo sui lavori che sono stati predisposti da una società sorta

nella regione Trento Alto-Adige, per la realizzazione della cosiddetta strada del Brennero. Per quanto si riferisce al suo tracciato, dall'onorevole Marconi è stato presentato un emendamento tendente a far sì che l'indicazione fattane sulla planimetria allegata al disegno di legge non sia obbligatoria e vincolante. Io condivido questa preoccupazione dell'onorevole Marconi, perché esso dovrà essere definitivamente fissato solo dopo aver attentamente vagliato e conciliato gli interessi del litorale adriatico e di quello tirrenico rispetto a questa grande corrente di traffico e dopo aver accuratamente studiato il punto di convergenza con la strada del Sole, che sia soddisfacente sia per un versante appenninico che per l'altro.

Vorrei anche richiamare l'attenzione del Governo sulle autostrade dei laghi che rappresentano un problema che interessa in modo particolare la mia provincia. Le autostrade dei laghi — le quali, se non erro, sono le prime autostrade costruite in Italia, tanto che la

loro concessione è già scaduta — oggi come oggi, sono diventate anguste e, ciononostante, sono percorribili solo a pagamento.

Sarebbe perciò quanto mai opportuno, o abolire il pedaggio, o provvedere al loro raddoppio.

In conclusione, mi riservo di presentare un emendamento con il quale chiedo che la Commissione affermi l'opportunità di questo raddoppio e introduca la relativa modificazione nel grafico allegato al disegno di legge.

PRESIDENTE. Aderendo alla richiesta di numerosi colleghi, rinvio ad altra seduta il seguito della discussione.

La seduta termina alle 12.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI