

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

VI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Disegno e proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale. (590);	
DELFINO e ROBERTI: Modifica alla legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione della autostrada Pescara-Napoli. (202)	47
PRESIDENTE	47, 49, 51, 53, 54
BIAGGI FRANCRANTONIO	48
MISEFARI	49
CAMANGI	49
BUSETTO	52, 53
TERRANOVA	53
DI NARDO	53
PECORARO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	53
Sui lavori della Commissione:	
BUSETTO	54
PRESIDENTE	54

La seduta comincia alle 9,55.

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

(È approvato).

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); e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Delfino e Roberti: « Modifica alla legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione dell'autostrada Pescara-Napoli » (202).

PRESIDENTE: L'ordine del giorno reca il 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 » e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Delfino e Roberti: « Modifica alla legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione dell'autostrada Pescara-Napoli ».

A proposito di questa ultima proposta di legge, che figura per la prima volta all'ordine del giorno, è da dire che essa concerne materia uguale a quella del disegno di legge n. 590: è infatti costituita da un articolo unico concernente, analogamente all'articolo 7 del disegno di legge, la sostituzione del grafico allegato alla legge n. 463; d'altra parte, pur essendo stata presentata fin dal 1° agosto 1958, soltanto nei giorni scorsi, dopo l'inizio della discussione del disegno di legge n. 590, essa è stata deferita alla competenza della nostra Commissione in sede legislativa. Ecco perché

ho provveduto ad abbinare la discussione dei due provvedimenti e, d'altro canto, vi ho provveduto solo ora.

Do la parola all'onorevole Biaggi Francantonio, che ha chiesto di illustrare il seguente ordine del giorno, presentato a firma anche degli onorevoli Alessandrini, Baroni, Margherita Bontade, Buzzetti, Camangi, Cruciani, Delfino, Di Leo, Giovanni Lombardi e Ripamonti:

« La Commissione Lavori pubblici nell'approvare il disegno di legge n. 590, deliberando lo stanziamento di 225 miliardi per l'attuazione del programma di sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali e per la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, ha rilevato ancora una volta come la risoluzione dei problemi del traffico non si attua soltanto sistemando la rete stradale, ma anche potenziando gli altri sistemi di trasporto su rotaia, per via d'acqua e per via d'aria.

Invita pertanto il Governo a formulare un piano generale, coordinato di tutti i sistemi di trasporto, dando la precedenza alla razionalizzazione dei trasporti di merci per ferrovia, che consentirebbe un alleggerimento del traffico su strada.

Tale piano sarà da attuarsi nei tempi e nei modi consentiti dalle disponibilità di bilancio, ma con visione unitaria del problema delle comunicazioni in Italia, in relazione alle prevedibili future necessità di scambio di merci, di persone e, in modo particolare, di quello del turismo, fonte essenziale di reddito per il Paese ».

BIAGGI FRANCAANTONIO. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, il nostro ordine del giorno non vuole che riassumere un concetto già espresso da me stesso e da altri colleghi. Non occorrono, quindi, molte parole per illustrarlo.

Nell'immediato dopoguerra, a causa della materiale impossibilità di soddisfare le esigenze del traffico con le ferrovie, si è reso necessario, per lo Stato, favorire i trasporti di merci con quegli autotreni, che deliziano le nostre strade e solo le nostre strade, e consentire il dirottamento sugli autoveicoli del traffico relativo al trasporto delle persone.

Con questo, non vogliamo, certo, fare processi di nessun genere, perché ben conosciamo i sacrifici che si son dovuti fare per sistemare la rete ferroviaria, in gran parte distrutta dalla guerra: l'Amministrazione ferroviaria ha fatto, si può dire, dei miracoli. E ciò non è male ricordarlo in questa occasione in cui

stiamo discutendo intorno alla sistemazione della rete stradale.

Tale sistemazione è una necessità che, dopo tanti anni di carenza, si impone assolutamente: in un primo tempo, abbiamo dovuto impiegare i fondi del bilancio dello Stato per altre opere più urgenti, ma, oggi che il bilancio dello Stato presenta dei margini di impiego, dobbiamo intraprendere quelle opere necessarie alla sistemazione della rete stradale.

Non bisogna dimenticare, però, le premesse: le ragioni anzidette hanno creato l'attuale situazione del traffico su strada. Oggi, il trasporto merci su ferrovia (gli onorevoli colleghi lo sanno meglio di me) non è più appetibile, perché si avvale di sistemi antiquati, di 30 anni fa, all'incirca. All'estero, per esempio in Svizzera o in Germania, le merci vengono oggi trasportate per ferrovia con sistemi moderni. Chi è pratico di trasporti sa che, in questo campo, esistono dei sistemi con i quali le amministrazioni ferroviarie curano nel migliore dei modi di evitare quel carico e scarico che, come ci insegnavano nelle scuole, è l'elemento che grava enormemente sul costo del trasporto.

Si parla molto di deficienza del materiale rotabile. Convengo anch'io sulla necessità di una piena sistemazione dei mezzi di trasporto e del materiale rotabile. Bisogna, inoltre, dare una impronta coraggiosa alle nostre gestioni ferroviarie, eliminando il fattore burocratico che talvolta crea degli squilibri nel campo commerciale.

Le stesse cose possono dirsi per quanto riguarda il trasporto su ferrovia di persone, trasporto assolutamente inadeguato e insufficiente. Molta gente, infatti, non si serve della ferrovia, perché non vuol fare la fine delle sardine in scatola!

Vi è poi la questione del trasporto su acqua, che interessa, in modo particolare la valle padana. Vi sono da anni dei progetti per la costruzione di un canale per il trasporto di merci pesanti ed a basso costo dalla Svizzera al mare Adriatico.

Altro problema, che ha riflessi anche militari, è quello degli oleodotti. Chi ha occasione di percorrere la strada che da Genova conduce a Milano avrà notato che quando vi è lo scarico delle autocisterne occorre un'ora e dieci per fare 50 chilometri di strada, dato l'incolonnamento delle macchine che si verifica sulla salita dei Giovi. Oggi il trasporto del « grezzo » si fa con gli oleodotti!

Il problema dei trasporti, insomma, va visto in una visione unitaria; e ciò anche per

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1959

poter preparare un piano nazionale a lunga scadenza che coordini i trasporti nel loro complesso.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Misefari per illustrare il seguente ordine del giorno:

« La Commissione Lavori pubblici, in sede legislativa,

considerato che nell'elenco di strade statali di primaria importanza da sistemare ed adeguare, previsto in attuazione del disegno di legge n. 590, mancano due importanti tratti della rete statale calabrese, e cioè: la congiungente Gioiosa-Mammola-Cinquefrondi-Rosarno e la congiungente Paola-Acquappesa;

ritenuto che, mentre la prima congiungente è solo da consolidare, sistemare e ammodernare, mentre la seconda è da sostituire per il suo impervio e pericoloso tracciato e data anche la possibilità di portarsi sul terreno pianeggiante e solido del litorale con un tracciato che non richiederà importanti opere d'arte e che avrà una lunghezza metà di quella del tratto da abbandonare;

considerato infine che il miglioramento e l'adeguamento di tali tratti rientra nel dichiarato impegno del Governo di affrontare concretamente il problema della viabilità del Sud;

impegna il Governo

ad inserire nel programma annesso al disegno di legge n. 590 per il miglioramento delle strade statali di primaria importanza:

a) la sistemazione ed il miglioramento della strada che congiunge Gioiosa-Mammola-Cinquefrondi-Rosarno;

b) la costruzione del nuovo tratto della statale n. 18 che, sostituendo quello esistente, unisca, lungo il litorale, Paola, Fuscaldo Marina, Guardia Piemontese Scalo e Acquappesa ».

MISEFARI. La strada Gioiosa-Mammola-Cinquefrondi-Rosarno, di cui si chiede la sistemazione ed il miglioramento, oltre a sviluppare l'economia agricola della provincia, ha la funzione di abbreviare il percorso dal litorale jonico al litorale tirrenico; inoltre, rappresenta una strada di raccordo con la dorsale appenninica, che verrà quanto prima costruita dalla Cassa per il Mezzogiorno.

L'altra richiesta del mio ordine del giorno è l'impegno per la costruzione del nuovo tratto della statale n. 18, da Paola a Fuscaldo Marina, Guardia Piemontese Scalo ed Acquappesa. L'attuale tracciato si snoda in una zona impervia e pericolosa, mentre quello che si

propone si svilupperebbe su terreno pianeggiante del litorale, senza richiedere opere d'arte di rilievo e neanche un eccessivo impegno finanziario. D'altra parte, l'attuale tratto è di 23 chilometri, mentre quello che si richiede di inserire nel programma di cui alla legge n. 590, avrebbe una lunghezza, al massimo, di 14 chilometri.

Per queste considerazioni mi auguro che il Governo voglia accogliere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Camangi per l'illustrazione del seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione Lavori pubblici,

esaminando il disegno di legge n. 590 sulla: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale »;

considerata la opportunità di conoscere il programma delle opere da eseguire con i fondi di cui al disegno di legge, corredato dal relativo preventivo di spesa, in termini meno sommari di quanto indicato nella relazione che accompagna il disegno di legge stesso;

considerato, altresì, che, per poter decidere in ordine all'importante argomento di cui all'articolo 6, a parte la questione di fondo, è opportuno accertare lo stato di fatto relativo ai maggiori lavori in corso sul quale la disposizione dell'articolo stesso verrebbe ad incidere,

invita il Governo

a presentare alla Commissione il detto programma e le occorrenti notizie relative all'articolo 6 ».

CAMANGI. Le richieste, di cui al mio ordine del giorno, mi sembrano di una evidente chiarezza. Ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che ha scelto uno fra i due metodi legislativi che potevano scegliersi. Il primo metodo poteva essere questo: Il Governo presenta un disegno di legge nel quale è previsto uno stanziamento di fondi per fare certe opere, delle quali, però, non dà il programma e non scende nei dettagli; un disegno di legge, ossia, che stanziava 200 miliardi per l'ammodernamento e la sistemazione della rete stradale statale, lasciando al Governo l'esecuzione del provvedimento e, quindi, la facoltà di stabilire il programma, l'ordine di priorità dei lavori, ecc. Sarebbe stato anche questo un sistema perfettamente legittimo, sul quale non avrei avuto nulla da obiettare.

L'altro metodo è quello effettivamente scelto dal Governo, il quale, non solo ha provveduto allo stanziamento dei fondi, ma ha sentito anche il dovere di presentare un programma dettagliatissimo. Il programma esposto nella relazione che accompagna il disegno di legge è, però, un programma massimo, che non potrà (siamo tutti d'accordo, compreso il Governo) essere realizzato con i fondi stanziati. Tanto è vero che all'articolo 1 è detto: « Per l'attuazione... della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento... è autorizzata la spesa... ».

Del resto, penso che tutti i colleghi abbiano ricevuto l'ottima pubblicazione dell'A.C.I. che contiene un programma di ammodernamento e di miglioramento delle strade statali. Pur non entrando nell'esame di dettaglio di questo programma, posso dire che esso è, all'incirca, quello stesso di massima presentato dal Governo. Dico tra parentesi che avrei preferito che un programma così perfettamente studiato e dettagliato lo avesse presentato il Governo prima di un ente il quale, per quanto molto apprezzato in questa materia, è di natura, in certo senso, quasi privatistica.

Dunque, in questo programma dell'A.C.I., che — lo ripeto — grosso modo, coincide con quello del Governo, la spesa è prevista intorno ai 452 miliardi. Ora, se teniamo conto che il disegno di legge prevede uno stanziamento di soli 200 miliardi ripartiti in 10 anni e che, per eseguire i lavori relativi con un certo anticipo su questo periodo di tempo, questi 200 miliardi dovranno, in certa misura, essere scontati, si giunge alla conclusione che si potranno realizzare opere, grosso modo, per 180 miliardi, cifra che, rispetto ai 452 miliardi (che costituiscono, oltretutto, solo la spesa teorica risolvendosi, in pratica, in una mancanza, e non in una abbondanza di fondi) rappresenta appena il 40 per cento.

Al fine di dare un elemento di migliore valutazione dell'argomento, desidero dire che in questo pregevole studio dell'A.C.I. è calcolato a parte il prevedibile costo delle opere inerenti ai tracciati internazionali, i quali, secondo il disegno di legge, dovrebbero avere la precedenza. Queste opere comporterebbero una spesa di circa 114 miliardi che possiamo portare a 115 o 120 miliardi, se teniamo conto del fatto che, in questo campo, la realtà supera sempre — come ho detto più sopra — le previsioni. Il che vuol dire che, calcolando la differenza fra i 180 miliardi di cui praticamente potremo disporre e i 120 miliardi

necessari alla sistemazione dei tracciati internazionali, rimane una cifra relativamente modesta che il Governo — e qui è il punto delicato della questione — dovrà destinare a certe opere, valutandone la loro maggiore urgenza, maggiore importanza e priorità rispetto a certe altre.

D'altra parte, la stessa quantità e qualità degli ordini del giorno che sono stati presentati e gli stessi interventi stanno a dimostrare che quando ci si mette sul piano della valutazione delle opere da eseguire non si sa dove si va a finire.

In proposito, desidero notare che la discussione di questo disegno di legge — forse, inevitabilmente — si è spostata dal suo oggetto principale costituito dalle strade statali, e non dalle autostrade, il cui problema entra in questo disegno di legge come una specie di appendice.

A questo proposito, poi, devo far rilevare che la modifica della cartina prevista dall'articolo 7 è una modifica, per certi aspetti, in peggio. Infatti, nella vecchia cartina, la Napoli-Reggio Calabria era messa sullo stesso piano di importanza e di priorità della stessa autostrada del Sole, mentre nella nuova cartina appare fra quelle che si dovranno fare in un secondo tempo; lo stesso dicasi per la Palermo-Catania.

Tutte queste considerazioni, mi pare, conducono alla conclusione che è opportuno conoscere in maniera più adeguata che cosa vuol fare il Governo con i fondi a disposizione, in base al disegno di legge.

Ciò per la stessa serietà del modo di legiferare, e soprattutto, per una ragione di opportunità politica, in senso generale. Con provvedimenti di questo genere, infatti, si fanno nascere un'infinità di speranze e di illusioni che, vengono, poi, deluse, con conseguente malcontento degli interessati.

Prima richiesta, quindi: qual è il programma del Governo? E cerchi il Governo di suffragare questo suo programma con dati precisi di spesa.

Seconda richiesta: imposta di consumo sui materiali stradali. Confesso che, in un primo momento, avevo preso l'articolo 6, non dico sottogamba, ma con non eccessiva preoccupazione. Mi sembrava, infatti, una norma di poco rilievo ed importanza.

Dico subito che non sono d'accordo con coloro che, nei confronti di questa norma, formulano una pregiudiziale di inopportunità e, soprattutto, di incompatibilità con la sede

in cui la norma stessa viene fissata. Non è, infatti, la prima volta che, in provvedimenti riguardanti opere pubbliche, si inserisce una norma che esenta i materiali di costruzione dall'imposta di consumo. Basterebbe, a questo proposito, ricordare le leggi sull'incremento edilizio, sulla ricostruzione delle case distrutte, ecc. Per me, quindi, non esiste questo problema di incompatibilità o di errore di sede.

Viceversa, esiste un altro grosso problema, quello cioè dell'opportunità di questo provvedimento e delle eventuali modalità della sua applicazione.

Dicevo che il problema sollevato dall'articolo 6 mi era parso, in un primo tempo, di scarsa importanza. Dai telegrammi e dalle memorie ricevuti, però, mi sono convinto che il problema è piuttosto rilevante. Poiché il provvedimento non si riferisce soltanto alla « autostrada del sole », ma a tutti i lavori dell'A.N.A.S., ne deriva che la portata finanziaria assume un aspetto veramente notevole.

Comunque, anche a prescindere, come ho detto nel mio ordine del giorno, dalla questione fondo, cioè, dalla valutazione dell'opportunità, o meno, di stabilire questa esenzione dal pagamento dell'imposta di consumo per tutti i lavori dell'A.N.A.S., mi pare che debbano preoccuparci le conseguenze immediate che una norma di questo genere potrebbe avere sui grassi lavori in corso e — tanto per riferirmi al più grosso di questi lavori — in particolare, sulla costruzione della « autostrada del sole ».

Innanzitutto, come stanno le cose in questo settore? Nei contratti già stipulati l'onere dell'imposta di consumo è previsto a carico delle imprese, degli enti concessionari o dello Stato? Le imprese, nell'ipotesi che questo onere sia a loro carico, hanno pagato o non hanno pagato, pagheranno o non pagheranno?

Non sappiamo, al riguardo, niente di preciso. Abbiamo soltanto ricevuto sollecitazioni e memorie (e, a questo proposito, devo deplorare che la più attentamente curata delle memorie ricevute è anonima), ma di esatto, di sicuro, non conosciamo niente.

Ora, a questo punto, in me, come certamente in molti di voi, onorevoli colleghi, nasce lo scrupolo di votare, deliberare, approvare una disposizione di questo genere; e ciò, prescindendo sempre, ripeto, dalla questione di fondo.

A me risulta, che in genere l'onere è implicitamente stabilito a carico delle imprese,

anche nel caso in cui non sia espressamente detto nel capitolato. Ora, le imprese che hanno assunto i lavori, ad esempio, dell'« autostrada del sole », hanno certamente dovuto tener conto di quest'onere. Il che vuol dire che, qualora votassimo questa disposizione, soprattutto, con quell'effetto retroattivo che vi è implicitamente contenuto, andremmo a fare un grazioso e notevole regalo alle imprese di costruzione. D'altra parte, anche nel caso in cui fosse esplicitamente convenuto di non fissare quest'onere a carico delle imprese, si creerebbero ugualmente inconvenienti certamente notevoli.

Comunque, il fatto stesso che nascano dubbi di questo genere, soprattutto, circa le ripercussioni eventuali sui grossi lavori in corso e circa l'entità di queste ripercussioni, porta, a mio avviso, come ovvia conseguenza, alla richiesta da me formulata nell'ordine del giorno, alla richiesta, cioè, che il Governo faccia un accertamento. Non ci vuol molto a farlo: basta vedere i contratti, dai quali si evince su chi grava l'onere.

Ci dica il Governo, onorevole Sottosegretario, qual è l'esatta situazione e quali sarebbero le concrete conseguenze di una disposizione di questo genere, affinché ognuno di noi possa esprimere il suo voto sul disegno di legge con tranquillità di coscienza.

Vi è da considerare, inoltre, che un provvedimento come quello previsto dall'articolo 6 potrebbe risolversi, non a favore delle imprese e nemmeno a favore dei concessionari, ma solo degli appaltatori delle imprese di consumo, per via di quei particolari contratti di cui siamo tutti a conoscenza.

Penso che le richieste contenute nel mio ordine del giorno non dovrebbero essere respinte dal Governo e non dovrebbero comportare nemmeno grossi ritardi nei nostri lavori: certo, il Governo ha già un programma definito di attuazione di questo provvedimento; per cui la situazione relativa al problema sollevato dall'articolo 6 del disegno di legge può essere accertata facilmente e anche con una certa sollecitudine.

E per questo, onorevoli colleghi, che raccomandando alla vostra attenzione, prima ancora che al vostro voto, il contenuto di questo ordine del giorno, con la convinzione che le considerazioni da me esposte porteranno alla necessità di un approfondimento di questo argomento.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Busetto che ha chiesto di illustrare due ordini del giorno.

Il primo, presentato a firma anche degli onorevoli De Marzi, Elkan e Cibotto, è del seguente tenore:

« La Commissione dei lavori pubblici, in sede legislativa, nell'approvare il disegno di legge n. 590;

considerata la pericolosità e la frequenza del traffico tra Bologna e Padova;

tenuto conto dell'importanza vitale di collegare le attività economiche e industriali delle due zone;

osservato il pericolo che nuòve vie di traffico in programma ad est e ad ovest della zona Bologna-Padova possano determinare un grave squilibrio nella economia locale, che oggi è particolarmente vitale,

invita il Governo

a presentare un nuovo disegno di legge comprendente l'autostrada Bologna-Padova ».

Il secondo, a sua volta, a firma anche degli onorevoli Amendola, Bottonelli, Cavazzini e Cianca, è del seguente contenuto:

« La Commissione Lavori pubblici, in sede legislativa,

considerata l'importanza che assume nel quadro della sistemazione stradale nazionale, la costruzione della autostrada Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova;

accertato che per l'attuazione di quest'opera le province, i comuni capoluogo e gli istituti di credito locali hanno già associato le loro forze e attendono il contributo statale per completare il finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera, con le modalità previste dall'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463;

ricordato l'ordine del giorno che, in tal senso, è stato approvato nel corso del dibattito sul bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio 1958-59,

impegna il Governo

a devolvere, per l'autostrada Bologna-Padova, il contributo finanziario necessario ».

BUSETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nello svolgere questi due ordini del giorno mi riferirò in particolare a quello presentato insieme ai colleghi del mio gruppo.

Mi corre il dovere di rispondere innanzitutto alle osservazioni dell'onorevole Camangi, il quale poco fa ha affermato che non dovremmo discutere delle autostrade, ma delle strade statali, perché questo disegno di legge investe, particolarmente e soprattutto, il problema della sistemazione delle strade statali.

Do atto all'onorevole Camangi che la sua osservazione è fondamentalmente giusta, ma non è colpa nostra se il Governo all'articolo 7 del testo del disegno di legge, intende sostituire il vecchio piano pluriennale delle costruzioni autostradali, legato alla legge n. 463 del 1955, con il nuovo piano allegato all'attuale disegno di legge. È evidente, d'altra parte, che questo articolo, introdotto nel provvedimento in esame dal Governo, oltre alla questione relativa alla Bologna-Padova, rimette in discussione tutto il piano autostradale.

È chiaro, dunque, che non possiamo esimersi dall'intervenire per avanzare le nostre proposte e per esprimere quelle che sono le aspirazioni, quelli che sono i desiderata delle popolazioni e, soprattutto, per constatare se le proposte che avanziamo in merito ad una o ad un'altra arteria autostradale si inquadrano in un piano organico di sistemazione e di completamento di tutto il sistema autostradale del nostro Paese o di una parte di esso.

Ora, la Bologna-Padova si inquadra perfettamente nel completamento di un sistema, che si può già definire organico, di reti autostradali dell'Italia centro-settentrionale. Se pensiamo alla « autostrada del sole », se pensiamo alla Torino-Milano-Brescia-Padova-Venezia e alla futura Venezia-Trieste, è evidente che la Venezia-Padova-Bologna, collegata con la Trieste-Venezia costituirebbe il completamento di questo sistema — che vorrei definire organico — della rete autostradale dell'Italia centro-settentrionale, specie in riferimento al traffico di tutta la parte nord-orientale dell'Italia e della parte centro-orientale dell'Europa, traffico che verrebbe ad essere collegato con la parte centro-meridionale del nostro Paese.

Vorrei, inoltre, far presente che gli enti locali di Padova, Bologna, Ferrara e Rovigo, in particolare, le varie amministrazioni comunali e provinciali e le casse di risparmio, hanno unito i loro sforzi, hanno varato dei progetti di massima elaborati da tecnici valorosi dell'Università di Bologna e sono in possesso di uno schema di statuto per la costituzione della società dell'autostrada Bologna-Padova, onde avere la concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada stessa. Questi enti hanno già rivolto diverse istanze, soprattutto verso la fine del 1958, al Ministero dei lavori pubblici e anche alla direzione dell'A.N.A.S., al fine di ottenere, prima di procedere alla stesura finale degli atti notarili relativi alla costituzione di questa società, assicurazioni da parte del Governo circa la corresponsione

del famoso contributo previsto dalla legge n. 463.

In merito, ritengo che sia da assicurare almeno il contributo del 32,60 per cento, per un totale — rispetto ai complessivi 21 miliardi e 500 milioni occorrenti per la realizzazione dell'opera (106 chilometri di percorso) — di sei miliardi e 500 milioni di lire. Il resto della spesa — 15 miliardi — verrebbe sopportato dalla società concessionaria attraverso mutui concessi dall'Istituto fondiario per le Venezie (Sezione del credito per le opere pubbliche) e attraverso fidejussioni assunte dalle amministrazioni provinciali e comunali e dalle camere di commercio, ciascuna per la quota di partecipazione alla costituzione della società, che sarebbe una società per azioni.

Abbiamo avuto, invece, una informazione che non può lasciarci tranquilli. Abbiamo, cioè, saputo dal sindaco di Padova, in occasione di un dibattito su questo argomento, che il Ministero sarebbe disposto a concedere un contributo soltanto del venti per cento.

PRESIDENTE. È una questione di calcolo, onorevole Busetto. Tutto è in relazione al risultato dell'esercizio della strada: in base a questo, il Ministero regola il suo contributo.

BUSETTO. Ma, abbassando il contributo, si comprende benissimo che l'onere — che già nella misura di 15 miliardi sarebbe notevole — per gli enti suddetti diventerebbe addirittura insostenibile!

Per la Padova-Brescia è stato concesso il contributo del 32,60 per cento. Gli enti facenti parte della società per la Bologna-Padova chiedono lo stesso contributo. Bisogna tener presente che questa arteria, la Bologna-Padova, non è minore come importanza alla Padova-Brescia, anzi è stato già dimostrato che essa avrebbe dovuto avere la precedenza sull'altra.

PRESIDENTE. Più importante è l'arteria, minore è il contributo.

TERRANOVA, *Relatore*. Esatto. Infatti, il contributo è in rapporto inverso all'importanza dell'arteria.

BUSETTO. Da un punto di vista teorico il ragionamento calza e non fa una grinza; ma noi dobbiamo guardare al problema nella sua realtà concreta, cioè al rapporto tra lo sforzo di questi enti e quello dello Stato. Noi possiamo seguirvi nell'affermazione che gli enti locali debbono partecipare nella spesa, anche se si tratta di arterie che, in generale, dovrebbero essere fatte dallo Stato; però, gli oneri relativi devono arrivare fino ad un certo limite e non devono superarlo.

Questi i motivi che mi hanno spinto, signor Presidente, a caldeggiare l'interessamento del ministero competente nei confronti di questa importantissima arteria e, soprattutto, a sollecitare un contributo sostanzioso da parte dello Stato.

Prego, quindi, l'onorevole Sottosegretario di farsene interprete presso il Ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Nardo ha facoltà di illustrare il seguente ordine del giorno:

« La Commissione Lavori pubblici, richiamandosi al disposto dell'ultimo capoverso dell'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463; impegna il Governo ad elevare lo stanziamento di 25 miliardi riguardante il contributo statale al costo presunto dell'autostrada Bologna-Rimini-Pescara, a lire 33 miliardi e 333 milioni, destinando un quarto di tale importo alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno d'Italia, fermo restando il contributo di lire 25 miliardi per la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Piacenza ».

DI NARDO. Signor Presidente, sarò telegrafico nel mio dire.

L'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare non ha bisogno di lunga illustrazione, in quanto nel mio modesto intervento, durante la discussione generale, ho già avuto modo di parlare compiutamente in proposito.

Desidero qui riaffermare due principi, che, a mio avviso, sono essenziali e che il mio ordine del giorno mette in evidenza: 1°) il Mezzogiorno non deve essere trascurato da questo disegno di legge; 2°) il Governo deve almeno rispettare le leggi. Nel mio ordine del giorno mi richiamo, in particolare, alla legge n. 463, nella quale è sancito esplicitamente l'impiego del 25 per cento dei fondi per la costruzione di autostrade nel Mezzogiorno.

Nel mio intervento nel corso della discussione generale, ebbi modo di sollecitare dal Ministro — e voglio qui ripeterlo, perché potrebbe darsi che egli se ne sia dimenticato — una dichiarazione, cifre alla mano, relativamente a quanto è stato realmente speso, di questo 25 per cento, a favore del mezzogiorno d'Italia.

PECORARO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non se ne è dimenticato! Non si preoccupi!

DI NARDO. Me lo auguro. Probabilmente si farà ricorso al solito ritornello della mancanza dei fondi. Ed allora mi permetto di

ricordare all'onorevole Ministro che l'articolo 8 del disegno di legge prescrive che, alla copertura, si sarà fronte con le prevedibili maggiori entrate. Sicché non avrebbero fondamento osservazioni di tale fatta.

Per questi motivi, raccomando alla Commissione l'approvazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di illustrare ordini del giorno e, d'altra parte, tra qualche minuto avrà inizio la seduta comune della Camera e del Senato per l'elezione dei rappresentanti del Parlamento in seno al Consiglio superiore della magistratura, riterrei, se la Commissione è d'accordo, di rinviare il seguito della discussione ad una prossima seduta.

Se non vi sono osservazioni così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sui lavori della Commissione.

BUSETTO. Signor Presidente, mi permetto di sollecitarla, perché, dopo la conclusione dei nostri lavori intorno al disegno di legge n. 590, lei voglia mettere all'ordine del giorno della

Commissione la discussione sulla proposta di legge De Pasquale, n. 840: « Modifica al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, contenente norme sulla disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico ».

PRESIDENTE. Ne parlerò col Ministro, perché sono convinto, come del resto il Relatore, onorevole Cervone, dell'opportunità di una dichiarazione in merito da parte, appunto, del Ministro.

DE PASQUALE. Il Presidente della Camera, onorevole Leone, ci ha assicurato che sarebbe stata indetta, in proposito, una riunione della Commissione.

PRESIDENTE. Do assicurazioni che convocherò la Commissione con ogni possibile sollecitudine, non appena, cioè, l'onorevole Ministro potrà intervenire.

La seduta termina alle 11.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dotl. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI