

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

V.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ. 29 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	33
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)	33
PRESIDENTE	33, 45
ARMATO	34
DI LEO	34
BONTADE MARGHERITA	35
BOTTONELLI	36
ARENELLA	37
DE VITO ANTONIO	38
RIPAMONTI	39, 40, 41
BUSETTO	40, 41
CECCHERINI	41, 42
CAMANGI	42
DE CAPUA	42
DELFINO	42
BORGHESE	43
MARCONI	43
ROBERTI	43
BUZZETTI	44
CIBOTTO	44
PECORARO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	45

La seduta comincia alle 9,10.

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

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Ricca e Cruciani sostituiscono, rispettivamente, i deputati Colombo Renato e De Micheli Vitturi.

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 e adeguamento delle strade statali di primaria importanza ed integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ».

Do la parola all'onorevole Armato, che ha avuto l'incarico dalla X Commissione di illustrare oralmente il parere favorevole della Commissione stessa sul provvedimento in discussione.

ARMATO. Onorevoli colleghi, la X Commissione, nell'esprimere il parere in ordine a questo disegno di legge, mi ha incaricato di sottolineare alcuni aspetti che tale parere, sostanzialmente favorevole, condizionano.

Comincerò, quindi, con l'osservare che, secondo la Commissione di cui ho l'onore di far parte, questo provvedimento giustamente rappresenta il necessario completamento delle due precedenti leggi, la 463, sulle autostrade, e la 126, sulla viabilità minore. Il disegno attualmente sottoposto al vostro esame, infatti, provvede al settore delle strade statali e alla necessaria integrazione delle due leggi precedenti, cui ho fatto cenno.

La X Commissione è d'accordo, quindi, nell'approvare questo provvedimento, perché ritiene che esso serva ad eliminare la sperequazione che si era determinata sul piano della ricostruzione stradale e anche perché è convinta che il provvedimento in parola corrisponda agli impegni di carattere internazionale, derivanti dagli accordi di Ginevra, relativi ad alcuni allacciamenti statali che seguono itinerari internazionali.

La Commissione, ha anche accettato i principi ispiratori del provvedimento quali sono stati illustrati a voce dal Ministro dei lavori pubblici.

La Commissione, però, nell'esprimere questo parere favorevole, pone in risalto i seguenti punti.

Primo di tutto, ha trovato inadeguati i mezzi finanziari ed ha, nel contempo, auspicato altri provvedimenti finanziari che possano concorrere a risolvere pienamente le accresciute esigenze del traffico nazionale: le previsioni in ordine all'aumento dell'intensità del traffico, infatti, si sono, oltretutto, verificate in anticipo.

La Commissione raccomanda, inoltre, di evitare il verificarsi di parallelismi tra grandi strade ed arterie ferroviarie, e di tener presente che il miglioramento del traffico, considerato nel suo complesso, si ottiene, più con la costruzione di strade, che con quella di autostrade.

Circa gli interventi in favore dell'Italia meridionale, la Commissione ha insistito affinché venga presa in considerazione anche la Sardegna, per quanto riguarda la programmazione delle autostrade; raccomanda di evitare, il rinvio della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per non pregiudicare lo sviluppo già in atto delle attività economiche nelle zone meridionali; ha sostenuto anche la necessità di considerare la realizza-

zione dell'autostrada, già prevista (ma solo in un secondo tempo), Catania-Palermo.

Per quanto riguarda particolarmente l'autostrada Catania-Palermo, che si riallaccia al problema della deficienza delle comunicazioni tra la Sicilia orientale e quella occidentale, la Commissione X esprime l'avviso che l'inclusione nel programma dei lavori, appunto, della Catania-Palermo, verrebbe incontro alla esigenza di risolvere questo problema.

In merito sempre al piano di adeguamento della rete viaria, si considera urgente la costruzione della strada n. 33, in modo da assicurare il traffico per il Sempione anche durante i periodi invernali, come pure la costruzione della strada n. 34.

Queste in sintesi le ragioni che la Commissione X mi ha incaricato di riferire, unitamente al suo parere favorevole al disegno di legge in esame.

DI LEO. Con il disegno di legge che viene sottoposto al nostro esame, e quindi, alla nostra approvazione, con un rilevante stanziamento (200 miliardi di lire) si cerca di risolvere il grave problema della sistemazione, del miglioramento e dell'adeguamento delle strade statali di primaria importanza, non più sufficienti a contenere il crescente ritmo del traffico e del suo ulteriore prevedibile, sviluppo.

Debbo dare atto, innanzi tutto, al Ministro per i lavori pubblici di avere affrontato, con successivi provvedimenti, questo grave problema e di averlo affrontato nella sua interezza.

Sicché in questa sede mi limito ad una semplice raccomandazione (che spero sia superflua), affinché nella ripartizione dello stanziamento dei 200 miliardi sia tenuto debito conto delle inderogabili esigenze del meridione, attuando la norma già da altri più volte richiamata, che sancisce l'assegnazione di una certa percentuale in favore del sud.

Penso, del resto, che a questo sia stato già provveduto, se è vera la notizia appresa — e che spero il Ministro vorrà confermare — che, nella ripartizione dei 200 miliardi, il meridione, appunto in base a questa ripartizione, pare possa usufruire di circa il 50 per cento del finanziamento. Ad ogni modo, vorrei pregare il Ministro di darci assicurazioni circa questa ripartizione:

Vorrei anche pregarlo di rassicurarci circa il sollecito inizio dei lavori, possibilmente contemporaneo, da parte di tutti i compartimenti dell'A.N.A.S., in modo di approfittare anche della buona stagione, per porre rimedio

al non più oltre sopportabile stato di impraticabilità delle strade statali del meridione.

Per quanto riguarda, invece, il grafico allegato al presente disegno di legge, abbiamo tratto motivo di particolare disappunto perché in un così imponente investimento finanziario, che nella sua previsione porta come termine ultimo il 1964, non appare che sia stato dato giusto rilievo alle esigenze del meridione.

Mentre in un primo grafico la Napoli-Reggio Calabria e la Palermo-Catania erano ritenute autostrade di immediata attuazione (nella legge n. 463), questo non ci è dato di rilevare nel grafico attuale: ciò mi sembra contrario alle assicurazioni date a suo tempo dal Governo e contrario anche a tutta l'impostazione sostenuta dai parlamentari di tutti i partiti, nel corso di interventi in Aula e in Commissione, tendenti a stabilire l'opportunità di non tener conto soltanto di argomentazioni strettamente economiche, nell'assegnazione dei finanziamenti per opere di così rilevante interesse pubblico.

Credo che nelle discussioni e nelle polemiche, che si sono fatte in questi ultimi tempi in tono talvolta accentuato, abbiano avuto torto tutti coloro che hanno affrontato il problema in termini esclusivamente economici, perché è stato dimostrato che nel meridione l'apprestamento di moderni servizi pubblici ha dato inattesi e soddisfacenti risultati, trascendenti le spese, in sé e per sé considerate.

Lo sviluppo della rete telefonica, l'apprestamento dei servizi televisivi ed altre iniziative hanno dato risultati inattesi: gli abbonamenti si sono moltiplicati e i processi economici si sono tonificati. E questo è un segno confortante, perché ha dato la possibilità di sentire la reazione delle popolazioni del sud di fronte al progredire della tecnica.

Non vorrei, perciò, che, sulla base di considerazioni di natura strettamente economica, si negassero le giuste e legittime aspirazioni ed aspettative delle popolazioni meridionali.

Per quanto riguarda, in particolare, la costruzione della Palermo-Catania, non vorrei che noi meridionali ci attardassimo in polemiche che potrebbero essere utili soltanto a fornire agli uffici burocratici la scusa per procrastinare la costruzione di ambedue le autostrade siciliane.

Purtroppo, tra noi le polemiche ci sono forse perché è destino del povero guardare nel piatto del vicino. Ma mi si deve dare atto che io ho sempre insistito — in particolare nella mia relazione al bilancio dei lavori pubblici dello scorso esercizio — sulla neces-

sità di costruire anche l'autostrada Catania-Messina che verrebbe incontro, oltre che ad esigenze di carattere turistico, anche allo sviluppo economico sempre crescente di quelle zone.

Fatta questa premessa, veniamo all'autostrada Palermo-Catania. Innanzitutto, fin dal 1955 è stato regolarmente costituito il consorzio — composto di enti locali — per la sua costruzione; inoltre, è stato anche già redatto il progetto da parte degli uffici tecnici dell'A.N.A.S. e vi è un accantonamento di 5 miliardi di lire della Cassa per il Mezzogiorno per la costruzione del tratto Termini Imerese-Castellana; da parte dei consorziati, poi, è stato effettuato un versamento di un miliardo e 200 milioni e l'attuale governo regionale, a sua volta, ha concesso uno stanziamento, già inserito in bilancio, di 20 miliardi, ripartiti negli esercizi finanziari che vanno dal 1959-60 al 1966-67.

Siamo quindi di fronte a premesse serie e concrete e non si comprende, perciò, come sia stato possibile al Ministero dei lavori pubblici accantonare la costruzione di un'autostrada così importante e così auspicata, per la quale esistono già così numerose e salde premesse. Si tratta di una strada — si badi bene — che ha un valore indubitabile, anche dal punto di vista economico e sociale, perché, mentre servirà ad unire le due economie complementari della Sicilia orientale ed occidentale, contribuirà fortemente anche a spezzare le estese zone latifondistiche esistenti tra queste due grandi città siciliane, oltretutto a collegare, con varianti, numerosi centri importanti, quali Agrigento, Trapani e Caltanissetta, creando così numerose sorgenti di attività economiche.

Per tutti questi motivi confido nella comprensione del Ministro dei lavori pubblici ed esprimo la fiducia che, con un provvedimento integrativo, la Palermo-Catania possa essere inserita nel programma dei lavori di immediata realizzazione previsti da questo disegno di legge.

BONTADE MARGHERITA. Onorevoli colleghi, intervengo brevemente in questa discussione generale, poiché mi riservo di intervenire, poi, sull'articolo 1 con il quale si entra nel vivo della legge stessa.

Già nella discussione del bilancio dei lavori pubblici dello scorso anno, con gli interventi dell'onorevole Aldisio, Di Leo e mio, sono state denunciate le gravissime condizioni in cui è ridotta tutta la rete stradale statale della mia regione. Oggi che abbiamo all'esame la legge che allora il Ministro dei lavori pubblici ebbe ad annunciare, mi sia consentito

chiedere al Ministro come ha già fatto l'onorevole Di Leo, che il concorso dello Stato venga fatto in rapporto alle esigenze regionali, cioè in base alle condizioni in cui le strade si trovano e in base alla entità dei lavori da eseguire (allargamenti, rettifiche, o, addirittura, trasferimenti di tratti per la instabilità dei terreni soggetti a frequenti frane). Infatti, l'assegnazione di un miliardo circa, in parte ordinaria, e di 200 milioni, in parte straordinaria, sul bilancio annuale all'A.N.A.S. è stata appena sufficiente per le riparazioni del solo manto stradale e non si è riusciti a dare una accurata manutenzione a tutte le strade siciliane.

D'altra parte, debbo ritenere che siano state fatte delle previsioni di massima e che tali previsioni siano state già tenute presenti nel predisporre il programma degli interventi. Ricordando, poi, le incoraggianti dichiarazioni espresse dal Ministro, in risposta all'intervento dell'onorevole Aldisio, mi permetto di chiedere al Ministro stesso che, in considerazione del gravissimo stato di disagio delle strade stradali nel meridione, venga data priorità alla sistemazione delle strade statali della Basilicata, Calabria e Sicilia, per le quali è assoluto ed urgente il bisogno di risanamento:

Circa la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania, dato che la regione ha stanziato 20 miliardi per la costruzione di tratti funzionali di detta autostrada, desidero conoscere se, dando inizio ai lavori, il Governo si impegna a dare il contributo statale, ai sensi della legge n. 463, durante il corso dei lavori stessi.

A proposito della sua importanza, mi limito a mettere in evidenza come l'autostrada permetterebbe la realizzazione, con il collegamento delle due grandi città, dell'unità economica delle stesse e, quel che più importante, della Sicilia occidentale con quella orientale. È nota, infatti, la diversità delle due economie, dovuta tra gli altri fattori, senza dubbio, alle difficoltà di allacciamento e, quindi, di scambio fra le due zone.

Queste considerazioni — mi consenta onorevole Terranova — non vogliono, d'altra parte, costituire ragioni di contrasto per la Messina-Catania, della quale giustamente ella si occupa per dare sviluppo alla zona industriale che si estende da Catania a Siracusa.

BOTTONELLI. Mi limito semplicemente a porre in evidenza alcune esigenze che riguardano l'Emilia, nel quadro delle soluzioni prospettate dai colleghi che mi hanno preceduto. Nei giorni scorsi a Bologna si è svolto

un importante convegno — organizzato dalla Federazione italiana strade, dall'Unione delle province emiliane e dall'Automobil Club di Bologna — che ha preso in esame il problema della viabilità in Emilia, in rapporto alle leggi emanate e a quella che ci accingiamo ad emanare.

Il convegno ha messo in rilievo una serie di problemi attinenti alla viabilità emiliana, ma ha sottolineato, in particolare, l'esigenza della costruzione dell'autostrada Bologna-Padova e, dell'autostrada Bologna-Ravenna, anche questa di primaria importanza.

Un altro importante problema: la realizzazione di un anello di scorrimento a Bologna. Vi è già la autostrada Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli in piena fase di attuazione e con questo provvedimento si stanziavano 25 miliardi per la Bologna-Rimini-Pescara. Sorge così impellente la necessità di alleggerire il traffico che fa capo a Bologna o da Bologna si diparte. E, d'altra parte, un grosso problema che non può essere affidato alle limitatissime possibilità di un'amministrazione comunale: si tratta di una grossa spesa che si aggira, credo, sugli 8 miliardi.

È evidente che non possono in questo momento addentrarmi in particolari, però mi riservo di presentare un ordine del giorno — che, penso, incontrerà il conforto della Commissione — affinché il Ministro per i lavori pubblici, di concerto con gli altri Ministri interessati, metta allo studio la realizzazione di questa opera ritenuta indispensabile.

Un altro importante problema è quello costituito dalla strada Persicelana, che oggi praticamente termina a Crevalcore, mentre dovrebbe essere opportunamente sistemata e prolungata fino a Mirandola.

Queste, in sintesi, le mie richieste conformemente ai deliberati del convegno altamente qualificato, cui ho fatto cenno.

Passando all'esame preliminare di qualche articolo, noto che l'articolo 1 stabilisce un criterio di priorità per la sistemazione delle strade statali dichiarate internazionali in base alla Convenzione di Ginevra; esprimo, pertanto, l'avviso che la strada n. 12 del Brennero (oggi diventata n. 6), non possa non essere considerata tra quelle a cui dare la precedenza. Credo, d'altra parte, che il ministro dei lavori pubblici vorrà fornire precise assicurazioni circa i suoi requisiti tecnici di realizzazione, in rapporto a quanto prescritto dalla Convenzione di Ginevra, a proposito delle dimensioni (sette metri di lunghezza per carreggiata con un marciapiede spartitraffico

centrale di tre metri). Infatti, s'impone che essa sia fatto secondo i criteri tecnici stabiliti dalla convenzione ginevrina.

Mi sia ora consentito — anche in conseguenza di un impegno da me assunto — di spendere brevi parole per quanto riguarda l'articolo 6 di questo disegno di legge.

Credo che tutti, innanzi tutto, siamo d'accordo nel riconoscere che la norma di cui all'articolo 6, di carattere squisitamente tributario, non avrebbe dovuto trovare posto in questa sede, in quanto si tratta di un problema che riguarda l'impostazione generale da dare alla finanza locale, che non può essere qui esaminata.

Ad ogni modo, debbo ricordare che nel corso di convègni tenuti a Serravalle e a Bologna da parte di tutti i comuni interessati, tutti i partecipanti, all'unanimità — quindi i rappresentanti di tutti i partiti politici e i parlamentari tutti, comunisti, socialisti, socialdemocratici, democristiani — hanno fatto presente, non solo l'inopportunità, ma la illiceità di questa norma, nonché il grandissimo danno che ne deriverebbe agli enti locali. L'A.N.C.I. stessa si è pronunciata in questo senso e credo abbia fatto anche pervenire la sua voce a numerosi parlamentari.

Pertanto, propongo di sopprimere senz'altro l'intero articolo 6 e mi riservo, perciò, in sede di discussione degli articoli, di presentare un emendamento in questo senso. Sono convinto, del resto, che l'inclusione della norma contenuta nell'articolo 6 è dovuta principalmente all'intervento della società concessionaria S.A.C.C.A., che ha sollevato la questione. Di fronte ad una giurisprudenza costante, di fronte al dovere di pagare, essa si rifiuta, ponendo in non cale tutte le norme di legge, non esitando ad imboccare tutte le strade lecite (con i ricorsi alla magistratura) ed illecite (con denunce false). Nonostante gli interventi dei Prefetti, dello stesso Ministro delle finanze, la società insiste nel non voler pagare ed ha talmente mosso le acque che ci troviamo ora di fronte a questo articolo 6, che, come ho già detto, dovrebbe essere senz'altro soppresso.

Non dobbiamo dimenticare che noi dobbiamo legiferare nell'interesse della collettività, del Paese, non già nell'interesse di una società privata, sia pure concessionaria, di un servizio pubblico.

Vi è, d'altra parte, un diritto consolidato dei comuni e non possiamo loro togliere ulteriormente fonti di entrata, senza compromettere la già traballante situazione finanziaria,

con una legge, oltretutto, che esula completamente dalla materia e che, se mai, dovrebbe essere discussa in tutt'altra sede.

ARENELLA. La mia preoccupazione è un po' la preoccupazione fatta presente da tutti i colleghi meridionali, in quanto, se consideriamo quanto è stato fatto per il mezzogiorno in applicazione della legge n. 463, dobbiamo giungere alla constatazione che sussiste una notevole differenza di opere tra nord e sud, a vantaggio del nord, e che, quindi, la citata legge n. 463 è stata in pratica frustrata.

Se vogliamo veramente prendere in considerazione le esigenze del meridione in questo settore, bisogna tener conto, innanzitutto, di questo fatto e, di conseguenza, intervenire con opportuni provvedimenti così come prevede l'articolo 6 della legge n. 463 la quale afferma il principio che, ove i privati non intervengano nel senso voluto dalla legge, lo Stato si sostituisce alla loro carente o assente iniziativa.

Rimarco che in questo disegno di legge manca una garanzia siffatta; per cui riteniamo che sia necessario garantire questo aspetto, facendo sì che laddove il privato non interviene, lo Stato (o per meglio dire l'A.N.A.S.) si sostituisca senz'altro ad esso.

Mi riferisco ora al grafico allegato. Secondo me, questo grafico deve essere modificato, se non soppresso del tutto. In realtà, non è possibile studiare un programma di lavori così importante senza, nello stesso tempo, considerare gli elementi di sviluppo che di quel programma sono i presupposti. Approvando, invece, il grafico allegato a questo provvedimento, non sarà certo più possibile modificarlo, in quanto esso farà parte integrante della legge e avrà, perciò stesso, forza di legge.

Per quanto riguarda il contenuto dell'articolo 6, condivido in pieno quanto è stato detto dal collega Bottonelli e non starò a ripetere le sue argomentazioni.

L'articolo 8, comma secondo, dice che alla copertura della spesa prevista per gli esercizi successivi al 1958-59 si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate. Si tratta di una disposizione che occorre attentamente considerare prima di approvarla, perché — tenuto conto dell'articolo 81 della Costituzione — ci troviamo di fronte ad una spesa non rigorosamente coperta, con la possibilità che, ove non si verifichi la prevedibile maggiore entrata, possiamo essere costretti a ridurre un altro capitolo del bilancio dei lavori pubblici. Fatto, questo, assai grave e preoccupante: gli sforzi

di tutti e del Governo, in particolare, debbono essere rivolti a non lasciare adito alcuno ad eventuali future contestazioni in ordine alla regolarità del finanziamento, perché sarebbe assurdo pretendere la decurtazione di una qualsiasi voce del bilancio dei lavori pubblici, senza arrecare gravi danni.

Concludo, riservandomi di presentare, assieme ad altri colleghi del mio gruppo, quegli emendamenti che riterremo opportuni in conformità ai rilievi.

DE VITO ANTONIO. Non ritengo, onorevoli Colleghi, che, per la soluzione del problema stradale, i fondi stanziati da questo provvedimento siano del tutto insufficienti, qualora si voglia risolvere il problema soltanto per quanto concerne la competenza del Ministero dei lavori pubblici. D'altra parte, se si vogliono prendere in considerazione anche altri settori, allora, non solo non bastano gli stanziamenti previsti, ma non sarebbe sufficientemente una cifra doppia ed anche tripla. Concordo, insomma, con alcuni rilievi fatti dal collega Biaggi, che ha chiamato in causa, per così dire, anche il Ministero dei trasporti e della marina mercantile: il problema stradale non si risolve solo con stanziamenti per la costruzione e sistemazione di strade, ma esige una visione più ampia. Così, si potrebbe cercare di indirizzare il traffico, specialmente quello pesante, sulle ferrovie dello Stato, le quali, si può dire che al giorno d'oggi sono inoperanti ed inattive nel campo del trasporto merci: a Nocera Inferiore, ad esempio (che è la mia città) vi sono molte industrie conserviere i cui prodotti vengono ormai sistematicamente trasportati con i camion.

Per il resto, non avrei altro da aggiungere, perché, in sostanza, il provvedimento al nostro esame deve essere considerato positivo e merita la nostra approvazione, tranne qualche questione particolare sulla quale mi riservo di presentare un emendamento, che sarà discusso durante l'esame degli articoli.

Vorrei far notare un'ultima cosa. In questo provvedimento si fa riferimento alla già più volte citata legge del 1955, n. 463, senza tener conto, tuttavia, di alcune importanti disposizioni in essa contenute. Così, questa legge stabilisce che il 25 per cento delle somme stanziati per la costruzione di autostrade avrebbe dovuto essere assegnato per la costruzione di autostrade nel meridione, ma tale norma non è stata finora osservata.

Ora, io credo che, effettivamente non si posa, trovandoci ad esaminare il provvedimento odierno, non richiamarsi ad un dettato di legge così chiaro e bene hanno fatto i nume-

rosi altri colleghi, che hanno parlato prima di me, a farlo rilevare.

Una simile norma non può più ulteriormente essere disattesa senza creare grave pregiudizio in tutti i sensi, non ultimo quello del prestigio governativo, che sembra porre in non cale una legge approvata dal Parlamento, la quale legge per altro è stata votata per venire incontro ad indilazionabili esigenze delle popolazioni meridionali: vogliate tener presente, onorevoli Colleghi, che la costruzione di strade nel Mezzogiorno, non solo risolve il problema della viabilità, non solo agevola gli scambi e il trasporto delle merci, collega i centri tra loro, ma costituisce anche una notevole fonte di lavoro, che non può non portare benefici riflessi per il risollevarlo di quelle zone depresse.

Non voglio certamente entrare nel merito di tutti questi problemi, che, per altro, sono stati sviluppati allorché si è discussa la legge n. 463. Desidero affermare, soltanto, in questa sede, che quella legge deve essere rispettata da tutti e, quindi, anche dagli organi governativi.

Né sarebbe da considerare di buon gusto una certa facile polemica che si potrebbe imbastire a questo riguardo, così come ha fatto qualche collega, che, a quanto sembra, parlando della Bologna-Pescara e considerando Pescara come una città meridionale, ha sostenuto che anche nel meridione le strade vengono costruite e che la Bologna-Pescara ne è una prova!

In tal caso, avrebbe pienamente ragione l'onorevole Scalia, quando alcuni giorni fa, discutendosi questo disegno di legge, ha avuto a dire che la battaglia allora sostenuta dai meridionali altro non avrebbe dato se non una vittoria di Pirro. Anzi, nemmeno di Pirro, perché alla stregua di questi ragionamenti quella battaglia si dovrebbe considerare chiusa con una completa sconfitta! Che razza di vittoria è quella che assegna al meridione un quarto dei fondi stanziati, quando per meridione si dice di intendere da Siracusa alla Toscana!?

Dico questo, è evidente, non perché io sia contrario alla costruzione della Bologna-Pescara, che è una strada che è bene che sia costruita, ma perché la Commissione si renda conto anche delle altre esigenze. Ecco perché, riprendendo una proposta già fatta dall'onorevole Di Nardo, anche noi proponiamo che lo stanziamento di 25 miliardi per la costruzione della Bologna-Pescara sia elevato a 33 miliardi e 333 milioni, riservando un quarto della somma per i bisogni del meridione.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 APRILE 1959

Una autostrada che riveste carattere di particolare urgenza è la Salerno-Eboli. Essa, d'altra parte, non va considerata in sé e per sé, ma come un tratto di quella molto più lunga ed importante che sarà un giorno la Napoli-Salerno-Reggio Calabria. Del resto, gli 8 miliardi derivanti dal maggiore stanziamento da noi proposto — poiché bastano solo due o tre miliardi per costruire la Salerno-Eboli — consentirebbero anche la costruzione di un ulteriore tratto di strada in direzione di Reggio Calabria.

In questo senso ho già presentato un emendamento con la fiducia che la Commissione vorrà accogliere le nostre richieste che altro non vogliono se non il rispetto della legge.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALESSANDRINI

RIPAMONTI. La Commissione poco tempo fa ha approvato il codice della strada, adeguando il traffico allo stato attuale della viabilità.

Il Ministro, però, aveva assicurato anche provvedimenti per adeguare le strade al traffico ed ecco il disegno di legge in discussione che intende raggiungere due finalità: in via primaria, un piano decennale di ammodernamento della rete statale ed, in via secondaria, l'integrazione del precedente disegno di legge n. 463.

Una prima considerazione, che credo debba essere fatta dalla Commissione, riguarda l'opportunità di un razionale coordinamento, di un equilibrato sviluppo dei trasporti.

Voglio sottolineare che il nostro presidente, onorevole Aldisio, fin dal 1952, quando era Ministro dei lavori pubblici, ha posto in evidenza, attraverso l'avvio delle conferenze dei servizi a livello regionale, l'opportunità di questo coordinamento. E questo coordinamento a livello regionale dovrebbe avvenire in sede ministeriale, perché la competenza per i trasporti è suddivisa almeno fra tre ministri.

La seconda considerazione che vorrei fare riguarda le dimensioni del piano decennale previsto dal disegno di legge governativo. Logicamente quando discutiamo un problema, ognuno di noi è portato a ricercare la soluzione completa, ignorando, forse, che esistono altri settori di attività del Ministero dei lavori pubblici e del Governo e che le condizioni economiche e sociali del nostro Paese non consentono di avere la disponibilità dei mezzi per risolvere integralmente tutti i problemi che si pongono alla comunità. Ora, data la situazione della viabilità del nostro Paese, 200 mi-

liardi in dieci anni non sono una cifra eccezionale, però non è possibile pensare di aumentare questi stanziamenti a danno di altre esigenze, che pure si pongono, forse, anche con un criterio di priorità. Non sono, insomma, del parere di dare la priorità al settore stradale rispetto ad altre esigenze di carattere umano e sociale. D'altra parte, 200 miliardi sarebbero sufficienti, se impiegati in un numero di anni inferiore a dieci previsti. E poiché siamo nella favorevole occasione (tutti ne parlano) di avere ampie disponibilità finanziarie (si parla di mille miliardi inutilizzati, in questo momento, nel nostro Paese) e poiché si è ricorsi più volte al metodo della spesa a pagamento differito, penso che, permanendo lo stanziamento di 200 miliardi, l'esecuzione delle opere possa essere attuata nel giro di 2-4 anni, e ciò tenuto conto che il nostro potenziale industriale, nel settore stradale, consente di assumere commesse per 200 miliardi in 2-3 anni. Del resto, accelerando l'attuazione del piano, indubbiamente questo intervento dello Stato, in un settore di sua precisa competenza, favorirebbe lo sviluppo economico, oltre che risolvere il problema della viabilità.

Ma vi è un'altra considerazione da fare. Recentemente con la legge del febbraio 1958, lo Stato, al fine di aiutare, come si è affermato, le finanze degli enti locali, in particolare delle province, si è assunto l'onere di gran parte della viabilità provinciale.

Ora, non vorrei che questo passaggio di strade provinciali allo Stato riducesse, sì, l'onere delle amministrazioni provinciali, ma che, non avendo il Ministero dei lavori pubblici i fondi necessari per sistemare queste strade — la preoccupazione mi sorge in quanto i 200 miliardi del provvedimento in esame sono tutti destinati alla sistemazione delle grandi strade di comunicazione — determinasse anche, la inattuazione, da parte dello Stato, di opere già previste, in precedenza, sul piano provinciale o regionale.

In tal modo, è vero che si otterrebbe il risultato di non gravare i bilanci degli enti locali, ma lo si otterrebbe abolendo l'attività nel settore, e non già trasferendo l'attività dalle province allo Stato!

In proposito, poiché conosco esempi di strade già a suo tempo progettate da amministrazioni provinciali e di importanza notevole per le province e gli enti che in esse operano, vorrei ricordare — per il caso che, con il loro passaggio all'A.N.A.S., non potessero più essere realizzate, per mancanza di fondi — che è possibile, anche nel campo delle stra-

de (oltre che in quello delle autostrade) far costruire in concessione queste strade dalle provincie che si possono assumere una parte dell'onere: è quanto prevede la legge 24 giugno 1929, n. 1407, modificata con la legge 15 maggio 1951.

E poiché è possibile il pagamento in annualità differite ed il tasso di interesse di questo pagamento in annualità differite è previsto da un decreto ministeriale nel 5,50 per cento, si giunge alla conclusione che, tenuto conto che il tasso della Cassa depositi e prestiti è del 5,80 per cento e quello di altri enti finanziatori si aggira intorno al 6,75 per cento, con 1 miliardo si possono promuovere *grosso modo* 15 miliardi di investimenti, attraverso il pagamento differito.

BUSETTO. Il ragionamento dell'onorevole Ripamonti è molto interessante. Vorrei però fare una domanda all'onorevole Ripamonti: come intende risolvere l'altro corno del dilemma, di fronte al quale si trovano le amministrazioni provinciali in questo momento, cioè quello relativo al grosso onere che graverà sui bilanci delle amministrazioni provinciali per quanto concerne la manutenzione? Come concilia queste due esigenze?

RIPAMONTI. Vi sono strade già progettate sul piano provinciale o già finanziate, le quali, per effetto del passaggio di competenza, le amministrazioni provinciali non potranno effettuare e resteranno sulla carta. Vi sono, d'altra parte, province che hanno la possibilità finanziaria di destinare una certa parte delle loro entrate al finanziamento di queste opere straordinarie. Non sono molte; ma alcune vi sono.

Un'altra osservazione che vorrei fare riguarda il dispositivo dell'articolo 8 nel quale si afferma che alla spesa si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate, ovvero riducendo gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

A questo riguardo ho proposto un emendamento soppressivo del terzo comma dell'articolo 8.

Mi pare che lo Stato possa ricavare degli incrementi notevoli di entrate proprio in relazione allo sviluppo della motorizzazione civile, sviluppo che va agevolato per molti motivi. Per il finanziamento si potrà fare riferimento alla maggiore entrata derivante dal maggiore gettito dell'imposta sui carburanti, della tassa di circolazione, ma mai dovrà dirsi che si coprirà la spesa riducendo lo stanziamento di altre voci del bilancio, quando sappiamo che le altre voci sono già ridotte

rispetto alle esigenze di investimento nel settore delle opere pubbliche.

Ed ora veniamo all'articolo 7. A parte il fatto che fin dal 1952 si è sentita l'esigenza di un piano regolatore generale delle strade, dal momento che modifichiamo la pianificazione delle autostrade, penso che questa modifica dovrebbe esaminare integralmente le prospettive future di sviluppo autostradale. Invece, le modifiche apportate sono solamente parziali. Vorrei, perciò, pregare il Governo di esaminare attentamente se questo grafico sia in grado di esprimere in pieno questa prospettiva per i prossimi dieci anni o, per contro, se non convenga — qualora queste prospettive non corrispondessero alla realtà — completarlo. Sottolineo, in proposito, le affermazioni del collega Alessandrini quando ha affermato che l'autostrada dei laghi, a concessione ormai scaduta, è tuttora classificata come autostrada, ma non è più assolutamente in grado di reggere all'aumento volume del traffico; così non posso non sottolineare la richiesta fatta dall'onorevole Lombardi dell'autostrada Piacenza-Cremona-Verona; nonché la richiesta di alcuni colleghi che hanno posto in termini precisi la utilizzazione dei 25 miliardi stanziati con la legge n. 463, maggiorati con ulteriori contributi, per procedere alla sistemazione autostradale del centro-sud.

Una breve osservazione vorrei fare anche a proposito dell'articolo 6. Per ridurre le spese di costruzione si è pensato di sopprimere l'imposta di consumo sul materiale occorrente. È questa una cosa che si può anche ammettere, purché, quanto meno, venga mantenuta ferma l'imposta sui fabbricati annessi. Possiamo essere d'accordo, infatti, sul principio che i materiali occorrenti per la costruzione delle strade ed autostrade siano esentati dall'imposta; ma lo stesso principio non può essere applicato per la parte relativa agli edifici e alle opere accessorie. È strano, in ogni caso, che lo Stato si preoccupi degli oneri derivanti dai tributi agli enti locali e che non si preoccupi degli oneri derivanti dalle imposte o dalle tasse a carattere erariale.

È vero che la legge n. 463 prevede alcune esenzioni per la costruzione di autostrade date in concessione, ma è anche vero che quando una amministrazione provinciale entra a far parte di una società per azioni per costruire strade, stanziando i fondi dal proprio bilancio, non si verifica per quell'amministrazione agevolazione fiscale alcuna.

Dichiaro, perciò, di presentare un emendamento per far sì che i finanziamenti derivanti dagli enti locali a favore di queste so-

cietà per azioni a maggioranza assoluta degli enti locali possano godere dell'esenzione dall'imposta di registro ed ipotecaria.

Per quanto riguarda poi l'ultimo comma dell'articolo 6, concordo con le dichiarazioni fatte dal collega Lombardi e sostengo che questo comma dovrebbe essere soppresso.

Concludo, tornando a chiedere che il Governo ci precisi se ritiene necessario accelerare l'attuazione del piano decennale realizzandolo, invece che in dieci, in quattro o cinque anni, a pagamento differito, e se ritiene di essere in grado di poter modificare l'articolo 1 per inserirvi la possibilità di dare le concessioni anche agli enti pubblici per la costruzione di strade statali già progettate o in via di costruzione, e ciò, come ho già detto, per non arrestare una spinta notevole data dagli enti locali, in questi ultimi tempi, allo sviluppo della rete stradale nell'ambito dei rispettivi territori di competenza.

CECCHERINI. Vorrei fare alcune brevi considerazioni. Si è parlato spesso della sperequazione esistente tra nord e sud in ordine alla applicazione della legge n. 463, che riserva un quarto degli stanziamenti in favore del sud, anzi del centro-sud cioè di quelle zone depresse che potrebbero essere considerate tra quelle cui opera la Cassa per il Mezzogiorno. A tutto ciò, però, vorrei contrapporre alcune considerazioni di natura tecnica. Prima di tutto questa: l'elemento determinante della potenzialità di una strada è da configurarsi in base al numero di veicoli destinati a marciare su quella strada. Ho qui sott'occhio un censimento dei veicoli, fatto regione per regione, e basta darvi uno sguardo per convincersi, non secondo un punto di vista « nordista », ma obiettivamente, che, di fronte a 259.875 veicoli circolanti iscritti in Emilia, di fronte a 70 mila veicoli circolanti nel Friuli e nella Venezia Giulia, abbiamo 43 mila veicoli negli Abruzzi, 77 mila veicoli nelle Marche, 43.932 nell'Umbria.

Ecco, allora, che, quando il collega Cruciani sostiene la necessità di fare due tracciati per congiungere la sua regione alla strada del Sole, mi sembra che egli esca, per così dire, un po' fuori dal seminato: 43.932 veicoli sono pochi per giustificare questi due tracciati.

Una voce. Il problema non è questo, perché sulle autostrade circolano tanto i milanesi quanto i palermitani.

CECCHERINI. D'accordo che circolano tutti, ma le autostrade debbono servire a coloro che vi transitano ed è giusto che i nuclei piccoli vengano dopo aver soddisfatto le esigenze dei nuclei grandi.

Quanto al problema sollevato dell'autostrada Verona-Piacenza in collegamento con quella da costruirsi proveniente dal Brennero per Bolzano, dico che la zona centro-Europa-medio-Danubio è una zona che gravita sui porti di Venezia e Trieste.

Ora, tutti noi, che sappiamo in quali condizioni vivono i porti di Venezia e di Trieste, possiamo perorare questa causa che porta ancora acqua al molino dei traffici del porto di Genova? Perché questo sarebbe il risultato della Verona-Piacenza!

Secondo me, il collegamento autostradale, previsto nella cartina annessa al disegno di legge, tra Verona e Bologna, è la linea più giusta da seguire, in quanto i traffici del nord di carattere turistico, vanno orientati verso il sud, e non verso la riviera ligure, che è già oberata di lavoro in ogni senso, sia nel senso commerciale, sia nel senso turistico.

Qualche collega ha chiesto che nel disegno di legge vengano elencate le strade che l'A.N.A.S. ha l'incarico di sistemare in base a questa legge. Io sono, invece, dell'opinione che all'A.N.A.S., organo tecnico veramente all'altezza della situazione, debba essere lasciata ampia libertà. Il consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., a cui ho avuto l'onore di partecipare qualche volta, composto da uomini che si tengono al di fuori di quelli che possono essere interessi locali, affronta i problemi con serietà, tenendo presente solo la situazione generale, al di fuori di ogni questione di campanile. Questo vi posso assicurare io, che pure sono dell'opposizione all'attuale Governo.

BUSETTO. Ma l'A.N.A.S. non sta sulla luna e quindi subisce le pressioni politiche.

CECCHERINI. Nell'A.N.A.S. si discute in termini tecnici e non considerando il lato politico.

Per quanto riguarda i pagamenti differiti sollecitati al Governo, io dico che questa è una cosa che si è già molto attuata in passato ed anche attualmente e mira, appunto, a superare quelle difficoltà che giustamente sono state prospettate dal collega Ripamonti.

RIPAMONTI. Ma finora non si è fatto!

CECCHERINI. Molte opere sono state messe all'avvio pensando di poter avere le disponibilità fra 3-4 anni quando sarebbero state stanziare in bilancio. Molte imprese di costruzione, del resto, sarebbero felici di avere questi lavori ed accollarsi questi interessi passivi, che, poi, sono molto diluiti nel tempo. Molti comuni e province della mia zona hanno potuto, in tal modo, mettere mano a lavori che saranno pagati fra 2-3 anni.

CAMANGI. Vuol dire che quello che costa dieci si pagherà quindici.

CECCHERINI. È il comune che paga.

CAMANGI. Il comune non paga niente. È questione di fare un prezzo, anziché un altro.

DE CAPUA. Desidero dare atto al Governo dello sforzo notevole che sta facendo ed aggiungere la preghiera, associandomi a quanto hanno detto i colleghi meridionali, di rispettare le leggi, nel senso che al sud sia conservato il 25 per cento delle opere.

Non vorrei che, con una specie di sotterfugio, non si facesse la Bari-Napoli. Si deve aver presente (parlo a nome della provincia di Bari e di altre, quali Brindisi e Lecce) che la necessità di collegare Bari a Napoli è assoluta e supera ogni altra possibile considerazione. Circa il tracciato, si tenga presente che scegliendo il percorso n. 1 del professor Tocchetti (ne ha fatti tre), con pochi chilometri, è possibile anche il collegamento all'autostrada del sole. Il percorso n. 1, del resto, è stato chiesto dalle competenti autorità di Bari e dai parlamentari della provincia di Bari. È stato scritto molto sul progetto n. 1 del professor Tocchetti, anche dal punto di vista tecnico, e si è concluso con l'affermare che è il più idoneo, in quanto presenta differenze di altezza assai inferiori a quelle degli altri due tracciati. È stato scritto molto anche dal punto di vista economico, affermando che consente un notevole anticipo nel collegamento con Napoli e Roma, favorendo i commercianti che hanno interessi molteplici nelle dette due città per collocare i loro prodotti.

DELFINO. I colleghi del nord obiettano che non è conveniente, dal punto di vista economico, la costruzione di autostrade nel sud. Questo può essere anche vero; il punto base però, è capire il motivo per il quale la legge n. 463 ha disposto, nel 1955, un 25 per cento per le autostrade del sud. Questo si inquadra nella politica generale fatta nel Mezzogiorno, rivolta a creare quelle infrastrutture (di cui la rete viabile è elemento determinante) che favoriscono lo sviluppo economico nel campo della industrializzazione agricola e meccanica.

È in questo quadro che vanno visti questi investimenti: lo Stato deve intervenire anche in questo campo, come interviene in tutti gli altri campi della vita del Mezzogiorno. Direi, anzi, che proprio per la creazione di quelle famose infrastrutture è necessaria la costruzione della rete stradale: è inutile fare altre opere senza risolvere prima il problema delle strade. Quindi, bisogna considerare il problema della rete stradale nel sud sotto questo aspetto

ed intervenire senza la preoccupazione di fare il conto economico, se la strada renderà o meno. Anche il problema delle autostrade va visto ed impostato, nel sud, sotto l'aspetto di un intervento dello Stato nel quadro della politica che il Governo intende fare nel Mezzogiorno.

Ho saputo — non ho fatto parte della passata legislatura — che già nel 1955 il Mezzogiorno dovette combattere una certa battaglia, non solo per il 25 per cento, ma anche per i percorsi, perché sembrò che una certa autostrada, in un primo tempo, si dovesse fermare al nord. Ora, è inutile fare tracciati se, poi, devono restare sulla carta!

A questa legge sono state fatte numerose critiche osservando che non si son fatti il piano regolatore generale e la necessaria impostazione programmatica, che soli potrebbero consentire di risolvere in maniera unitaria e definitiva il problema. Ora, io faccio rilevare che essa è una delle tante leggi che si susseguono. Del resto, io ho davanti a me la relazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici dello scorso anno e noto che, per ogni voce di attività relativa ad ogni singola legge, la conclusione è sempre la stessa, ossia che gli stanziamenti non bastano.

Vi è un punto del provvedimento in esame, che difendo veramente con vigore: quello dell'urgenza del finanziamento della Bologna-Pescara. La Bologna-Pescara poteva non essere fatta, se non si fosse fatta l'autostrada del sole. Le strade devono consentire un maggior traffico ed uno sviluppo economico. Ora, l'autostrada del sole assorbe tutto il traffico del nord e, spostando il traffico, danneggia l'economia del versante Adriatico. D'altra parte, non si è nel vero quando si dice che almeno un quarto del tracciato dell'autostrada Bologna-Pescara è nella zona di competenza della Cassa per il Mezzogiorno.

Per quanto riguarda l'articolo 6, se si difende la prima parte, occorre difenderne anche la seconda, perché non è giusto che determinate località, per il fatto di aver costruito prima, possano godere del beneficio, mentre le altre no. Oltretutto, poi, vi sarebbe un'altra sperequazione nei confronti del sud. Perciò, o l'articolo 6 si abolisce completamente, o lo si conserva in tutte le sue parti, poiché non vi è motivo di creare una sperequazione.

Io, personalmente, sono per la conservazione dell'articolo 6. Non è vero, d'altra parte, che non abbia nulla a che fare con questa legge: è un correttivo che può essere utile per aumentare i fondi a disposizione per la costruzione delle strade.

BORGHESE. Desidero insistere, perché fra i lavori considerati nella presente legge, vengano inseriti quelli riguardanti l'anello di scorrimento intorno alla città di Bologna. La autostrada del sole che arriverà a Bologna e l'autostrada Bologna-Pescara, rappresentano le due estremità, occidentali ed orientali, di un arco; di modo che non si può concepire la loro costruzione senza un loro collegamento.

Ecco perché nel piano regolatore della città di Bologna sono previste solo le strade di penetrazione in città, non questo anello di scorrimento che vi è solo indicato. D'altra parte, l'interesse cittadino è evidente: se non vi fosse questo anello di scorrimento alla periferia della città, il traffico cittadino ne risulterebbe ritardato.

L'importo della spesa, che varia da un minimo di 8 miliardi a seconda della soluzione che si adotterà (la soluzione migliore, quella dell'A.N.A.S., costerà di più), a sua volta, è tale da esorbitare dalle possibilità finanziarie del comune.

La statale n. 12 che da Roma va a Berlino, ad Oslo ed oltre fa parte delle strade che, secondo la convenzione di Ginevra, devono essere comprese tra quelle internazionali. È un impegno che abbiamo contratto in sede internazionale e che occorrerà rispettare. Nella legge n. 590, invece, si parla della costruzione della quasi totalità della statale n. 12.

L'espressione « quasi totalità » mi fa venire un dubbio: mi fa pensare che si abbia intenzione di costruirne alcuni tratti ed altri no. In ogni caso, si vorrebbero conoscere le caratteristiche tecniche che si intende conferirle.

Mi riservo poi di intervenire sui singoli argomenti.

MARCONI. Credo di ricordare che, in occasione della sua esposizione circa le strade statali meritevoli di sistemazione, il Ministro per i lavori pubblici abbia citato la strada n. 63, quella che va da La Spezia fino al Po. Tale strada, però, non è compresa tra le strade indicate dalla relazione a questo provvedimento di legge. Pertanto, chiedo al Governo di volerci dare assicurazioni che anche la sistemazione di questa strada verrà presa in considerazione e verrà realizzata.

Per il resto, non ho osservazioni particolari da fare.

Mi limito ad esprimere l'avviso che il grafico allegato possa destare preoccupazioni nel senso che esso possa rappresentare vincoli nella programmazione futura delle strade da realizzare. Pertanto, sarebbe forse preferibile, o abolire del tutto il grafico, oppure dargli

una forma molto generica, in modo da lasciare impregiudicati i tracciati.

ROBERTI. Più che un intervento vero e proprio, desidero formulare, in succinto, alcune considerazioni.

Innanzitutto, noto — come è stato già rilevato da altri colleghi — che in questo disegno di legge, relativo alla sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza ed integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale, non è dato riscontrare un proporzionato sviluppo delle opere stradali da realizzare nella Italia meridionale ed insulare. E questo, credo, sia in evidente contrasto con le direttive generali dell'azione del Governo, le quali tendono a determinare un riequilibrio della situazione economica dell'Italia meridionale ed insulare, riequilibrio che non può non fondarsi sulle fondamentali infrastrutture rappresentate dalle strade a carattere nazionale e, in modo particolare, dalle autostrade. Questo è un primo rilievo di carattere generale sulla base del quale esprimo talune perplessità nei confronti di questo disegno di legge.

Un altro fatto ancora più preoccupante è che, non solo non si accenna a volere realizzare questo riequilibrio, ma che, nei confronti del programma preventivato, si nota addirittura una ulteriore maggiore intensità di costruzione di strade in favore delle regioni settentrionali. Questo almeno dice il grafico allegato al provvedimento, che viene a formare parte integrante della legge, acquisendo valore di norma positiva. E ciò è tanto più da mettere in rilievo, in quanto esso grafico si presenta in forma quanto mai generica. Una volta approvata questa legge, e una volta che anche il grafico avrà forza di legge (anche se privo della precisione tipica della norma di legge), si verificherà, in pratica, che l'attuazione del programma di costruzioni stradali sarà lasciata al potere discrezionale degli organi amministrativi. Onde, praticamente, questi organi finiranno per avere dal legislatore una cambiale in bianco. Per questi motivi, sarebbe preferibile (e fin da ora formulo in questo senso una precisa proposta) allegare al progetto di legge, non già il grafico attuale, ma un altro che segni con esattezza il percorso delle strade da costruire.

In relazione sempre a questo problema, debbo rilevare che, a proposito del tracciato Firenze-Roma dell'autostrada del Sole, con deliberazione del consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. (presieduto in quell'occasione dallo stesso Ministro dei lavori pubblici), sono stati posti in progettazione due tracciati su

quali si dovrà scegliere. Per considerazioni di natura pratica, rispondenti alla realtà delle cose, penso che questi due tracciati dovrebbero essere indicati in questo piano di lavori costituito dall'allegato.

Infine, per quanto riguarda l'erogazione dei fondi per le autostrade, notiamo che è previsto solo lo stanziamento per la Bologna-Ancona-Pescara. Nessuna opposizione a questo finanziamento: siamo lieti che la città di Pescara e le Marche tutte abbiano questo collegamento con l'Emilia. Però, non possiamo non rilevare che si continua ad accelerare le comunicazioni nelle zone dell'Abruzzo e delle Marche con l'Italia settentrionale, mentre non viene deciso nessuno stanziamento per il completamento delle autostrade nell'Italia meridionale.

Per quanto si riferisce alla questione del proseguimento dell'autostrada del Sole nel tratto Salerno-Reggio Calabria (che nel grafico risulta da realizzare in un secondo tempo), penso si sarebbe potuto provvedere almeno all'inizio dei lavori. Rimane altrettanto fermo il problema dell'urgente collegamento della Salerno-Reggio Calabria con la Palermo-Catania e con la Catania-Messina, allo scopo di costituire l'auspicato grande asse autostradale lungo tutta la penisola.

Con queste richieste, onorevoli colleghi, e con le riserve che ne discendono, concludo questo mio breve intervento, senza escludere la eventualità che, trattandosi di una legge di tanta importanza, ove dovessero essere disattese dal Governo le richieste da noi fatte, la mia parte politica giudichi la sede più idonea a decidere, non già la Commissione, ma l'Aula. Riservandoci, quindi, eventualmente, di chiedere la rimessione del provvedimento in Aula, dove ognuno di noi potrà assumere più ampiamente le proprie responsabilità, restiamo per ora in attesa dello sviluppo della discussione.

BUZZETTI. Giungendo, onorevoli colleghi, buon ultimo in questa discussione, mi limiterò a fare brevi considerazioni.

È stato già fatto rilevare che lo stanziamento di 200 miliardi di lire, anche se notevole, non è in grado di risolvere il problema della viabilità stradale del nostro Paese. Ma se leggiamo attentamente la relazione introduttiva che accompagna il provvedimento, constatiamo, in primo luogo, che lo scopo che ci si prefigge è ben limitato ai problemi più urgenti. Sicché, se ci discostassimo da questo obiettivo, nel lodevole intento di risolvere nel suo complesso l'intero problema della viabilità

nazionale, noi ci troveremmo senza dubbio fuori strada.

Poiché, quindi, come ho detto, lo scopo di questo provvedimento è quello di sopperire ai problemi più urgenti, mi sembra evidente che la preoccupazione dei riflessi economici e sociali debba avere soltanto un'importanza secondaria e marginale.

Desidero aggiungere qualche altra osservazione di carattere particolare e circoscritto, riferita al titolo stesso del provvedimento al nostro esame. Il titolo dice che questo provvedimento di legge si propone di sistemare, migliorare e adeguare le strade statali di primaria importanza. Bisogna far sì che questo scopo non venga frustrato. Mi permetto perciò di raccomandare in modo particolare il problema relativo alla strada n. 36, del Lago di Como e dello Spluga. Se ci si limitasse a compiere, su questa strada, semplici opere di sistemazione e di miglioramento, e non di adeguamento al maggior traffico, lo scopo che si prefigge questo disegno di legge non potrebbe essere raggiunto. Una intera provincia, infatti, è servita soltanto da questa strada, che, specialmente durante i mesi invernali, è assolutamente insufficiente a smaltire il traffico che si svolge su di essa. Ne deriva, perciò, la necessità di un raddoppio, creando i sensi unici.

CIBOTTO. Avrei voluto chiedere informazioni su due strade che mi stanno a cuore, ma ho capito che non rientrano nel disegno di legge in esame e quindi non ne parlo.

Vorrei raccomandare a tutti questa mia calma e questa mia tranquillità, perché, altrimenti, qui finirà come quando molte Commissioni sono state ricevute da un certo Presidente del Consiglio, al quale tutte hanno chiesto delle strade, ricevendo la risposta di mettersi d'accordo, perché provvedere a tutte non sarebbe stato possibile.

A proposito delle considerazioni dell'onorevole Roberti, mi pare che qui stiamo facendo la fine di quei cinque amici — tutti e cinque in bolletta — che, andati ad un ristorante ed ordinato tutto quello che potete immaginare, alla fine hanno detto: non abbiamo soldi. Naturalmente sono andati a finire in guardina!

Il mio intervento ha questo sapore: noi qui confondiamo le autostrade per capriccio con le strade necessarie. Le autostrade, per i comuni che attraversano, non rappresentano alcun vantaggio. Voglio, quindi, raccomandare al Ministro le strade ordinarie, e sollecitarlo affinché quelle che passano alle dipendenze dello Stato siano rese transitabili, allargate e rettificcate.

Da un po' di tempo siamo presi dalla mania delle autostrade. A che cosa servono? Fra poco useremo tutti l'elicottero e le autostrade non serviranno a niente!

Chiunque di noi può chiedere l'autostrada che vuole, ma qui dobbiamo considerare gli interessi dello Stato e, cioè, cercare che le attuali strade siano rese transitabili, migliorate. Le autostrade le faremo dopo, quando avremo i soldi!

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

PECORARO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho motivo di pensare che l'onorevole Ministro desideri essere presente all'illustrazione degli ordini del giorno, non

svolti durante la discussione generale, e poter rispondere personalmente ai vari interventi e alle osservazioni ed obiezioni sollevate.

Chiedo, pertanto, che il seguito della discussione venga rinviato ad altra seduta.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,50.

**IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO**

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI