

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

VII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	55
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 dell'autostrada Pescara-Napoli. (202)	55
PRESIDENTE	55, 67, 72
TERRANOVA, <i>Relatore</i>	55
CASSIANI	67, 68
TOGNI, <i>Ministro per i lavori pubblici</i>	68, 72

La seduta comincia alle 9,50.

DI NARDO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Cruciani, Pucci Ernesto e Buzzi sostituiscono, rispettivamente, i deputati De Michieli Vitturi, Ripamonti 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); 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 (202).

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 » (590) 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 » (202).

Come i colleghi ricorderanno con la seduta precedente si è esaurita, non solo la discussione generale, ma anche l'illustrazione degli ordini del giorno.

Do pertanto la parola al Relatore, onorevole Terranova, che replicherà ai vari oratori intervenuti nella discussione generale.

TERRANOVA, *Relatore*. Dopo alcuni anni di assenza dalla Commissione dei lavori pubblici, da quando, nel lontano 1952, dovetti lasciare la Presidenza di questa Commissione, sono lieto di tornare tra di voi, amici vecchi e nuovi, per continuare una attività, più consona alla mia specializzazione e alla mia in-

clinazione. Chiamato pertanto dalla fiducia della Presidenza ho l'onore di riferire sul disegno di legge riguardante la « sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » e di riassumere i termini del dibattito, che mi è sembrato quanto mai interessante, non soltanto perché l'argomento non poteva non appassionare molti autorevoli colleghi, ma anche e soprattutto perché durante la discussione, sono affiorati elementi di giudizio, degni della massima considerazione, che dovranno indubbiamente essere tenuti presenti nell'approvazione degli articoli e nella programmazione delle opere, cui il disegno di legge e la relazione che l'accompagna, fanno riferimento.

Quando nel 1951, Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Aldisio, nella mia qualità di relatore del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1951-52, trattai il settore della viabilità, dissi fra l'altro: « La politica stradale, in conseguenza del progresso automobilistico, deve tendere, oggi più che mai, a migliorare e a completare la rete stradale intesa nel suo complesso, dalle strade di grande comunicazione, alle strade della viabilità ordinaria. Il miglioramento delle caratteristiche planoaltimetriche delle vie di grande comunicazione si impone per ragioni di sicurezza di transito, date le sempre crescenti velocità consentite dall'automobilismo e il crescente numero degli autoveicoli.

Per la viabilità minore si impone il completamento della rete nell'Italia meridionale ed insulare.

Dal punto di vista del finanziamento delle opere stradali, lo Stato potrà valersi della iniziativa privata per le nuove strade di grande comunicazione e a traffico intenso (alcune autostrade); mentre dovrà intervenire con maggiore efficacia direttamente per il completamento della viabilità statale, provinciale e comunale.

Le più importanti strade esterne dei comuni dissestati passino alle province e le più importanti strade delle province passino allo Stato cioè all'A.N.A.S.; giacché la viabilità non può essere considerata topicamente, ma occorre vederla quasi come un sistema di vasi comunicanti in una circolazione sanguigna.

L'azienda dovrebbe assumersi cioè, in aggiunta ai 21.700 chilometri (oggi sono 25.000 chilometri) costituenti il patrimonio delle strade statali, la manutenzione di almeno 20 mila chilometri di strade provinciali e di qualche

strada comunale particolarmente importante per il suo traffico.

Conseguentemente le provincie dovrebbero assumersi la manutenzione di una buona parte dei 105.000 chilometri costituenti l'intera rete stradale comunale extraurbana.

In particolare bisognerà:

a) provvedere rapidamente alla formazione dei piani regolatori nazionali, regionali e provinciali, onde stabilire il grado d'urgenza da attribuire alle singole linee;

b) eliminare i pericolosi passaggi a livello, i quali costituiscono intralcio alla circolazione dei veicoli, obbligandoli a rallentare e a lunghe soste;

c) rivedere la legge 27 giugno 1946, n. 38, istituita dall'A.N.A.S. in conseguenza delle più gravi attribuzioni che bisogna affidare all'azienda;

d) accelerare la riforma del codice della strada ».

Onorevoli colleghi, non voglio tediarvi nel leggervi ciò che dissi allora sulla viabilità, ma desidero solo dare atto che molte di quelle cose sono state realizzate, grazie allo sforzo compiuto da tutti i Governi e da tutti i Ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti dal 18 giugno 1944 ad oggi nell'opera prodigiosa di ricostruzione e di rinnovamento in tutti i settori dei lavori pubblici e della viabilità in particolare.

Sarebbe lungo enumerare le provvidenze in favore della viabilità.

Mi limiterò a citare alcune tra le principali:

1°) la legge 3 agosto 1949, n. 589, legge Tupini, in favore degli enti locali per favorire la costruzione e il completamento di strade provinciali e comunali e di allacciamento dei comuni isolati previste da leggi speciali;

2°) la legge 10 agosto 1950, n. 646, con la quale si istituiva la Cassa del Mezzogiorno che ha il merito di avere rotto il diaframma che separava le strade statali da quelle degli enti locali, intervenendo in qualsiasi strada del mezzogiorno;

3°) la legge del 10 agosto 1950, n. 647, in favore dell'Italia settentrionale e centrale che prende in considerazione le aree del centro nord depresse economicamente e socialmente, allo scopo di dotarle di tutte quelle comunicazioni stradali, indipendentemente dall'importanza delle strade ai fini del traffico e della classifica che sarebbe stata loro data;

4°) la legge del 27 novembre 1951, n. 1558, legge Aldisio, dei 40 miliardi per provvedere alla esecuzione dei lavori di sistemazione generale, di rettifica e di depolverizzazione di

strade statali dell'Italia meridionale ed insulare;

5°) la legge del 21 maggio 1955, n. 463, dei 120 miliardi per la costruzione di autostrade e strade, legge Romita, al quale mi è caro rivolgere il pensiero reverente;

6°) la legge 19 novembre 1956, n. 1328, dei 50 miliardi di mutui che l'A.N.A.S. è autorizzata a contrarre per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali già esistenti;

7°) l'attuale proposta di legge n. 590 dei 225 miliardi in discussione, sulla sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali e per la esecuzione di autostrade.

Queste ultime due leggi, che considero di grande importanza, rimarranno legate al suo nome, onorevole Togni.

Sono provvidenze che danno la misura dell'imponente mole di opere stradali realizzate o in programmazione, atte ad arricchire il patrimonio stradale e a rispondere alle nuove esigenze del traffico, reso più disciplinato dalle norme recentemente approvate.

Ho voluto fare queste premesse prima di parlare del disegno di legge in discussione, perché non ho potuto tacere la profonda tristezza nel rilevare come l'onorevole Misefari abbia potuto parlare di politica negativa del Governo nel campo della politica stradale, come l'onorevole Di Nardo, a cui si è associato l'onorevole Curti, abbia potuto affermare « che i Ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti dalla liberazione ad oggi (compreso cioè qualcuno del suo partito) non hanno potuto fare a meno sotto la spinta, dell'opinione pubblica, di affrontare il problema della viabilità, ma non lo hanno mai risolto perché non lo hanno voluto affrontare a fondo ». L'onorevole Curti si meraviglia come si possano spendere i 200 miliardi previsti nel disegno di legge in discussione, per migliorare delle strade che già sono buone.

Ma onorevoli colleghi, critica sì, purché costruttiva e cioè serena e animata da interessi superiori che sono gli interessi del nostro popolo senza distinzioni di ideologie e di classi.

Allora soltanto l'opposizione è proficua e contribuisce e partecipa all'elevamento economico, sociale e morale del popolo, delle cui istanze noi dovremmo essere gli interpreti fedeli.

Il mio amico onorevole Amendola e l'onorevole Angelini hanno messo in forte dubbio la cifra di 1061 miliardi denunciata, dal Ministro Togni, all'inizio della discussione del disegno di legge, a dimostrazione come egli ha detto « dello sforzo notevolissimo compiuto

dallo Stato, impegnando in pochi anni, una così ingente somma per il miglioramento della rete stradale ».

Ma, onorevoli colleghi, basta considerare gli impegni dal 1950 in poi, per constatare che, solo per le autostrade si è raggiunta la cifra di 456 miliardi, di cui 244 miliardi di contributo statale. Per le strade si sono impegnati 40 miliardi della legge n. 1558; 180 miliardi della legge n. 126; 20 miliardi della legge n. 463; 30 miliardi annui in media dei bilanci ordinari dell'A.N.A.S.; 351 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno; 113 miliardi della legge sulle aree depresse del centro settentrione. E ciò per citare i più importanti investimenti. Sicché la somma denunciata dall'onorevole Togni, e credo voglia riferirsi agli ultimi quattro-cinque esercizi, è superata di molto dalla realtà. Se si considera poi le somme ingenti occorse per la ricostruzione delle strade e delle opere d'arte ad esse inerenti, distrutte dalla guerra, ricostruzione resa possibile dai fondi E.R.P. e soprattutto dallo sforzo compiuto dal risparmio nazionale, non si può che rimanere meravigliati e ammirati per l'immane opera compiuta dallo Stato.

Si parla di insufficienza di fondi. Non v'è dubbio che altri massicci stanziamenti saranno necessari.

Ma, onorevoli colleghi, come non rendersi conto della situazione del bilancio statale che non consente, a causa delle condizioni economiche e sociali del nostro paese, di soddisfare se non gradualmente le moltissime esigenze in tutti i campi dell'attività umana?

Sicché non c'è branca dell'intervento statale che non trovi insoddisfatti molti di noi, specie quelli delle zone depresse, e d'altronde è assurdo parlare di soluzioni integrali come bene ha detto l'onorevole Ripamonti.

Ecco perché, quando si discute un qualsiasi disegno di legge si è portati a divagare e a trovare da quel disegno di legge la causa occasionale per manifestare insoddisfazioni e dissensi, niente affatto giustificati e attinenti all'argomento in discussione.

Così è avvenuto per il disegno di legge in esame, che si occupa principalmente della sistemazione delle strade statali, mentre alcuni colleghi hanno voluto dedicare i loro interventi soprattutto alle strade provinciali e comunali.

Parimenti il disegno di legge si occupa in via secondaria della integrazione dei fondi per la esecuzione del programma autostradale, ma i più rilevanti interventi sono stati dedicati al problema autostradale. Penso, onorevole ministro che sarebbe stato più opportuno, mi

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1959

consenta, di limitare il disegno di legge alle strade statali e presentare un altro disegno di legge per le sole autostrade e, naturalmente, con uno stanziamento ben più cospicuo.

« Risponderò brevemente ai colleghi che sono intervenuti sulle strade statali, a quelli che si sono occupati delle autostrade, quindi, entrando nel vivo del disegno di legge, mi intratterrò sui vari articoli e particolarmente sugli articoli 6 e 8, oggetto di contrastanti orientamenti. Lo stanziamento di 200 miliardi in favore della viabilità statale costituisce, indubbiamente il più importante provvedimento straordinario per la realizzazione di un grandioso programma di ammodernamento della rete statale. In esso prime fra tutte, sono contemplate molte strade seguenti itinerari internazionali e cioè le grandi strade di traffico internazionale, di cui alla legge 16 marzo 1956, n. 371, che ha reso esecutivo in Italia l'accordo di Ginevra del 16 settembre 1950; molti allacciamenti relativi agli itinerari internazionali, molte arterie di grande comunicazione necessari allargamenti, raddoppi e varianti; eliminazione di molti passaggi a livello e di pericolosi incroci a raso con altre strade; consolidamento dei sottofondi in rapporto alle sollecitazioni cui sono soggetti i piani viabili, a causa del peso e della velocità dei moderni mezzi circolanti.

Da più parti si è detto che lo stanziamento di 200 miliardi non è sufficiente.

L'onorevole Curti, col suo non giustificato pessimismo, afferma che con i 200 miliardi si potrà realizzare solo il 20 per cento del programma governativo, mentre l'onorevole Camangi nel condividere il pessimismo dell'onorevole Curti ritiene che si possa realizzare solo il 40 per cento del detto programma.

Tutti però siamo d'accordo che la somma è insufficiente, non tanto per il numero di chilometri che si intendono sistemare, quanto per il programma. Esso prevede un insieme di opere così importanti e costose da far giustamente ritenere insufficienti i 200 miliardi stanziati, tanto più che, alcune richieste avanzate da colleghi, e non comprese nel programma, sono degne della massima considerazione. Sicché interpretando il pensiero di tutti i colleghi, vorrei pregare l'onorevole Togni di bussare alla porta del Ministro del tesoro, perché voglia, con provvedimento straordinario stanziare almeno altri 100 miliardi per la completa realizzazione del previsto programma. Rimane da risolvere un altro importante problema sollevato dai colleghi Camangi, Cervone, Angelini, Di Nardo e altri.

In base all'articolo 15 della legge n. 126 è stato approvato il piano di strade provinciali da statizzare, circa 20.000 chilometri, che verranno gradualmente assunti dall'A.N.A.S. Alla loro sistemazione si dovrà perciò provvedere con stanziamenti straordinari dell'ordine di 500 miliardi in ragione cioè di circa 25 milioni-chilometro. A mano a mano che le amministrazioni provinciali saranno alleggerite delle strade dichiarate statali esse verranno aggravate dall'onere di molte strade comunali. Sicché si dovrà far luogo ad altri stanziamenti straordinari dello stesso ordine di 500 miliardi di contributo di cui all'articolo 18 della legge n. 126 da assegnare alle provincie per la sistemazione di circa 32.000 chilometri in ragione di 20 milioni-chilometro. E ciò in aggiunta ai 180 miliardi della legge n. 126 la quale, checcé ne dica l'onorevole Camangi, ha avuto il grande merito di avere determinato una nuova concezione nella legislazione stradale. Essa, uscendo dai vecchi schemi della legge 21 marzo 1865 e successivi, che si sono sempre adagiati sul concetto che la strada una volta costruita rimane affidata all'ente proprietario (comune o provincia), ha avuto altresì il merito di aver affrontato il problema attraverso un primo massiccio stanziamento.

Noi confidiamo in lei, onorevole Togni, e nella provata sensibilità del Ministro del tesoro onorevole Tambroni, perché presto siano presentati nuovi disegni di legge che prevedano cospicui stanziamenti intesi a risolvere integralmente il problema della viabilità minore che è peraltro della massima importanza ed urgenza. Occorre conservare e potenziare il ricco patrimonio della viabilità minore, andato impoverendosi a causa della impossibilità finanziaria dei comuni e delle provincie. Si valorizzeranno così le risorse potenziali delle plaghe suscettibili di effettiva trasformazione agraria e industriale, si ridurrà notevolmente il costo dei trasporti, i quali influiscono sui costi di produzione e di vendita dei prodotti agricoli e industriali, si contribuirà alla sicurezza interna e ad elevare il livello economico e sociale del nostro Paese.

Contemporaneamente alla presentazione dei disegni di legge relativi ai nuovi stanziamenti, voglia, onorevole Togni, presentare il nuovo disegno di legge di aggiornamento e di adeguamento della legge istitutiva 27 giugno 1946, n. 38, già modificata con la legge 17 aprile 1948, n. 547. Nonostante la perizia e la buona volontà del personale tecnico ed amministrativo cui sta a capo un uomo del valore dell'in-

gegner Frascchetti, l'A.N.A.S. non è più in grado di adempiere in pieno il proprio compito. L'organico deve avere ben altra dimensione e il personale un migliore trattamento in conseguenza delle nuove ed importanti attribuzioni e dell'aumentato patrimonio stradale.

Autostrade. Circa il problema delle autostrade, si è parlato di insufficienza di fondi e si sono perciò avanzate proposte di nuove autostrade alcune delle quali, trovano fondate e legittime giustificazioni e rispondono ad improrogabili esigenze delle popolazioni interessate. Gli onorevoli Amendola ed altri colleghi vogliono conoscere innanzitutto come sono stati distribuiti i 100 miliardi di cui alla legge n. 463, mentre l'onorevole Scalia, Di Nardo, De Pasquale ed altri hanno sostenuto che sarebbero stati destinati solo 2 miliardi dei 25 spettanti al mezzogiorno in base alla cennata legge. Alcuni colleghi infine hanno contestato i confini di quello che, ai fini legislativi è, considerato mezzogiorno d'Italia, sicché mentre per alcuni il tratto di autostrada Capua-Frosinone non può considerarsi compreso nella zona del mezzogiorno, per altri il tratto della progettata autostrada Bologna-Ancona-Pescara, che investe l'Abruzzo, non può considerarsi compreso nel Mezzogiorno, perché l'Abruzzo non è Mezzogiorno. Risponderò agli uni e agli altri.

I 100 miliardi di cui alla legge n. 463 sono stati impegnati nel modo seguente:

Milano-Napoli: miliardi 184,6, contributo 36 per cento, pari a 66 miliardi;

Serravalle-Milano: miliardi 16,88, contributo 20 per cento, pari a 3,3 miliardi;

Brescia-Padova: miliardi 28, contributo 32,6 per cento, pari a 9 miliardi;

Ceva-Savona: miliardi 11,9, contributo 32,8 per cento, pari a 3,5 miliardi;

Torino-Ivrea: miliardi 7,65, contributo 32,7 per cento, pari a 2,5 miliardi;

Fornovo-Pontremoli: miliardi 14, contributo 33 per cento, pari a 4,6 miliardi;

Napoli-Bari: miliardi 32, contributo 33 per cento, pari a 10,56 miliardi.

Per raddoppi di autostrade:

Napoli-Pompei: miliardi 2,65, contributo 32 per cento, pari a 0,837 miliardi;

Padova-Mestre: miliardi 2,6, contributo 32,6 per cento, pari a 0,848 miliardi.

In questo elenco sono compresi i tratti che ricadono nel Mezzogiorno e precisamente la Napoli-Bari e la Napoli-Pompei già citate, e i due tratti della Roma-Napoli compresi nella zona del mezzogiorno e cioè la Frosinone-Capua il cui importo è di 39,24 miliardi e il

contributo, pari al 36 per cento, è di lire 14,12 miliardi e la Capua-Napoli il cui importo è di 7,26 miliardi e il contributo, pari al 36 per cento, è di 2,6 miliardi. Orbene, l'importo di dette autostrade supera i 25 miliardi e cioè il 25 per cento fissato dalla legge n. 463.

Da notare infine che per la Pompei-Salerno, non compresa nell'elenco testé letto, il cui importo è di 7,5 miliardi, è intervenuta la Cassa per il mezzogiorno costruendo a proprie spese un tratto di corrispondente al contributo statale.

Dimostrato ciò, mi si consenta di fare alcune precisazioni su quello che, ai fini legislativi, si è definito come mezzogiorno. E bene non si confonda il mezzogiorno geografico con il mezzogiorno storico-politico. Perché il mezzogiorno geografico va dalla Campania in giù, mentre il mezzogiorno storico è all'incirca l'Italia meridionale che, prima del 1860, costituiva il regno delle due Sicilie, il quale, confinava a nord all'incirca col Tronto e, seguendo una curva a sud di Rieti, toccava il fiume Salto e finiva a Terracina esclusa.

Per qualche tempo, cioè fino al 1860, Benevento e Pontecorvo seguitarono a dipendere dallo Stato Pontificio. Con la creazione, durante il fascismo, delle nuove provincie di Rieti, Frosinone e Littoria oggi Latina, i limiti settentrionali del vecchio reame non corrispondono più. Rieti ha assorbito il circondario di Cittaducale che faceva parte dell'Aquila, Frosinone ha ereditato parte dell'ex provincia di Caserta e cioè il circondario di Sora e parte del Lazio e l'ex circondario di Frosinone che in gran parte apparteneva allo Stato Pontificio; la provincia di Latina ha ereditato il circondario di Gaeta già appartenente alla provincia di Caserta.

Sicché, ai fini legislativi, furono compresi nel Mezzogiorno storico tutti i comuni della provincia di Frosinone e di Latina e quelli dell'ex circondario di Cittaducale. Così pure, dal punto di vista legislativo, per Mezzogiorno s'intende anche la Sardegna e, come estensione forse del concetto di insularità, anche l'isola d'Elba. Nel primo periodo legislativo ad ogni legge corrispondeva un particolare mezzogiorno. Successivamente, ed io ricordo di aver dato allora il mio contributo, nella qualità di relatore sul disegno di legge per la concessione di sovvenzione per la produzione di energia elettrica, perché una volta per sempre si fissasse, ai fini legislativi, la zona considerata come « mezzogiorno ». Sicché dal mezzogiorno geografico si è passati al Mezzogiorno storico e quindi al mezzogiorno politico. Ormai per Mezzogiorno si intende la zona

che comprende le regioni dell'Abruzzo, Molise, Campania, Puglie, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna, le provincie di Latina e Frosinone, l'Isola d'Elba e i comuni della provincia di Rieti già compresi nell'ex circondario di Cittaducale, nonché i comuni compresi nella zona del comprensorio di bonifica del fiume Tronto. Così come definito nella legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno,

Dimostrato quindi che tutte le autostrade enunciate ricadono nel mezzogiorno, non rimane che prenderne atto.

Onorevole Scalia, onorevole De Pasquale, onorevole Di Nardo, non è con argomenti errati che va difesa la necessità della realizzazione delle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania, ma con valide ed ineccepibili ragioni.

Ma allora, le istanze, le legittime istanze dei colleghi del Sud, di noi del Sud, come potranno essere appagate?

C'è qualcosa che non va nella scelta dei primi tratti di autostrada da realizzare entro il limite, ahimé alquanto ristretto, dei 100 miliardi?

Allorquando fu predisposto il primo programma di autostrade secondo il grafico allegato, alla legge n. 463 e precisato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dei trasporti in data 15 ottobre 1955 fu quel programma la risultante di un piano veramente organico e unitario? Una volta che il Governo credette di scegliere come primo esperimento autostradale la longitudinale appenninica, bisognava, ancor prima di dare inizio ad altre opere, pure ugualmente importanti, completare detta longitudinale fino a Reggio Calabria per continuarla oltre lo Stretto lungo il litorale ionico Messina-Catania-Siracusa.

Si sarebbe resa giustizia a molte regioni del Mezzogiorno. Si è preferito invece predisporre un programma autostradale del Nord, del centro e della zona di frizione del Mezzogiorno col centro dell'Italia. Di fatto il Mezzogiorno geografico è stato escluso dal programma. Questa è la realtà. Ecco perché, onorevole Togni, onorevoli colleghi, il completamento della longitudinale appenninica si ripropone in termini di assoluta urgenza. A cominciare dalla Salerno-Reggio Calabria, prevista nel grafico del piano poliennale facente parte integrante della legge n. 463 a cui giustamente fa riferimento l'onorevole Cassiani nel suo vibrante e accorato ordine del giorno. A proposito della Salerno-Reggio Calabria, il

tracciato del grafico che si svolge parallelamente alla strada ferrata, non è certamente la soluzione migliore anche se la più economica.

Perché non realizzare la dorsale appenninica nel tracciato napoleonico, certamente più utile, anche se più costosa?

E la Messina-Siracusa giustamente auspicata da me e da moltissimi colleghi fra cui gli onorevoli Scalia, Bontade, Di Leo, De Pasquale, Amendola, Angelini, Beccastrini, Bottonelli, Busetto, Cianca, Misefari, Biaggi, Lombardi e Ripamonti? Ragioni di traffico, industriali, commerciali e turistiche ne esigono la immediata realizzazione. Ella sa, onorevole Ministro, per avermene dato atto, che sulla litoranea Messina-Catania-Siracusa corrispondente alla statale 114, si affacciano le più importanti industrie della Sicilia mentre il turismo internazionale ne fa meta preferita, sicché il traffico è fra il più elevato delle strade d'Italia.

Un traffico che regge al confronto della Verona-Vicenza, della Vicenza-Padova, della Genova-Savona, della Roma-Velletri, della Napoli-Caserta. Si aggiunga che la strada statale 114 si snoda attraverso centri abitati per una notevole parte del percorso rendendo il traffico difficoltoso e pericoloso. Come ella sa, onorevole Togni, è stata presentata all'A.N.A.S., sin dal novembre 1956, un progetto di massima, da parte del Consorzio Messina-Catania, per l'importo di 20 miliardi, dei quali 2 sono stati già stanziati dalla Regione Siciliana. Poiché 13 miliardi saranno approntati dall'iniziativa privata secondo quanto mi assicura l'ex senatore Ziino, presidente del Consorzio, il contributo statale potrebbe limitarsi a 5 miliardi, pari cioè al 25 per cento dell'importo dell'opera. Ho pertanto presentato un emendamento affinché fra le autostrade finanziate in questo disegno di legge, sia compresa la Messina-Catania la cui realizzazione assieme alla Catania-Siracusa è indispensabile nel momento in cui ritorna allo studio per merito suo, onorevole Togni, quello che è il sogno di tutti i siciliani e cioè l'attraversamento dello stretto in una delle tre soluzioni: ponte a tre luci, galleria subacquea, istmo. Avvii a soluzione onorevole Togni questo collegamento il quale, oltre a creare un prodigioso sviluppo del traffico e della economia siciliana e nazionale, affratellerà maggiormente gli italiani della penisola con quelli dell'isola.

Assicuri inoltre la immediata realizzazione della Salerno-Eboli, premessa per la Eboli-Reggio Calabria per la quale esiste un preciso impegno sancito nel grafico facente parte

integrante della legge n. 463, impegno richiamato nell'ordine del giorno Cassiani.

Ho presentato un altro emendamento in tal senso.

Realizzi infine l'autostrada Palermo-Catania giustamente sostenuta dall'onorevole Aldisio presidente del Consorzio, e dagli onorevoli Di Leo, Bontade, De Pasqualé, Amendola, Beccastrini, Bottonelli, Busetto, Cianca, Misefari. La realizzazione della Palermo-Catania, per la quale la Regione Siciliana ha stanziato 20 miliardi e la Cassa per il Mezzogiorno 4 miliardi, risponde per altro ad un preciso impegno sancito nel grafico facente parte integrante della legge n. 463 e ribadito nel decreto interministeriale del 15 ottobre 1955. Anche per la Palermo-Catania ho presentato un emendamento nel senso sopra-detto.

Onorevoli colleghi, desidero precisare che ho inteso soltanto sostenere un principio di priorità nella realizzazione delle opere autostradali.

Pur riconoscendo, come ho già detto, la necessità di realizzare tutte le autostrade inserite nel programma di cui ai decreti 15 ottobre 1955 e 26 giugno 1956. A cominciare dalla trasversale Torino-Trieste, che con la realizzazione delle autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova raccorcia le distanze tra Oriente ed Occidente; dall'autostrada che dal confine svizzero attraverso Milano-Tortona-Serravalle-Genova crea una rapida comunicazione tra la Svizzera e il mare incrementando i traffici fra l'Europa del Nord e il porto di Genova. La Ceva-Savona e la Torino-Ivrea che costituiscono la premessa per il miglioramento delle comunicazioni tra la Francia e l'Italia con la prossima apertura del traforo del Monte Bianco (1961). Così pure l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara prevista nel presente disegno di legge che in un secondo tempo dovrà spingersi fino a Brindisi, Lecce, Taranto migliorando le comunicazioni tra Nord e Sud.

E ciò per limitarmi ad enumerare le sole autostrade comprese nel programma governativo.

Prima di rispondere ai vari colleghi che hanno proposto nuove autostrade mi si consenta di esprimere in proposito il mio pensiero. Ritengo che nella realizzazione di autostrade bisogna andare molto cauti perché, se, come sembra, si esagera nel trasformare una parte della rete stradale in autostradale noi finiremo col dare un contributo negativo alla economia italiana. Si pensi infatti all'enorme costo delle autostrade nel nostro paese a causa

della sua particolare configurazione orografica e al grave onere derivante dai forti pedaggi cui le persone e le merci vengono sottoposti. Allora sarà il caso di dire che strada facendo si è perso la concezione delle funzioni delle varie categorie stradali.

Perché onorevole colleghi la funzione dell'autostrada è del tutto diversa da quella della strada di grande comunicazione sia pure ad itinerario internazionale e da quella della strada statale.

A termini dell'articolo 4 della legge 17 aprile 1948, n. 547 e recente modificazione, al decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 38, istitutivo dell'A.N.A.S., sono autostrade le vie di comunicazione riservate al transito a pagamento degli autoveicoli, costruite ed esercitate dall'A.N.A.S. o dai privati con o senza contributo statale.

Le prime autostrade costruite nel periodo fascista sono tutte ad unica sede della lunghezza da 8 a 10 metri più due metri di banchine. Per alcune di esse si sta provvedendo al raddoppio o all'adeguamento.

Le nuove autostrade hanno altre caratteristiche e cioè: due carreggiate della lunghezza di metri 7,50 ciascuna ed aiuola spartitraffico di metri 3. In totale una lunghezza da 24 a 25 metri. Esse hanno curve ad ampio raggio, pendenze fino al 4 per cento e gli attraversamenti sono tutti effettuati a mezzo di soprapassaggi e sottopassaggi e i più importanti hanno accessi a quadrifoglio. Nelle autostrade possono affluire solo i motoveicoli da 125 di cilindrata in su, gli autoveicoli e gli autocarri. Il loro costo medio varia da 200 milioni al chilometro su zone pianeggianti ai 300 milioni in su per terreni accidentati mentre che nei tratti in cui vi sono opere d'arte di particolare importanza, come gallerie e grandi ponti, il costo medio per chilometro varia da 500 a 700 milioni come ad esempio nella Bologna-Firenze.

Le strade di grande comunicazione sono le ordinarie strade statali di metri 7,50 più 1 di banchina, ad una o due corsie. Quando esse raggiungono una determinata intensità di traffico viene allargata la sede stradale a metri 10,50 con tre corsie di metri 3,50 ciascuno o addirittura viene raddoppiata la sede stradale di metri 7,50 ciascuno con linee spartitraffico e banchine di metri 2,50.

I criteri che caratterizzano le strade di grande comunicazione sono pressoché gli stessi che definiscono le due categorie delle grandi strade di traffico internazionale seguendo le nuove norme inserite nella revisione effettuata il 31 dicembre 1957, degli accordi di

Ginevra del 16 settembre 1950 in materia di circolazione stradale a cui l'Italia aderì con la legge 16 marzo 1956, n. 371. Le strade di grande comunicazione raccolgono tutto il traffico e perciò vengono particolarmente migliorati i tracciati, le curve, i manti stradali, eliminati alcuni passaggi a livello e gli attraversamenti a raso di maggior traffico, onde consentire una maggiore visibilità, una maggiore sicurezza e una maggiore celerità. Il costo per chilometro per la sistemazione di dette strade oscilla molto dai 30 ai 60 milioni mentre il raddoppio di una strada costa intorno ai 100 milioni per chilometro. Detto ciò, onorevoli colleghi, in quali casi è giustificata la costruzione di una autostrada? Soltanto per potenziare le principali direttrici di importanza nazionale ed internazionale e solo se il traffico ha raggiunto un grado di saturazione.

L'autostrada segue il traffico e mai lo precede e serve soprattutto per le grandi distanze e per consentire maggiore velocità ad un traffico selezionato. Da ciò segue che ogni strada deve essere adeguata alla funzione cui è chiamata. È questo il punto centrale dei problemi stradali sicché sotto l'aspetto economico spesso le strade di grande comunicazione hanno una importanza superiore a quella delle autostrade. L'Italia dovrebbe avere perciò pochissime autostrade, molte strade di grande comunicazione e moltissime strade di collegamento. Quando alcuni colleghi a sostegno della loro richiesta hanno asserito che l'autostrada servirebbe per attraversare una zona depressa e per creare un nuovo traffico, essi probabilmente non hanno valutato la funzione dell'autostrada né pensato che ad assolvere il compito in una zona depressa serve meglio la normale strada statale.

Onorevoli colleghi, si costruiscano, quindi, strade ma secondo la funzione che devono adempiere. Solo così il ricco patrimonio stradale sarà veramente utile e redditizio sia per lo Stato che per i cittadini. Non vi è infatti politica più accorta di quella che tende a non fare economie sulle strade, a condizione che si rispetti una rigorosa gradualità nelle varie categorie di opere da eseguire. Una rigorosa gradualità dettata, non da interferenze politiche, ma da quell'amore disinteressato che deve sempre guidare la nostra diuturna fatica. Una gradualità dunque che dia la precedenza alle strade ordinarie e la preferenza alle zone depresse del nord, del centro e del sud. E dopo venga una gradualità per le autostrade. Possorrete questi problemi equivale nel campo edilizio ad incoraggiare, con l'intervento statale,

la costruzione di case di lusso a danno delle case dei senza tetto.

Perché è illogico e persino paradossale spendere migliaia di miliardi per autostrade, per pavimentazioni semipermanenti prima ancora che vaste zone, in molte regioni, siano provviste di una ricca ed efficiente rete stradale, premessa fondamentale per l'elevamento economico, sociale e morale del nostro popolo. Onorevoli colleghi, ho parlato di precedenza, di gradualità, di preferenza, di funzione, sostantivi tutti che vogliono dire coordinamento stradale sul piano nazionale, piano regolatore di tutte le strade, perché sia presente ai tecnici come ai politici, onde intervenire là dove c'è un'insufficienza di strade ovvero una insufficienza funzionale e vietare nuovi investimenti là dove c'è una saturazione di strade. Ora questo coordinamento, questo ordinare insieme strade aventi funzioni diverse non può essere considerato a sé stante, ma come parte di un tutto, come parte cioè di un piano regolatore generale di tutte le vie di comunicazione stradali, ferroviarie, marittime ed aeree, in una visione unitaria come ha ben detto l'onorevole Biaggi. Cioè i vari piani regolatori, i vari piani di coordinamento stradali, ferroviari, marittimi ed aerei non possono adempiere il loro precipuo fine al servizio della comunità senza una interdipendenza fra i piani stessi come, purtroppo, è sempre avvenuto. Ecco perché l'importante ordine del giorno Alessandrini, Biaggi, Amendola, Ripamonti, Cianca, Baroni, Bizzetti, Di Leo, Cruciani, Delfino, trova la mia entusiastica adesione.

Il problema, del coordinamento è da lungo tempo dibattuto in sede tecnica come in sede politica; coordinamento che, prima di essere di mezzi di trasporto, e coordinamento di sistemi viarii, di trasporto. Perché questo il vero problema di fondo. Per ogni esigenza e per ogni zona un sistema viario di trasporto principale al quale gli altri sistemi si inseriscono come integrazione al primo. Una volta scelto il sistema viario di trasporto si presenta il problema del mezzo più idoneo. Quali le conseguenze veramente gravi del mancato coordinamento? Si costruisce una strada in più là dove la rotaia principalmente adempie il suo fine o, peggio ancora, si costruisce una strada ferrata dove già la strada assolve per intero la sua funzione. Cosa avviene oggi nel campo ferroviario? Il problema ferroviario nel nostro paese è assai grave. Tanto più grave in quanto con il rapido sviluppo della motorizzazione e il progresso della tecnica stradale la strada, costituisce spesso il mezzo più idoneo e più

economico per i trasporti. Fino a qualche tempo fa si sono persino progettati e finanziati alcuni tratti ferroviari dimostratisi antieconomici e irrazionali, quando invece bisognava sopprimere i tratti non necessari laddove questi erano stati superati dalla strada. Bisognerebbe, anzi, eliminare completamente le ferrovie secondarie, specie quelle antieconomiche, a scartamento ridotto, a mano a mano che la viabilità stradale si adegua con il conseguito miglioramento tecnico e organizzativo dei trasporti automobilistici. Tanto più che non si riesce a disciplinare il regime delle concessioni di autolinee, specie in Sicilia dove le autolinee vengono concesse dalla Regione. L'esercizio con mezzi leggeri su rotaie non può risolvere il *deficit*, se manca il contributo di massa. Lo dissi alla Camera molti anni fa. Le ferrovie per essere economicamente convenienti devono avere una zona di influenza tale da costituire il mezzo di trasporto centralizzato per grandi masse e grandi distanze. Ed infatti, allo scopo di assorbire il maggior volume di trasporti di merci e di viaggiatori, sono stati potenziati e modernizzati le arterie ferroviarie, raddoppiati i binari, elettrificate molte linee, poste stazioni di smistamento adeguate, migliorati gli impianti fissi, rettificati i tracciati diminuendone le distanze fra i centri più importanti, costruiti vagoni frigoriferi secondo il piano quinquennale di ammodernamento del 1957-1962. Ma ecco che agli ingenti sforzi finanziari per assicurare alle linee una maggiore potenzialità e un più proficuo utilizzo, in aggiunta a quelli ingentissimi compiuti per la ricostruzione della rete ferroviaria distrutta dalla guerra, sorgono le autostrade in parallelo con i tracciati ferroviari ed in concorrenza con le ferrovie. Sicché in luogo di un rapporto di integrazione fra ferrovie e strade si viene ad istituire un rapporto di concorrenza. E si noti che una autostrada costa quasi quanto una linea elettrificata a doppio binario. Quando l'onorevole Biaggi dice che bisogna dare una impronta coraggiosa alla nostra gestione ferroviaria perché le ferrovie assorbano quanta merce possibile eliminando dalle nostre strade gli autotreni con rimorchio ed evitando, come avviene in Svizzera e in Germania, il carico e scarico delle merci, io domando all'onorevole Biaggi fino a che punto il Ministero dei trasporti debba ridurre, per fronteggiare la concorrenza dei trasporti in strada, il prezzo politico che già comporta un *deficit* costante, nel bilancio dell'amministrazione ferroviaria, di 40 miliardi l'anno. Io non intendo entrare in argomento per esprimere

un giudizio affrettato ed anche perché mi allontanerei dal tema fondamentale. Ma non v'è dubbio che ove si dovesse concludere che anche le arterie principali ferroviarie sono ormai superate dalla strada, si dovrebbero evitare ingenti investimenti nel campo ferroviario ed incoraggiare gli investimenti autostradali. Ove si pervenisse ad un giudizio diverso e cioè che reti ferroviarie tecnicamente ed economicamente vitali compiono ancor oggi la loro importantissima funzione, come sono convinto, allora bisognerebbe vietare ove possibile, la costruzione di certe autostrade.

Si impone altresì, un coordinamento delle vie terrestri con le vie marittime perché molti porti non riescono a saldarsi al proprio retroterra per la carenza di un idoneo sistema viario, e perciò a sviluppare, in termini economici, un proprio *interland*.

La realizzazione ad esempio dell'autostrada Ceva-Savona farà del porto di Savona il naturale sbocco, al mare, dell'industria piemontese. Ancora nel settore marittimo un tipico esempio di cattivo investimento è dato dalla linea cosiddetta del periplo italico il cui esercizio costa allo Stato oltre mezzo miliardo l'anno con un movimento complessivo di circa 50.000 tonnellate all'anno. Il movimento di ogni tonnellata costa pertanto allo Stato oltre 10.000 lire mentre il nolo che paga l'utente è di 2 a 3 mila lire. Una linea perciò passiva in concorrenza con la ferrovia e con la strada.

Un coordinamento infine fra i vari sistemi di trasporto si impone nei confronti del trasporto aereo. L'aereo infatti, svolge trasporti il cui valore economico è concorrenziale nei confronti di altri sistemi e cioè nel collegamento con le isole e in particolare con la Sardegna.

Com'è noto il collegamento con la Sardegna avviene a mezzo dell'aereo e prevalentemente per via marittima. Orbene mentre il trasporto marittimo dei passeggeri avviene applicando le tariffe ferroviarie che viggono nelle altre regioni, lo stesso non può dirsi per il trasporto delle merci di qualità specialmente deperibili. Se per le merci di massa o povere (sale e carbone), il trasporto marittimo è più vantaggioso di quello terrestre, per le merci di qualità specialmente deperibili (gli ortofrutticoli, pesce, ricotta, ecc.) si verifica un forte aumento rispetto alle tariffe ferroviarie per effetto delle « quote di transito » derivanti dal doppio trasbordo. Si è creduto di evitare le operazioni di imbarco e sbarco traghettando i carri ferroviari. Fra

breve, sarà inaugurato il servizio delle navi traghetto da Civitavecchia a Olbia. Ciò comporterà un maggiore onere da parte dello Stato. Vero è che tale maggiore onere non deve evidentemente influire nella soluzione di un problema che costituisce l'aspirazione delle popolazioni sarde di conseguire, in materia di trasporto delle merci, parità di trattamento con le popolazioni delle altre regioni; rimane però l'incognita della regolarità e continuità dei servizi di traghetto, dato che la rotta Civitavecchia-Olbia è aperta a tutti i tre caratteristici venti del Tirreno: lo scirocco, il libeccio e il maestrale, venti che ostacolano e qualche volta impediscono la navigazione.

Ma se si fosse operato, attraverso un organo coordinatore, di tutte le vie di comunicazione forse si sarebbe scelto, sia pure a titolo sperimentale, il trasporto aereo come il più idoneo per il trasporto delle merci di qualità.

Del resto, i meravigliosi progressi della tecnica aviatoria, hanno da tempo imposto l'aereo in molti paesi dell'America del nord e del sud come il mezzo più idoneo e più economico per il rapido trasporto delle merci deperibili sui mercati di consumo. Si impone quindi l'urgente necessità di un coordinamento degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti per il loro migliore utilizzo evitando investimenti antieconomici nel supremo interesse dell'economia italiana e della collettività nazionale.

A titolo di cronaca dirò che fin dal 1947 con decreto interministeriale del 18 gennaio 1947 si istituì presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici una commissione per lo studio di un piano regolatore generale delle nuove vie di comunicazioni ferroviarie in relazione a quelle stradali, fluviali, marittime ed aeree. Ma quella commissione ebbe breve vita e sono sempre state sconosciute le cause della sua morte. Si parla da tempo di un Consiglio superiore dei trasporti. Lo si chiami come si vuole, importa solo che quest'organo coordinatore nasca e non muoia. Non muoia perché non si debbono spendere disordinatamente e forse inutilmente i miliardi del contribuente italiano in un settore così vitale quale quello delle comunicazioni, il cui coordinamento e la cui efficienza costituisce la condizione fondamentale sulla quale si impernia la valorizzazione economica e sociale di una nazione.

Detto ciò, desidero intrattenermi particolarmente sull'articolo 6.

Leggiamo l'articolo 6:

« I materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade — compresi i relativi edifici ed opere accessorie — eseguite direttamente dall'A.N.A.S. o in concessione, sono esenti dalle imposte di consumo.

L'imposta eventualmente già pagata in base a liquidazione definitiva non è ripetibile ».

Per l'onorevole Cervone il primo comma dell'articolo 6 così come è formulato viene a togliere una fonte di introiti ai comuni attraversati dalle costruende autostrade. L'onorevole Cervone è anche contrario al secondo comma dello stesso articolo, perché si verrebbero a favorire le imprese costruttrici, a carico delle quali sarebbe stato posto, per clausola contrattuale, l'imposta di consumo.

L'onorevole Angelini è per la totale soppressione dell'articolo 6, concordando nelle ragioni esposte dall'onorevole Cervone. E così pure gli onorevoli Amendola, Bottonelli, Busetto, Cianca, Misefari che hanno presentato un emendamento in tal senso. L'onorevole Lombardi invece è per la soppressione del secondo comma, mentre quanto al primo comma egli vuole molto giustamente si precisi che la concessione riguarda solo le autostrade e non le strade.

Per la soppressione del secondo comma dell'articolo 6 si sono pronunciati anche gli onorevoli Ceccherini e Barone.

Mi permetto anzitutto chiarire un punto che mi sembra essenziale ai fini di una cosciente decisione. L'errata formulazione dell'articolo 6 ha creato in molti colleghi che sono intervenuti, non escluso l'onorevole Camangi che pure è un esperto in materia, un grosso equivoco:

Il primo comma dell'articolo 6 suona così:

« I materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie eseguite direttamente dall'A.N.A.S. (o in concessione) sono esenti dalle imposte di consumo ».

Ma, onorevole Camangi, onorevole Cervone, quando mai le strade e gli edifici ed opere accessorie eseguite direttamente dall'A.N.A.S. sono state soggette al pagamento della imposta di consumo?

Anche gli edifici ed opere accessorie sono esenti dalla imposta di consumo, onorevole Alessandrini e onorevole Ripamonti.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1959

Ed infatti l'articolo 29, n. 5, del testo unico per la finanza locale (regio decreto 14 settembre 1931, n. 1438) dice chiaramente: « Sono esenti dalle imposte di consumo i materiali adoperati dalle Amministrazioni dello Stato e dalla Croce rossa e tutti gli altri generi, eccettuati i viveri ad uso delle Amministrazioni stesse e della Croce rossa ».

D'altro canto l'articolo 39 del regolamento imposte di consumo precisa:

« L'esenzione stabilita dall'articolo 29, n. 5, del testo unico è ammessa per i materiali adoperati dalle Amministrazioni dello Stato e dalla Croce rossa nelle costruzioni, rifacimenti e riparazioni di edifici eseguiti a totale spesa delle stesse, anche se i lavori siano effettuati in appalto ».

E l'articolo 34 del regolamento precisa:

« Si considera edificio qualsiasi specie di costruzione stabilmente infissa al suolo ed assicurata permanentemente alle rive, nonché ogni altra costruzione edilizia che abbia carattere di stabilità comprese le opere d'arte stradali, portuali e simili ».

Ora ai sensi della legge 17 aprile 1948, n. 547, articolo 55, l'A.N.A.S. è a tutti gli effetti dichiarata Amministrazione dello Stato. Ne consegue che l'A.N.A.S., allo stato della attuale legislazione è esente dall'imposta di consumo per tutte le costruzioni.

Ma allora qual'è il fatto nuovo che si vuole introdurre con questo articolo? È la esenzione dalle imposte di consumo per le autostrade eseguite in concessione e ciò perché all'istituto della concessione l'A.N.A.S. deve ricorrere tutte le volte voglia reperire ulteriori mezzi, integranti quelli insufficienti apprestati dallo Stato.

Attualmente, infatti, vi è una sentenza della Corte di cassazione, onorevole Cruciani, per cui alle società concessionarie corre l'obbligo, *de jure condito*, della corresponsione delle imposte di consumo soprattutto perché si tratta di opere eseguite con parziale contributo dello Stato (Sentenza Corte di cassazione 24 aprile 1946, n. 500).

Perché si vuole che anche i materiali adoperati per la costruzione delle autostrade eseguite attraverso l'istituto della concessione siano esenti dalle imposte di consumo? Perché, come detto nella relazione, e come ha ricordato l'onorevole Cruciani e l'onorevole Biaggi, siano accordate all'A.N.A.S. le stesse agevolazioni previste per le strade ferrate e per le tramvie extraurbane sia pubbliche che private, secondo quanto è detto all'articolo 67

del regolamento e cioè: « l'esenzione dalle imposte di consumo prevista dall'articolo 29, n. 3, del testo unico è applicabile a tutte le strade ferrate pubbliche e private, cioè anche le ferrovie secondarie gestite da società finanziarie su concessioni dello Stato, ed alle tramvie extraurbane a traffico completo, cioè con diurno servizio di merci e viaggiatori. L'esenzione deve intendersi riferita a tutto ciò che è direttamente connesso ai detti servizi, compresi i locali di direzione, amministrazione, contabilità e simili, ovunque siano situati ».

In verità sembra strano che non si debbano estendere in favore dell'Amministrazione dei lavori pubblici norme giuridiche valide da ben 18 anni per l'Amministrazione delle ferrovie! Eppure oggi la ferrovia è stata superata, sotto certi aspetti, dalla strada divenuta la nuova, insostituibile, preminente arteria di comunicazione.

Né sono sufficienti, onorevole Cervone e onorevole Angelini, le obiezioni, secondo cui con l'articolo 6 si viene ad eliminare nei comuni una fonte di introito. E i vantaggi di cui essi beneficiano con una più intensa attività economica e con un conseguente incremento di redditi derivanti dall'attraversamento delle autostrade?

Senza tener conto che l'imposta di consumo va esatta *una tantum*.

Non è superfluo sottolineare che con la estensione della esenzione delle imposte di consumo ai materiali per la costruzione delle autostrade in concessione, si ha una diminuzione del costo dell'opera dell'ordine del 3 per cento e quindi una maggiore possibilità di investimenti per la realizzazione di un più ampio piano di autostrade.

Rimane da esaminare la richiesta di soppressione del secondo comma. A me sembra che tale richiesta possa essere accolta perché le ragioni che si adducono ci sembrano molto convincenti. Infatti con il mantenimento del secondo comma (che, si riferisce ai tratti di autostrada già iniziati e per cui, in virtù dell'articolo 46 del Regolamento delle imposte di consumo, è già stato pagato il terzo presunto della imposta finale) si verrebbero a favorire le imprese costruttrici i cui lavori sono stati aggiudicati sotto il regime del capitolato speciale per le opere pubbliche che all'articolo 24 accolla, appunto, all'impresa costruttrice l'onere di tutte le tasse e imposte, comprese le comunali e di consumo, gravanti sull'opera. In conseguenza di ciò, in sede di offerta, è stato dall'imprenditore tenuto conto del pagamento dell'imposta di consumo (che è del 3 per cento

sul costo dell'intera opera pari all'8 per cento sui materiali messi in opera, materiali che incidono intorno al 40 per cento del costo):

E per i tratti di autostrada già appaltati e non iniziati? Anche per questi tratti ingiusta apparirebbe la esenzione delle imposte di consumo per le stesse ragioni che ho dianzi esposto. Tutto ciò onorevole Angelini, a prescindere dal fatto se le società concessionarie siano costituite da privati o da consorzi di comuni, o da aziende I.R.I. come in effetti lo sono.»

Ed allora l'articolo 6 potrebbe essere così formulato: « Sono esenti dalle imposte di consumo oltre i materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite direttamente dall'A.N.A.S., anche quelle occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione date in concessione.

Tale esenzione non si estende ai materiali occorrenti per le opere iniziate o appaltate ».

Il secondo comma dell'articolo, da me proposto, potrebbe anche essere formulato così:

« Tale esenzione non si estende ai materiali già impiegati.

Per i lavori non eseguiti, ma appaltati al momento dell'entrata in vigore della presente legge, le somme che si sarebbero dovute pagare per imposta consumo sui materiali, saranno versate all'A.N.A.S. e considerate come economie reimpiegabili da parte dell'A.N.A.S. stessa per la applicazione della presente legge ».

Desidero infine intrattenermi sull'articolo 8.

Leggiamo l'articolo 8:

« Alla copertura della spesa di lire 1 miliardo per l'esercizio 1958-59 ai sensi dell'articolo 2 si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 122-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio stesso.

Alla copertura della spesa prevista dagli articoli 1 e 2 per gli esercizi successivi al 1958-59 si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate.

In caso diverso si provvederà mediante riduzione per pari importo dei capitoli concernenti gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

L'onorevole Camangi rileva che per la prima volta viene inserita una forma nuova di copertura della spesa. Il secondo comma, a suo giudizio, non appare necessario, anche

perché gli impegni che si assumono debbono essere sempre coperti in qualche modo da entrate sicure. Egli considera altresì grave dal punto di vista legislativo la dizione del terzo comma.

È perciò per la soppressione del terzo comma, sia perché sostanzialmente dannoso, sia perché esso costituirebbe uno strano precedente legislativo. Dello stesso parere, è l'onorevole Alessandrini specie per il terzo comma il cui contenuto, egli dice, è tale che potrebbe annullare completamente la portata di questo provvedimento.

Egli pensa che la Commissione debba insistere affinché, in ogni caso, la portata finanziaria di questa legge non venga menomata e che il bilancio dei lavori pubblici non abbia a subire riduzione alcuna. Dello stesso parere è altresì l'onorevole Ripamonti.

Personalmente, pur condividendo le eccezioni degli onorevoli Camangi, Alessandrini e Ripamonti, penso che si possa agevolmente emendare l'articolo 8 sì da dilguare le preoccupazioni dei colleghi.

In effetti una formulazione così generica, quale quella del secondo comma, è poco tranquillante; così pure l'altra del terzo comma non può che lasciarci perplessi. Infatti se ciò fosse sufficiente ai fini della costituzionalità della legge, da questo momento in poi, per l'autorizzazione di una qualsiasi spesa, non sarebbe necessario, per la copertura, il riferimento ad una determinata entrata. Ma ciò non è, tanto è vero che si è sentito il bisogno di aggiungere il terzo comma proprio ai fini della costituzionalità della legge stessa. Ma proprio il terzo comma non può essere accolto sia perché non è possibile conoscere i capitoli e le somme ad essi relative, sia perché sottrarre eventualmente 20 miliardi dal già modesto bilancio dei lavori pubblici vorrebbe significare la mancata esecuzione di importanti opere relative ad alcuni capitoli del bilancio.

L'articolo 81 della Costituzione, al quarto comma, nella sua fedele e rigorosa interpretazione impone che la legge che autorizza una qualsiasi spesa debba prevedere i mezzi per la copertura della intera spesa. Secondo una interpretazione lata dell'articolo 81 ci si è sempre limitati a prevedere i mezzi della copertura per l'esercizio in corso.

Così si è sempre operato per tutte le leggi speciali mentre per le leggi organiche si è stabilito che i fondi fossero annualmente iscritti in bilancio.

Pertanto si ritiene necessario emendare il secondo comma attraverso un diretto riferimento ai mezzi di copertura.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1959

Del resto, la stessa relazione precisa a quali maggiori entrate debba farsi ricorso: « Esse saranno date dall'incremento delle entrate statali previste per i prossimi anni, e in modo speciale, dal prevedibile aumento del gettito della imposta di fabbricazione sugli olii minerali ».

Ora il mio emendamento, che trova l'adesione degli onorevoli Amendola ed altri, e trae ispirazione dalla relazione, è così formulato:

« Alla copertura della spesa prevista dagli articoli 1 e 2 per l'esercizio 1958-59 e successivi si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate derivanti dalle disposizioni che regolano l'imposta sugli olii minerali e sulla vendita dei veicoli a motore ».

Conserveremmo in tal modo il principio della unità del bilancio e avremmo una destinazione specifica di copertura.

E non dica l'onorevole Commissione del bilancio, che così facendo si viene a costituire una imposta di scopo vietata del resto dall'articolo 39 della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Ma, onorevoli colleghi, si ha l'imposta di scopo quando essa si istituisce esclusivamente e contemporaneamente per un determinato fine. Qui è il contrario. Esiste il fine che è quello della costruzione delle autostrade e per reperire i mezzi di copertura si fa ricorso alle prevedibili maggiori entrate di una imposta esistente. E ciò proprio risponde alla lettera e allo spirito del quarto comma dell'articolo 81 della Costituzione:

« Ogni legge che importi nuove e maggiori spese deve indicare i mezzi per farvi fronte ».

Conseguentemente verrebbe eliminato il terzo comma. Rimane solo da dimostrare se queste prevedibili maggiori entrate possono verificarsi.

Esaminando la consistenza del parco motoristico italiano negli ultimi 7 anni e cioè dal 1950 al 1957 si ha:

1950: consistenza del parco motoristico 1.291.172 di cui 571.298 autoveicoli;

1957: consistenza del parco motoristico 4.988.546 di cui 1.650.837 autoveicoli.

Dall'esame di queste cifre, si rileva come in 7 anni i motoveicoli siano quintuplicati e gli autoveicoli triplicati, sicché complessivamente la consistenza del parco motoristico è quasi quatruplicata.

Di conseguenza, anche gli introiti derivanti allo Stato dalle imposte sulla vendita della benzina, nafta, ecc. e della vendita dei veicoli a motore sono annualmente aumentati, per cui si ha:

1950, 160 miliardi;

1957, 400 miliardi.

Vi è stato cioè un aumento medio annuale di 35 miliardi.

È da notare anzi che mentre nel 1956 gli introiti sono saliti a 341 miliardi, nel 1957 hanno raggiunto la cifra di 400 miliardi. Dal 1956 al 1957 vi è stato cioè un incremento di 58 miliardi pari al 17 per cento. I dati del 1958 non sono stati ancora ufficialmente resi noti. E da ritenere tuttavia, sui dati ufficiali che si sono potuti assumere, che nel 1958 si sia verificato un incremento pari a circa il 12 per cento degli introiti del 1957.

Nel 1958 gli introiti si saranno aggirati intorno a 440 miliardi di lire.

È un prevedibile incremento annuo che supera del doppio la copertura della spesa di 20 miliardi annuali prevista per vari esercizi finanziari dalla legge in discussione.

Accogliendo l'emendamento testé illustrato, si introdurrebbe per la prima volta in campo legislativo il principio, da anni auspicato da me, dal Parlamento, dalla stampa tecnica e finanziaria italiana, di restituire alla strada un piccola parte del moltò che la strada dà all'erario.

Lo Stato dia al Ministero dei lavori pubblici e quindi all'A.N.A.S. l'incremento annuo degli introiti che gli derivano dalla strada e non vi sarà più bisogno di leggi speciali.

Occorrerà una sola legge organica che assicurerà all'A.N.A.S. i mezzi necessari onde ammodernare in breve tempo, tutta la rete statale, provinciale e comunale e a realizzare altri tratti di autostrada ritenuti effettivamente redditizi. Andrebbe a suo alto onore, onorevole Togni, l'aver risolto definitivamente il grave, importante, spinoso problema della viabilità stradale del nostro paese.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore per la sua chiara esposizione.

CASSIANI. Chiedo alla cortesia del Presidente la facoltà di illustrare in questo momento, con estrema brevità, un mio ordine del giorno, anche allo scopo di dissipare le errate interpretazioni che di esso potrebbero essere date.

PRESIDENTE. In via eccezionale non ho difficoltà a dare la parola all'onorevole Cassiani.

CASSIANI. L'ordine del giorno da me presentato è del seguente tenore:

« La IX Commissione permanente
esaminato il disegno di legge relativo alla sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale,

impegna il Governo

a dare pronta esecuzione alla autostrada Salerno-Reggio Calabria, la quale fa parte del piano poliennale di grande massima per lo sviluppo e il miglioramento della rete autostradale italiana previsto dalla legge 21 maggio 1955, n. 463 ».

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è l'unica autostrada che rientra propriamente nel « Mezzogiorno geografico ». So bene che è ormai entrata nell'uso la distinzione tra « Mezzogiorno politico » e Mezzogiorno geografico », ma è altrettanto certo che il « Mezzogiorno geografico » è la più naturale espressione della coscienza pubblica del sud.

Ora questo Mezzogiorno è totalmente assente, per quanto riguarda l'esecuzione del piano per la costruzione di autostrade. Occorre rimediare a questa frattura, e sono convinto che il Ministro, nella sua sensibilità, provvederà nel senso auspicato.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole relatore per la relazione veramente completa, netta, dettagliata, particolarmente meritevole di considerazione che egli ha svolta e che riduce in modo notevole la necessità del mio intervento, intervento che, comunque, cercherà di essere preciso per tutte quelle richieste o quelle critiche o quelle sottolineature le quali impegnano indubbiamente la responsabilità e l'indirizzo politico del Governo.

Ringrazio anche gli onorevoli colleghi che, in numero veramente notevole e con ampiezza altrettanto rilevante, sono intervenuti, di volta in volta, nella discussione portando lumi, facendo critiche o osservazioni; tutte cose utili, anche quando non possono avere un seguito legislativo, perché tendono a precisare quello che può essere un aspetto non troppo chiaro della situazione o della legge.

Prima di passare a puntualizzare i vari elementi che hanno caratterizzato la situazione e le varie proposte, permettetemi di farvi rilevare — cari colleghi — come questo disegno di legge risponda ad esigenze molteplici, non solo relative alla viabilità (miglioramento della circolazione ed alleggerimento del peso notevole del traffico che grava su ogni chilometro

delle nostre strade), ma anche di carattere sociale, perché si tratta di duecento e più miliardi i quali, in grandissima parte, si trasformeranno, poi, in spese di mano d'opera. E voglio aggiungere che l'A.N.A.S. ha già preparato, in modo encomiabile, tutti i programmi relativi agli interventi resi possibili dall'approvazione di questa legge, sicché una volta che il disegno di legge sarà trasformato in legge, come ci auguriamo, sarà possibile, in un tempo relativamente breve, passare senz'altro alla fase esecutiva. In proposito, devo tuttavia far presente che, pur facendo dei miracoli, occorreranno sempre tre mesi — dal momento in cui la legge verrà pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* — prima di poter dare il primo colpo di piccone alla prima strada su cui è previsto l'intervento, perché, prima la legge dovrà essere varata anche al Senato, pubblicata, e quindi, dovranno essere indetti gli appalti e presi in consegna i singoli lavori da parte degli appaltatori.

Ora, se considerate che la stagione-migliore è proprio questa e la stagione utile a questi lavori si chiude — o per lo meno li rallenta in grandissima parte dell'Italia — fra quattro o cinque mesi, è facile arguire che, se dovessimo ancora ritardare di un mese oltre i tre già previsti, potremmo dire che fino al 1960 non si potrà por mano a questa enorme mole di lavoro.

Questa osservazione ha un valore tanto maggiore, in quanto il disegno di legge risulta presentato, fin dal 25 novembre 1958 — cioè sei mesi fa — e contro di esso non si è levata finora una sola voce discordante. Vi sono state, è vero, delle proposte di modifiche, ma, come legge in sé, mi pare che essa abbia incontrato l'approvazione unanime da parte di ogni settore della Camera.

Ecco perché mi permetto di pregarvi di vedere se è possibile, nel più breve tempo, mettere la parola « fine » a questa legge, tanto più che il programma generale delle autostrade e delle strade statali è in fase di anticipata esecuzione. Infatti, a parte le critiche in mala fede o lo spirito di cattiva lega (in questi giorni una rivista dell'automobilismo ha pubblicato una vignetta sotto la quale è detto che lo Stato prende 400 miliardi all'anno dalla motorizzazione e ne spende 35, mentre voi stessi state discutendo di cifre che superano i 200 miliardi) e a parte il programma della viabilità minore per il quale non abbiano responsabilità (per quanto siano stati allungati i termini originariamente previsti molto ristretti, purtroppo le province non hanno ancora risposto ai nostri inviti, anche perché

— bisogna riconoscerlo — la procedura è molto lunga), sul programma statale noi abbiamo oltre un anno di anticipo. Basta vedere quelli che sono i termini dell'autostrada del sole, della quale fra un mese inaugureremo il tratto completo Bologna-Milano che doveva essere inaugurato nella primavera prossima; mentre per la primavera prossima è ormai fissata la inaugurazione della Firenze-Milano, inizialmente prevista per la fine del 1961. Così pure è da dire per il tratto Firenze-Monte San Savino, che fra poco entrerà in fase di esecuzione, essendo ormai in corso l'appalto; così anche per il tratto Roma-Magliano Sabino e Roma-Capua, che andranno in appalto fra poco. Per concludere il quadro dell'autostrada del sole, è da dire che rimane da determinare l'arrivo e la partenza della medesima da Roma, per i quali mi riservo, anche in relazione al nuovo piano regolatore, di costituire una commissione mista, fra noi e il comune di Roma, per stabilire questi ulteriori dati.

Ma, oltre a questa, i lavori su tutte le autostrade sono in stadio avanzato rispetto al programma.

Sono d'accordo con quelli che hanno parlato di legge limitata, con fondi ancora inadeguati. Però, forse non si sarebbe in errore se si dicesse che, qualora i fondi stanziati fossero stati 400 o 600 miliardi, probabilmente si sarebbe finito per riconoscere che ne occorrebbero 800 o 1.400.

Una cosa, comunque, va detta: che bisogna, con spirito di estrema concretezza e realtà, guardare alla situazione di fatto. Mai in Italia, nel quadro degli interventi dello Stato per opere pubbliche, si è avuto un intervento così massiccio e sostanziale, sia pure conseguente alle necessità, come quello attuale, nel settore stradale.

Ieri ho avuto una lunga conversazione con il Presidente della Commissione internazionale dei trasporti del M.E.C., al quale — a proposito degli accordi che abbiamo preso nel 1950 a Ginevra, circa l'adeguamento delle strade internazionali — facendo una puntualizzazione della situazione, ho potuto dare notizie tranquillizzanti su quello che è il nostro programma, confermandogli anche che siamo favorevoli — non credo che vi possano essere difficoltà a questo riguardo — ad uniformarci, sul piano tecnico e giuridico, nei limiti del possibile, ai regolamenti, sistemi costruttivi ecc. degli altri paesi, in modo di favorire il raggiungere, anche per la viabilità e la circolazione, una vera unità, nel più breve tempo possibile. Sono passati i tempi in cui ogni comune aveva un suo regolamento e suoi par-

ticolari sistemi di costruzione: oggi abbiamo un piano unico nazionale e domani avremo un piano unico europeo per la disciplina della circolazione, dei sistemi costruttivi, ecc.

E a noi fa piacere una cosa, e non è retorica e bisogna pur dirla: in fondo, tutti gli itinerari internazionali sono formati da strade che partono dall'Italia, da Roma; sono le vecchie strade romane che, ancora una volta, vengono riconosciute come gli unici itinerari che possono unire tutti i paesi della nostra Europa.

Si dice che il fondo in stanziamento è limitato, inadeguato. Siamo perfettamente d'accordo; però, è molto meglio prendere quello che intanto è possibile avere anziché attendere le grandi cose, quando le grandi cose, noi che abbiamo possibilità limitate, non possiamo realizzarle. Ecco perché vorrei che entrassimo più pacificamente in quello che è lo spirito, in quelli che sono i limiti della legge.

Così quando mi si parla di autostrade nuove, o da ampliare o da allungare, noi siamo fuori del seminato, perché questa legge non intende intervenire nelle autostrade. Forse sarebbe stato meglio non includervi la Bologna-Pescara; ma, una volta inclusa, non possiamo stralciarla: vuol dire che, per quanto riguarda la revisione delle autostrade e il loro aggiornamento, ci potremo rivedere, magari in sede di bilancio, dove, pur discutendo su piani generali, è possibile sempre scendere a piani più particolari.

Insomma, tutte le richieste nuove che possono essere state fatte, pur avendo ciascuna una sua giustificazione, sono al di fuori di quelle che sono le finalità di questa legge, la quale, in modo particolare, intende rispondere all'impegno che l'Italia ha assunto nel 1950 a Ginevra per quanto riguarda il « Codice » e la sistemazione dei grandi itinerari internazionali.

Posso ammettere che, da un certo punto di vista, l'inserimento della cartina nel testo del disegno di legge sia stato, se non un errore, almeno inopportuno; tuttavia, esso ha risposto a determinate esigenze formali, non ultima quella di coordinare ogni legge con le altre precedenti. Così, avendo noi apportato una modifica al piano delle autostrade con l'aggiunta della Bologna-Pescara abbiamo proceduto anche all'aggiornamento della cartina. D'altra parte, la cartina ha valore puramente indicativo, come valore puramente indicativo hanno i tracciati che uniscono le diverse città con linee rette, qualunque siano i percorsi effettivi, analogamente a quanto viene fatto per gli

orari ferroviari. Quindi, su queste obiezioni pregherei di non insistere.

Il nostro relatore ha fatto delle osservazioni, che mi hanno allargato il cuore e che io, in altri termini ma con eguale intonazione ed eguale valutazione, ho fatto nel mio primo discorso come ministro dei lavori pubblici, in occasione della discussione del bilancio, ed ho ripetuto lo scorso anno. Cioè: le autostrade, egregi colleghi, sono un lusso. Posso capire che vi sia un certo numero di autostrade, soprattutto, quando rispondono a determinate esigenze; ma è fuor di dubbio che l'autostrada non sana una situazione economica: l'autostrada è come un treno rapido che parte da Roma ed effettua la prima tappa, per esempio, a Pisa, passando, sì, per tutte le località della linea, ma non migliorandone certo le condizioni economiche.

Si è fatto un riferimento alla legge sull'A.N.A.S. Tengo a dire che, probabilmente in questa settimana, altrimenti nella prossima, sarà sottoposto al Consiglio dei ministri un disegno di legge per il riordinamento dell'A.N.A.S., disegno di legge già pronto e al quale ieri ho dato gli ultimi ritocchi. Esso dovrebbe rispondere, non solo alla maggiore importanza alla quale è assunto questo Istituto, ma anche alle sue nuove esigenze: infatti l'A.N.A.S., sorta quando avevamo soltanto 5.000 chilometri di strade nazionali, si trova ora a gestire una rete di 40 mila chilometri, ossia otto volte superiore.

Infine, nelle osservazioni di carattere generale, si sono fatte osservazioni per quanto riguarda la copertura. In proposito, non sarà inutile dire che qualche volta dobbiamo fare dei salti mortali per giustificare delle formule che poi sostanzialmente rispondono a quella che è la fiducia che abbiamo nell'avvenire della nostra economia; ad ogni modo, non posso non riconoscere la fondatezza della richiesta di togliere quel famoso « terzo comma » che io stesso ho inserito « *oborto collo* ». Bisogna tener presente, però, che questa norma è stata già discussa ed approvata dalla Commissione del bilancio e che, quindi, qualunque modifica comporterebbe l'obbligo del riesame da parte di questa Commissione.

Uno degli argomenti ripetutamente affacciati — e mi dispiace parlarne, perché, pur essendo un meridionalista convinto (e credo di poter avere qualche precedente in materia), non amo dividere l'Italia in nord, centro, sud e isole — è quello dell'interesse di una zona rispetto alle altre. Io credo che dobbiamo in tutte le nostre azioni vedere l'interesse generale dell'equilibrio degli interessi particolari,

non della loro contrapposizione. E, quindi, ogni qual volta prendiamo delle decisioni, queste debbono essere rivolte a far sì che quello che è il mercato di produzione, come quello di consumo, sia distribuito nel miglior modo, su tutto il suolo della nostra Patria.

Fatta questa premessa, mi incombe l'obbligo di replicare, così come già ha fatto brillantemente il Relatore, alle osservazioni mosse. Posso, così, dirvi — per quanto riguarda le autostrade, a proposito della legge 21 maggio 1955 — che, su un totale di 100 miliardi di contributo, che corrispondono a 300 miliardi di capitale investito, l'Italia meridionale ha avuto 28 miliardi e 130 milioni, corrispondenti ad un capitale investito di 81 miliardi e 115 milioni. Volete il dettaglio? Eccolo:

Napoli-Pompei (raddoppio), contributo 800 milioni;

Napoli-Bari, contributo 10.560 milioni;

Autostrada del Sole (Frosinone-Napoli), 16.770 milioni.

In totale, quindi, 28 miliardi e 130 milioni di contributo, su un totale di 100 per tutta l'Italia.

Per quanto riguarda l'autostrada Bari-Napoli, è imminente la decisione finale. Ogni volta che si deve fare una scelta, l'angoscia si impadronisce di coloro che debbono decidere, perché essi si trovano di fronte a due, tre, quattro soluzioni diverse. Anche in questo caso esse sono tre: quella di Avellino, quella di Benevento e quella di Salerno. È evidente che la scelta, accontentando gli uni, lascerà scontenti gli altri due; e per altri due intendo, nel caso specifico, qualche milione di cittadini! Ora, non rimane che mettere della buona volontà per appianare queste situazioni che, altrimenti, non si risolveranno mai. L'essenziale è che — così come stiamo facendo — si cerchi di risolverle in relazione ad elementi obiettivi, i quali si riferiscono, non solo e non tanto alle distanze e ai costi, quanto piuttosto agli elementi economico-sociali.

Vi annuncio che, per quanto riguarda la prosecuzione dell'autostrada Milano-Napoli, dopo il magnifico raddoppio della Napoli-Pompei, stiamo progettando la prosecuzione fino a Paola. È ovvio che dovremo arrivare a Reggio Calabria e dovremo anche passare lo Stretto, se — come speriamo — la cosa sarà tecnicamente possibile e il finanziamento consentito. Accetto, quindi, ben volentieri l'ordine del giorno dell'amico Cassiani, naturalmente in subordine a quelli che saranno i mezzi finanziari. E voglio fare anche una anticipazione in merito a quanto sarà realizzato nel tempo, in relazione alle possibilità, a propo-

sito dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara. Essa proseguirà fino a Taranto e in questo modo avremo completato le grandi direttrici dal Nord al Sud e da Est ad Ovest.

Sempre in tema di ripartizione fra le varie zone d'Italia dei fondi disponibili, sono in grado di sottoporvi uno specchietto particolarmente interessante:

L'Italia centro-nord, con una superficie di metri quadrati 169.542, ha uno sviluppo di strade statali di 11.286 chilometri.

L'Italia meridionale ed insulare, con una superficie minore (121.562 mq.), ha una estensione di strade statali già oggi superiore, cioè di 14.233 chilometri. Il rapporto è il seguente: Italia centro-nord, 66 chilometri di strade statali per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie; l'Italia meridionale e insulare, 108 chilometri di strade statali per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie.

Per quanto riguarda le strade comunali e quelle provinciali, i comuni e le province hanno la loro autonomia. Del resto, ci sono provincie nell'Italia del Nord che sono in condizioni miserrime: ad esempio Udine e Belluno.

Aggiungo i dati sulla popolazione: Italia centro-nord 28 milioni e 908 mila abitanti; Italia meridionale e Isole 20 milioni e 276 mila abitanti. In rapporto agli abitanti, l'Italia centro-nord ha 390 chilometri di strade per ogni milione di abitanti; l'Italia meridionale ed insulare ha 701 chilometri per ogni milione. Per contro, la motorizzazione da le seguenti cifre: per ogni chilometro di strada nell'Italia centro-nord, abbiamo 160 veicoli; nell'Italia meridionale ed insulare ne abbiamo 39. Insomma si può dire che, non solo non esiste sproporzione ha centro-nord e sud, ma che esiste una considerazione particolare per le esigenze del sud.

Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, posso precisare che il piano previsto per la Campania, Abruzzi Molise, Umbria, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna cioè per l'Italia meridionale ed insulare, riguarda 92 miliardi e 256 milioni, mentre la differenza di 107 miliardi e 750 milioni riguarda il centro-nord; il che significa che c'è stata effettivamente da parte nostra una preoccupazione particolare per le strade dell'Italia meridionale ed insulare.

Non posso per ora dare gli altri dettagli chiesti dall'onorevole Camangi, il quale, uomo esperto qual'è, sa che non è possibile inchiodare con una legge un programma, il quale deve avere una certa elasticità perché si verificano spesso situazioni in relazione alle quali uno spostamento può rendersi necessario. Ad

ogni modo, per quanto riguarda la Sicilia, posso dire che essa ha il doppio di qualunque altra regione italiana, con una spesa di 25 miliardi e 552 milioni per una estensione di strade da sistemare di 1796 chilometri. Anche percentualmente, essa risulta su un livello più alto di quello delle altre regioni, perché — come ricordava l'amico Presidente Aldisio — in Sicilia ci sono strade ancora da depolverizzare e per queste strade particolarmente arretrate è prevista una sistemazione più ampia.

Non avrei altro se non aggiungere una comunicazione relativa ad un argomento ampiamente discusso ed in avanzato stato di esame, come può confermare il nostro Presidente Aldisio, anche in relazione alle istanze sue e del Relatore, onorevole Terranova. Essa riguarda la Sicilia, che è stata ad è tutt'ora una delle regioni alle quali si volgono le nostre cure del tutto particolari.

È stato affacciato da più parti quello che è il pensiero e la volontà del Governo, di includere ossia, la Sicilia nel piano autostradale italiano.

Eccomi, quindi, ad annunciarvi un emendamento per l'inclusione nella legge dell'autostrada Catania-Palermo e dell'autostrada Messina-Catania. Per questo, i 225 miliardi verranno portati a 240 miliardi. Voi sapete che i previsti 25 miliardi per l'autostrada Bologna-Ancona-Rimini-Pescara sono, in effetti sovrabbondanti: ne occorreranno non più di 17 o 18 miliardi. Sicché c'è un'aliquota di 7 od 8 miliardi da utilizzare per altre iniziative. Aggiungendo ad essa 15 miliardi disponibili, si arriva, per le autostrade della Sicilia, ad un contributo di 22-23 miliardi. Con questo riteniamo di aver reso un notevole contributo alla risoluzione del problema autostradale e delle vie di comunicazione della Sicilia. Mi riservo di darvi ulteriori notizie per quanto riguarda l'emendamento in parola e la relativa copertura.

Mi riservo di essere preciso sui singoli emendamenti e sui proposti ordini del giorno; però vi pregherei di non insistere con modifiche le quali non possono che portare complicazioni ad una legge, che a me sembra estremamente semplice e chiara.

Voglio aggiungere che naturalmente, in relazione a questo spostamento di contributi e quindi all'aumento del finanziamento, la legge, dovrà tornare alla Commissione del Bilancio; ma credo che la Commissione, come ha approvato lo stanziamento di 225 miliardi a suo tempo previsto, approverà pure questo.

Un ultimo argomento, sul quale mi sembra però che le opposizioni iniziali si siano andate

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1959

smorzando strada facendo, è costituito dall'articolo 6 del disegno di legge.

Concordo con la soluzione prospettata dal nostro Relatore, però pregherei di togliere quell'inciso che stabilisce che la legge va applicata solamente agli appalti successivi. Ciò perché praticamente tutte le autostrade sono già state attribuite e allora la disposizione avrebbe un valore puramente platonico.

Il conto sale a 9 o 10 miliardi che, se dovessero essere pagati interamente da noi, ridurrebbero da 100 a 90 miliardi il nostro disponibile e il nostro programma. È vero che lo Stato deve pensare anche alle provincie e ai comuni, ma non è questa la sede. In ogni modo, non è giusto e neanche corretto che una provincia o un comune, dopo aver insistito per il passaggio dell'autostrada, aver mandato delegazioni ed effettuato manovre a largo raggio a questo proposito (e ciò perché ritiene di dover trarre un vantaggio dal passaggio della nuova strada), carichi successivamente di tasse la costruzione stessa, non solo, ma pretenda tasse anche sul successivo esercizio del bene dal quale trae il vantaggio. D'altra parte, non è da fare differenza alcuna fra quelle gestite dallo Stato e quelle date in concessione, perché queste ultime, in effetti, sono gestite da aziende I.R.I. Senza contare che l'autostrada è solo provvisoriamente in consegna al concessionario, mentre dal punto di vista legale è di proprietà dell'A.N.A.S. e trattasi, quindi, di un bene lasciato in esercizio temporaneo. Ed allora, anche da un punto di vista dell'equità, perché le ferrovie in concessione e le tranvie sono esenti di ogni tassazione, mentre le autostrade, per costruire le quali dobbiamo fare degli sforzi notevoli, devono pagare delle cifre di tale ammontare? Ecco perché pregherei di accettare il primo comma, sia pure con le opportune modifiche; per quanto riguarda il secondo comma, invece, sono d'accordo col detto che chi ha avuto ha avuto, in modo di chiudere la partita evitando noie a chi ha già contabilizzato.

Non ho altro da aggiungere e rimango a vostra disposizione per quegli ulteriori chiarimenti che dovessero essere necessari.

PRESIDENTE. Giungere alla approvazione del disegno di legge è, senza dubbio, di sommo interesse ed urgenza. Tuttavia, e per l'ora tarda e per il fatto che fra pochi minuti avrà inizio la seduta in Aula, non ritengo che si possa concludere stamattina stessa.

Ad ogni modo, prima di procedere all'esame degli ordini del giorno, certo di interpretare anche il pensiero di molti onorevoli colleghi, desidero fare una precisazione in me-

rito al raffronto fatto dal Ministro fra l'estensione della rete stradale nazionale del Nord e quella del Sud.

Le considerazioni fatte, da un punto di vista strettamente statistico, sono pienamente rispondenti alla verità, ma, a mio avviso, esse vanno anche rapportate ai diversi elementi, storici e di ambiente, che hanno caratterizzato la vita delle diverse regioni del nostro paese e ne hanno determinato particolari sviluppi nel campo del lavoro, dell'economia e del progresso. Sono ben contento che oggi, in Italia, esistano delle amministrazioni provinciali o comunali, i cui bilanci sono, non solo in pareggio, ma addirittura in esuberanza, così che l'eccedenza viene ad essere investita in sempre nuove opere pubbliche. Purtroppo, però, molte altre provincie non si trovano in altrettanto rosee condizioni. Ed, infatti, se così non fosse, non ci sarebbe stato motivo di istituire la Cassa del Mezzogiorno. A mio avviso, pertanto, il problema consiste nella necessità di valutare obiettivamente il livello di vita delle popolazioni di alcune regioni del nostro paese, per cercare di eliminare la profonda differenziazione esistente fra esse ed altre popolazioni: una eccessiva sperequazione non è, infatti, ammissibile fra le popolazioni di una patria comune.

Ringrazio, comunque, il Ministro per l'ampia esposizione fatta alla Commissione, e per la sua dichiarazione che la Sicilia deve essere compresa nel piano delle provvidenze previste dal disegno di legge in esame.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Ad ulteriore chiarimento, vorrei aggiungere che i dati statistici da me forniti rispondono scrupolosamente alla realtà: la rete stradale meridionale è effettivamente sproporzionata rispetto a quella dell'alta Italia. Quanto alla viabilità minore, è noto come sia in corso di applicazione la legge che stabilisce un particolare trattamento per le provincie dell'Italia meridionale.

PRESIDENTE. Come ho già detto, penso che non sia opportuno iniziare ora l'esame dei vari ordini del giorno e degli articoli.

Pertanto, se non vi sono osservazioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,50.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI