

COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

VIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 MAGGIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	73
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale. (590);	
DELFINO e ROBERTI: Modifica alla legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione dell'autostrada Pescara-Napoli. (202) .	73
PRESIDENTE 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94	
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94	
ALESSANDRINI	74, 83
CAMANGI	74, 75, 91, 93, 94
TERRANOVA, <i>Relatore</i>	75, 76, 77, 78, 80, 84, 89, 93
CASSIANI	76, 81
DI NARDO	76, 91
BUNETTO	78, 93
CIBOTTO	78, 80
BORGHESE	78, 79
BOTTONELLI	79, 83, 93, 94
BECCASTRINI	80, 93
DELFINO	88
MISEFARI	81
AMENDOLA PIETRO 81, 84, 88, 90, 91, 92, 94	
DE VITO ANTONIO	82, 89, 90
CRUCIANI	83
ANGELINI GIUSEPPE	84, 87, 88
DE PASQUALE	88
SCALIA	89
DI LEO	89

La seduta comincia alle 16,30.

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

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Cruciani e Scalia sostituiscono, rispettivamente, i deputati De Michieli Vitturi e Ripamonti.

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

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

Come i colleghi ricorderanno nelle sedute precedenti è stato esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Prego l'onorevole Ministro di voler esprimere il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati.

Per primo abbiamo il seguente — a firma dei deputati Alessandrini, Baroni, Biaggi Francantonio, Bontade Margherita, Buzzetti, Camangi, Cruciani, Delfino, Di Leo, Lombardi Giovanni e Ripamonti — svolto dall'onorevole Biaggi nella seduta del 6 maggio:

« La Commissione lavori pubblici nell'approvare il disegno di legge n. 590, deliberando lo stanziamento di 240 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 attui 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 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo ordine del giorno risponde in pieno a quelle che sono le esigenze obiettive della situazione e a quelli che sono i nostri desideri. Rifacendomi a quanto già detto ieri, avremo occasione di riunirci e di fare una discussione per puntualizzare le necessità e formulare un piano generale e definitivo e coordinato di tutti i sistemi di trasporto. Quindi, è un invito che il Governo esaminerà con la massima attenzione.

ALESSANDRINI. Io vorrei pregare l'onorevole Ministro di voler accogliere il nostro ordine del giorno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accolgo, onorevole Alessandrini.

PRESIDENTE. Passiamo ora al seguente ordine del giorno dell'onorevole Camangi, il-

lustrato dal presentatore nella seduta di mercoledì 6 maggio 1959:

« 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 accettare 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 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Camangi, credo di aver dato, già ieri, un sufficiente chiarimento nel senso che, se dovessimo scendere ad un dettaglio minuzioso del programma, ciò comporterebbe un rinvio *sine die* della sua attuazione e un rinvio di parecchi mesi della stessa approvazione della legge. Prego l'onorevole Camangi di accontentarsi delle assicurazioni, che gli sono state già date, circa il programma, di massima che è stato già illustrato nella relazione alla legge.

CAMANGI. Io non ho difficoltà a rinunciare ad insistere sul mio ordine del giorno, però tengo a fare questa precisazione: quando illustrai il mio ordine del giorno l'onorevole Ministro non era presente. Ora, se avesse potuto ascoltarmi, avrebbe constatato che sono stato io stesso a porre in rilievo, nella mia richiesta, la considerazione che, in linea di massima, i programmi li fa l'esecutivo e non il legislativo. Ho detto anche, nell'illustrare il mio ordine del giorno, che è più opportuno che il legislativo approvi gli stanziamenti che occorrono all'esecutivo per attuare i programmi, piuttosto che si interessi dettagliatamente dei particolari di essi. Nel caso specifico, però, il Governo, nella sua relazione, ha esposto un programma troppo dettagliato (come constaterà lei stesso, onorevole Ministro, il programma scende addirittura ai piccoli dettagli, cioè, tratta anche di piccoli tratti di strada da siste-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

mare, allargare, ecc.) per non ritenere che esso abbia inteso scegliere le strade da inserire nel programma. D'altra parte, il programma stesso è così ampio che non si può non dedurre che con i fondi a disposizione non si possono eseguire tutte le opere, cioè che i 200 miliardi non possono essere sufficienti. In proposito vorrei anche osservare che quando si fanno provvedimenti di questo genere si indulge a qualche tentazione. Bisogna, invece, stare attenti, perché un programma come quello prospettato nella relazione, onorevole Togni, fa sorgere le più rosee speranze in tutti gli angoli della penisola e, quindi, determina anche molte delusioni, quando si constata che non tutte le opere possono essere attuate con i fondi messi a disposizione.

Fatti questi chiarimenti ed osservazioni, non insisto sulla prima parte del mio ordine del giorno.

Per quanto concerne la seconda parte, che si riferisce all'articolo 6, neppure su questa io insisto, ma faccio affidamento che quando andremo a discutere, in particolare, questo articolo, l'onorevole Ministro ci darà quelle notizie e quelle assicurazioni che mi sembrano essenziali per poter decidere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Tenga a precisare, come chiarimento, che noi, non solo intendiamo dare esecuzione a tutte le opere previste dal programma illustrato nella relazione, ma provvederemo alla sua attuazione, regione per regione, secondo un piano appositamente disposto. È evidente, però, che al programma — è forse questo il punto che dobbiamo maggiormente chiarire — non può essere aggiunta la sistemazione di altre strade, oltre quelle indicate, perché per questo mancherebbe il necessario finanziamento. Infatti, il programma non è stato approntato per dare una sistemazione perfetta, definitiva a tutta la rete delle strade statali: per chilometri e chilometri, dove non sarà necessario, noi non interverremo; mentre provvederemo ad opere di allargamento dei piani viabili, al consolidamento dei corpi stradali, alla eliminazione di passaggi a livello, al rifacimento del manto stradale in tutte quelle strade in cui questi lavori sono stati ritenuti necessari e, quindi, previsti. Questo è lo spirito e la lettera della legge che ha per scopo la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza.

CAMANGI. Ma, nella relazione, è fatta anche una distinzione: le strade per le quali verrà attuato il programma per l'intero percorso e le strade per le quali si interverrà solo in certi tratti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'A.N.A.S. ha già pronti dei progetti che possono passare subito all'esecuzione, non appena il Parlamento avrà provveduto ad approvare i relativi stanziamenti.

TERRANOVA, *Relatore*. Con i 200 miliardi previsti dalla legge, onorevole Camangi, ella può nutrire fiducia che tutto il programma previsto dalla relazione sarà attuato.

PRESIDENTE. Onorevole Camangi ritira il suo ordine del giorno?

CAMANGI. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Veniamo all'ordine del giorno degli onorevoli Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Beccastrini, Bottonelli, Busetto e Cianca:

« La Commissione dei lavori pubblici in sede legislativa,

considerato che l'inadeguatezza degli stanziamenti previsti dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, e le difficoltà finanziarie che incontrano le amministrazioni provinciali, non consentono una effettiva soluzione del problema della sistemazione e manutenzione delle strade comunali che, ai sensi dell'articolo 16 della suddetta legge, saranno classificate provinciali,

invita il Governo

a predisporre i provvedimenti finanziari necessari per assicurare un'adeguata sistemazione e manutenzione delle strade in questione, destinando una parte dei maggiori proventi derivanti dalle imposte sulla motorizzazione ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo ordine del giorno è veramente fuori della lettera e dello spirito della legge che stiamo esaminando e riguarda materia estranea al provvedimento; ad ogni modo, io posso accoglierlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Vi è poi l'ordine del giorno Delfino:

« La Commissione parlamentare dei lavori pubblici,

nell'approvare la legge n. 590, per la sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali e per l'integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale;

rileva che l'enorme sviluppo della motorizzazione e del traffico stradale richiedono provvedimenti ed iniziative ancora maggiori sia per la completa realizzazione del piano poliennale autostradale sia per il miglioramento delle strade statali di primaria importanza;

ricorda in proposito lo specifico impegno programmatico e

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

invita il Governo a presentare al Parlamento un nuovo disegno di legge che integri e completi la legge n. 590 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Delfino desidero assicurare che attueremo il programma man mano che si presenteranno le possibilità. Quindi posso accettare quest'ordine del giorno come invito.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Di Nardo, illustrato dal proponente nella seduta del 6 maggio:

« La Commissione dei 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-Pescara ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Circa l'ordine del giorno Di Nardo, ho già dato notizia della proposta del Governo di elevare lo stanziamento per le autostrade, da 25 a 40 miliardi con l'inclusione, quindi, della Palermo-Catania e della Messina-Catania, accanto alla Bologna-Pescara. È evidente che non possiamo includere in questo provvedimento altre autostrade.

Circa il programma futuro, in caso di ulteriori disponibilità di fondi, sarà data la precedenza assoluta al completamento della Napoli-Pompei-Salerno-Paola che, allo stato attuale, è già eseguita in buona parte e che noi speriamo di poterla prolungare fino a Reggio Calabria.

Ho anche detto (e non ho difficoltà a ricordarlo) che, sempre compatibilmente alla disponibilità di fondi, l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara potrebbe essere eseguita fino a Taranto.

CASSIANI. Vorrei che l'espressione che lei ha usato « precedenza assoluta » per l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno-Paola risultasse dal resoconto stenografico.

PRESIDENTE. Certamente.

DI NARDO. Io non avrei difficoltà a ritirare il mio ordine del giorno se potessi avere almeno qualche assicurazione in proposito.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il suo ordine del giorno sarà tenuto presente come raccomandazione.

DI NARDO. Grazie.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'ordine del giorno Buzzetti:

« La Commissione lavori pubblici, riunita in sede legislativa per l'esame del disegno di legge n. 590 riguardante la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali;

raccomanda all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici, la strada statale n. 36 del lago di Como e dello Spluga, strada avente importanza internazionale ed unica via di collegamento, permanentemente aperta, per la provincia di Sondrio, affinché si provveda, al più presto, alle incalzanti esigenze della circolazione, mediante il raddoppio della strada già esistente e la istituzione del senso unico ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Buzzetti che chiede la sistemazione della statale 36, sono lieto di comunicare che lavori in questo senso sono già compresi nel programma. Sarà nostra preoccupazione che la sistemazione sia la migliore possibile, magari raddoppiando la strada nei punti dove è più necessario.

Accolgo, pertanto, l'ordine del giorno Buzzetti come raccomandazione.

TERRANOVA, *Relatore*. Sarei d'avviso che tutti gli ordini del giorno che fanno riferimento a modifiche al grafico allegato si discutessero in sede di esame dell'articolo 7. Propongo, pertanto, di sospendere per ora l'esame del seguente ordine del giorno Martina:

« La Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati riunita per discutere il disegno di legge n. 590: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale »;

considerando la grande importanza economica che avrebbe il collegamento autostradale italiano in generale e quello veneto-friulano in particolare con la rete autostradale dell'Europa centro-orientale,

invita il Governo

a studiare con sollecitudine il problema che può essere risolto con la realizzazione del tronco autostradale Palmanova-Gorizia-Lubiana che garantirebbe tale commercio ».

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

PRESIDENTE. Sottopongo la proposta del relatore alla Commissione.

(Così rimane stabilito).

Passiamo, quindi, al seguente ordine del giorno Borghese e Bottonelli:

« La Commissione dei lavori pubblici, in sede legislativa,

considerato l'importanza e l'urgente necessità dell'autostrada Bologna-Ravenna, per realizzare un mezzo rapido e moderno di collegamento fra questi due centri economici e viari importanti e in rapido sviluppo,

impegna il Governo

a includere il finanziamento di detta autostrada fra quelli previsti nella presente legge ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Borghese che fa presente la necessità dell'autostrada Bologna-Ravenna, poiché l'autostrada per Rimini passerà molto vicino a Ravenna e si farà anche un raccordo con questa città, ritengo di poterlo accogliere come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo al seguente ordine del giorno degli onorevoli Amendola Pietro, Bottonelli, Busetto, Cavazzini e Cianca, illustrato dall'onorevole Busetto nella seduta del 6 maggio:

« La Commissione dei 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 ».

TERRANOVA, *Relatore*. In merito a questo ordine del giorno vorrei osservare che, essendo previsto, al fine di smaltire il traffico sulla Bologna-Padova, il miglioramento della

statale 16, sarebbe opportuno esaminare la possibilità di stanziare un contributo per la costruzione dell'autostrada Bologna-Padova.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo d'accordo, ma dove sono i mezzi per fare questa autostrada? Ho già dato la mia risposta l'altro ieri, quando ebbi il piacere di rispondere in blocco alle osservazioni e proposte che erano state fatte. È evidente che non possiamo inserire in questo programma, per l'attuazione del quale sono state già stabiliti precisi stanziamenti, altre opere. Se vogliamo prendere in esame la possibilità di aggiungere la costruzione o il miglioramento di qualche altra strada, siamo costretti a chiedere i fondi necessari, e, solo nel caso che questi fondi venissero concessi, potremmo prendere in considerazione queste proposte. Quindi, tutte le richieste che esulano da questo programma, dovranno essere inserite in un altro piano che verrà studiato in una prossima riunione che potremmo tenere quanto prima.

BUSETTO. Onorevole signor Ministro, già in sede di illustrazione dell'ordine del giorno ho fatto presente che la spesa a carico dello Stato sarebbe relativamente modesta, praticamente di 6 miliardi e mezzo. Lei certamente saprà che gli enti delle provincie interessate hanno già riunito i loro sforzi per dar vita ad un consorzio a questo riguardo. D'altra parte, se non erro, ieri ha avuto un colloquio con i rappresentanti di Padova e di altre provincie e a questi rappresentanti lei ha promesso il massimo interessamento ed ha anche indicato un certo contributo per l'opera da parte dello Stato. Posso aggiungere, anzi, che lei avrebbe parlato di un contributo del 20 per cento in relazione ai mezzi ordinari di bilancio che sono a sua disposizione. Ecco perché mi permetto chiedere, signor Ministro, di dichiarare esplicitamente che questa autostrada verrà inserita nel piano di costruzione delle autostrade da porre allo studio, così come ha avuto modo di esprimersi l'onorevole Terranova.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Io sono convinto che questa è una delle autostrade più utili e più economicamente redditizie, ed è evidente che, per quanto può rientrare nelle disponibilità normali di bilancio, il mio Ministero farà di tutto per venire incontro a questa esigenza, perché il nostro scopo, il nostro interesse principale è soprattutto quello di fare strade ed autostrade. Ma, d'altra parte, è chiaro che se mi si chiede di prendere un impegno di carattere formale, io non lo posso assumere, oltre tutto perché non saprei nemmeno fino a che punto il mio impegno potrebbe aver valore. Insomma — lo ri-

peto — io posso dire senz'altro che il mio ministero si impegnerà ad affrontare lo studio di questa autostrada, ma, oltre questa dichiarazione — e voi lo capirete bene — non posso andare.

BUSETTO. Almeno può assicurarci che il Ministero si impegna a porre allo studio il nostro problema ?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo sì.

BUSETTO. Grazie, signor Ministro.

CIBOTTO. Chiedo la parola. Desidero ringraziare il signor Ministro per le assicurazioni che ha dato all'onorevole Busetto. Desidero, però, avanzare una proposta, vale a dire che si potrebbe tentare di mettere subito in cantiere l'esecuzione di questa autostrada, adottando il metodo dei pagamenti differiti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Caro Cibotto, sono tutti pagamenti differiti, anche se ripartiti in dieci anni.

PRESIDENTE. Passiamo al secondo ordine del giorno Borghese e Bottonelli:

« La Commissione dei lavori pubblici, in sede legislativa,

considerata l'importanza delle autostrade del Sole — in stato di avanzata costruzione — e Bologna-Rimini-Ancona-Pescara — il cui inizio dei lavori è prossimo — tenuto conto dell'imprevedibile e urgente necessità di costruire un ampio anello di allacciamento di dette autostrade e delle altre che faranno capo a Bologna o che da Bologna si dirameranno,

impegna il Governo:

ad includere fra le opere più urgenti previste nella presente legge la costruzione di detto anello di allacciamento a totale carico dello Stato;

lo invita altresì a comprendere l'allargamento e il prolungamento della via Persicetana, fino a Mirandola, nel complesso delle vie di prossima sistemazione ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In relazione all'ordine del giorno Borghese-Bottonelli, devo dire che, sotto una apparenza molto semplice, nasconde una proposta di grande rilievo e di grande portata. Infatti, l'onere a carico dello Stato per l'esecuzione di un tale anello di circonvallazione, alla periferia di Bologna, sarebbe dell'importo di 6 miliardi (perché tale è il suo costo) e, d'altra parte, secondo le disposizioni attualmente in vigore la sua realizzazione è di esclusiva competenza del comune di Bologna e non dello Stato. Data questa situazione, è chiaro che io non posso prendere alcun impegno formale.

Posso aggiungere, però, che, essendomi reso conto della importanza dell'opera, ho nominato una commissione di esperti e di rappresentanti locali, al fine di studiare la possibilità, da un punto di vista tecnico, di attuare un miglior raccordo e, nello stesso tempo, vedere come si può affrontare la relativa spesa. Può anche darsi, del resto, che il mio ministero possa venire incontro in buona misura a questa cifra. Allo stato delle cose, però, io non posso assolutamente impegnarmi.

BORGHESE. Onorevole Ministro, ella afferma che si tratta di strada comunale. Io vorrei fargli osservare, invece, che l'anello di allacciamento stradale di cui si chiede la costruzione non interessa tanto la nostra città, ma una zona al di là della barriera costituita dagli impianti ferroviari, una zona, ossia, che si trova a nord dell'anello ferroviario, il quale impedisce quasi lo sviluppo della città in quella direzione. D'altra parte, la creazione di questo anello stradale di allacciamento riveste una importanza internazionale, oltre che nazionale, e risulterebbe di grande utilità per il traffico turistico che proviene dalle autostrade o si dirige ad esse. Quindi, non è un allacciamento stradale di interesse strettamente comunale.

TERRANOVA, *Relatore*. La dichiarazione fatta dal Ministro non pregiudica nulla. D'altra parte, non vi è dubbio che quella strada funziona da circonvallazione della città. Basta esaminare il piano regolatore per convincersi che è problema squisitamente di urbanistica: anche da quella parte si prevede uno sviluppo della città.

BORGHESE. Ma è anche un problema di difesa urbanistica !

TERRANOVA, *Relatore*. Mi permetto di far rilevare che l'allacciamento stradale richiesto non è un anello di semplice scorrimento autostradale, ma è un anello, un raccordo di grande comunicazione, cioè una strada che permette l'accesso da qualunque parte alla città. Ripeto, è sufficiente esaminare una pianta di Bologna, per rendersi conto che anche a nord della linea ferroviaria è previsto un ampio sviluppo urbanistico.

Non sarebbe più opportuno che il comune di Bologna o i suoi rappresentanti chiedessero al Ministro di includere la costruzione di questa strada di collegamento nel piano elaborato per le strade provinciali, in modo da poter beneficiare delle provvidenze previste dalla legge 126 ? Anche questa, a mio avviso, potrebbe essere una soluzione del problema.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è possibile che noi discutiamo su queste ri-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

chieste, in quanto non sono pertinenti alla materia trattata dal disegno di legge in esame, che riguarda precisi settori già determinati. Questi problemi potranno essere esaminati in altra seduta, come è stato già accettato di fare. Non vedo davvero come in questo programma possa essere inclusa la costruzione di un raccordo interno che interessa un comune. Posso, tuttavia, aggiungere che da parte nostra, e sempre nei limiti delle possibilità, si studierà la questione perché il finanziamento della costruzione di questo raccordo possa essere fatto rientrare in altra legge. In proposito, è da escludere la legge n. 126; si potrebbe, invece, esaminare l'opportunità di rifarci alla legge n. 589 o ad altre leggi. Un caso analogo è quello di Milano. Anche a Milano c'è la stessa situazione, per quanto riguarda l'accesso alle autostrade ed anche il comune di Milano insiste perché lo Stato provveda direttamente, a sue spese, alla costruzione del raccordo. Sono due problemi importanti, che saranno esaminati con la migliore buona volontà. Ecco perché pregherei i colleghi di non insistere sulla loro richiesta.

BOTTONELLI. Onorevole Ministro, desidero farle rilevare che il nostro ordine del giorno riguarda la costruzione di un anello di allacciamento stradale e non la costruzione di un'autostrada e, poiché questa legge prevede uno stanziamento di 200 miliardi, appunto per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali, a me sembra che nel programma possa essere inclusa anche la costruzione di questa strada.

PRESIDENTE. La legge si riferisce alle strade statali e, per giunta, già esistenti.

BOTTONELLI. Ma questa strada avrebbe certamente le caratteristiche di strada statale.

D'altra parte, non mi sembra ammissibile che si possa addossare al comune di Bologna una spesa così rilevante, per un'opera che non lo riguarda direttamente, ma che è richiesta urgentemente dalla necessità di agevolare le correnti di traffico provenienti sia da Milano che da Napoli o da altre regioni. In altri termini, la costruzione di questo anello di allacciamento stradale risponde ad un'esigenza fondamentale, che è quella che le autostrade abbiano una loro funzionalità in relazione alle altre strade statali.

In ogni modo, è necessario, onorevole Ministro, che ella si convinca che il comune di Bologna non può assolutamente sostenere questa spesa. Del resto, faccio presente all'onorevole Ministro che la strada implicherà l'attraversamento di tutto l'anello stradale cittadino con manufatti della spesa complessiva di circa

2 miliardi, per intero, necessariamente, a carico del comune di Bologna. Il che vuol dire onorevole Ministro, un pesante onere, comunque, a carico del comune di Bologna per l'attuazione di questa facilitazione di comunicazioni. Infine, onorevole Ministro, lei ha fatto riferimento ad una spesa di sei miliardi; invece, secondo le mie previsioni, la spesa si avvicina più agli 8 miliardi. Insisto, pertanto, sulla mia richiesta.

Chiedo, pure, che venga accolta anche l'ultima parte del mio ordine del giorno che riguarda l'allargamento e il prolungamento della via Persicetana fino a Mirandola, almeno per quei tratti in cui il traffico va facendosi sempre più intenso e difficile, e vorrei in proposito una precisa assicurazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, io proporrei di tenere, alla fine della discussione del bilancio dei lavori pubblici, delle apposite riunioni per l'esame singolo di tutti questi problemi che concernono sia le autostrade che le strade statali. Io ritengo che questo sia un problema che riguarda, non soltanto la città di Bologna, ma anche moltissime altre città. D'altra parte, sono problemi, questi, per i quali necessitano meditate soluzioni. Penso che anche l'onorevole Ministro possa essere d'accordo su questa mia proposta.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Certamente.

Per quanto riguarda l'ultima richiesta formulata dall'onorevole Bottonelli, dichiaro che vedremo di fare le opere richieste con i mezzi ordinari a nostra disposizione; non posso, però, prendere alcun impegno formale nel senso richiesto.

Concludendo, posso accettare l'ordine del giorno Borghese-Bottonelli come raccomandazione.

BORGHESE. Grazie, onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo ora al seguente ordine del giorno degli onorevoli Angelini Giuseppe e Beccastrini:

« La Commissione lavori pubblici, in sede legislativa,

preso atto che la strada Rimini-Novafeltria-San Sepolcro è stata inclusa nel piano delle strade provinciali da classificarsi statali, considerato il notevole interesse che essa riveste in quanto congiunge strade che hanno già una grande importanza nazionale e si presenta come il raccordo più facile e rapido tra l'Adriatico e il Tirreno,

invita il Governo

a disporre con la massima sollecitudine, ai sensi dell'articolo 5 della legge 12 febbraio

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

1958; n. 126, il passaggio all'A.N.A.S. della strada Rimini-Novafeltria-San Sepolcro ed a provvedere entro i due prossimi esercizi finanziari al finanziamento dei lavori necessari per la sua adeguata sistemazione ».

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Per quanto riguarda la richiesta contenuta nell'ordine del giorno Angelini e Beccastrini e che si riferisce alla strada Rimini-Novafeltria-San Sepolcro, posso assicurare che si tratta di strada di cui è prevista la sistemazione con i mezzi ordinari di bilancio e che sarà tra le prime ad essere presa in considerazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Beccastrini:

« La Commissione lavori pubblici, in considerazione dell'esigenza della sollecita realizzazione del tratto Firenze-Roma dell'autostrada del Sole,

invita il Governo

a predisporre l'immediato inizio dei lavori, nel tratto Firenze-Monte San Savino, per il quale sono già definiti i progetti ».

BECCASTRINI. Onorevole Ministro, ella ha detto che fra poco saranno iniziati i lavori relativi al tratto Firenze-Monte San Savino dell'autostrada del sole. Vorrei pregarla di precisarmi quando effettivamente questi lavori potranno essere iniziati, perché alcuni mesi fa si diceva che sarebbero stati iniziati in primavera.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Vorrei essere particolarmente chiaro su questo punto perché non si abbiano impressioni errate sull'andamento dei lavori. Ho già detto ieri che i lavori dell'autostrada del sole camminano con oltre un anno di anticipo. Anche per questo tratto Firenze-Monte San Savino — che, secondo l'impegno tra A.N.A.S. e società concessionaria, avrebbe dovuto essere eseguito l'anno prossimo — i lavori sono stati anticipati. L'esecuzione di questo tratto, però, era condizionata dalla soluzione, almeno parzialmente, del problema relativo al tracciato del tratto Firenze-Roma. Questo problema è stato risolto parzialmente, circa due mesi e mezzo fa, e si è deciso di dare subito il via ai lavori inerenti ai tratti superiore e inferiore, lasciando impregiudicata la parte centrale. Da allora, in questi due mesi e mezzo, la società concessionaria ha dovuto, però, perfezionare i progetti e preparare i relativi contratti di appalto. Ad ogni modo, proprio in questi giorni, ho sollecitato gli organi competenti perché i lavori abbiano immediato inizio. Si tratterà, in-

somma, di attendere ancora soltanto qualche settimana.

BECCASTRINI. Onorevole Ministro, ho apprezzato le sue dichiarazioni in sede di discussione generale, quando ha messo in risalto gli aspetti sociali di questa legge che prevede la spesa di ben 200 miliardi.

Nello stesso spirito, insisto nel pregarla di sollecitare al massimo l'inizio di questi lavori.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro di voler dare il suo parere sul seguente ordine del giorno Cibotto, Delfino e Giorgi:

« La Commissione lavori pubblici,

rilevato l'importanza della congiungente Adriatico-Roma prevista dal piano poliennale delle autostrade,

invita il Governo

a prendere in esame il relativo finanziamento, e nel frattempo a migliorare tale importantissima arteria di comunicazione inserendo la strada statale n. 80 nel piano di sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di cui alla legge n. 590 ».

TERRANOVA, Relatore. Mi risulta che il relativo finanziamento è compreso nel piano.

DELFINO. Nella relazione al piano non è indicato.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. La strada Adriatico-Roma che è stata prevista anche con raccordo verso Roccaraso, è una strada di gran turismo che non è il caso, veramente, di prendere ora in considerazione.

Inoltre, osservo che la strada statale n. 80 non è compresa nel piano di sistemazione, di miglioramento e di adeguamento delle strade statali, di cui alla presente legge. Questa strada potrà essere inclusa nel programma ordinario, cioè nel piano di sistemazione che attuiamo annualmente attraverso il finanziamento dei 40 miliardi. Non si può ritenere che questa strada possa avere la precedenza nel piano poliennale delle autostrade.

Per quanto riguarda poi la strada statale n. 80, che non è compresa nel programma, faccio rilevare che non tutte le strade potevano esservi comprese: a questa strada si potrà provvedere con i fondi previsti dal bilancio ordinario. Accolgo, quindi, l'ordine del giorno come raccomandazione.

CIBOTTO. Grazie, Signor Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo, ora, al seguente ordine del giorno degli onorevoli Borghese, Curti Ivano, Marconi e Ricca:

« Nella relazione al disegno di legge n. 590: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale » la strada statale n. 63 del Cerreto non è inclusa nell'elenco delle strade statali da sistemare o da completare.

Tenendo conto dell'importanza di detta strada per il collegamento tra le province dell'Emilia nord e quelle di Massa Carrara, Spezia e Pisa e per lo sviluppo turistico di una delle migliori zone dell'Appennino, i sottoscritti chiedono che la strada statale n. 63 del Cerreto sia inclusa nell'elenco delle strade da sistemare ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda questo ordine del giorno devo far presente che il problema agitato è attualmente all'esame dell'A.N.A.S. e che la spesa deve farsi rientrare nei fondi ordinari.

PRESIDENTE. Passiamo al seguente ordine del giorno dell'onorevole Cassiani:

« 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 ».

Penso che l'onorevole Cassiani, dopo l'assicurazione già datagli poco fa dal Ministro Togni, possa ritenersi soddisfatto.

CASSIANI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo allora al seguente ordine del giorno dell'onorevole Misefari, illustrato dal presentatore nella seduta del 6 maggio:

« 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 ter-

reno 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 lunga il litorale Paola, Fuscaldo Marina, Guardia Piemontese Scalo e Acquappesa ».

MISEFARI. Desidererei avere delle informazioni precise sulle richieste contenute nel mio ordine del giorno, vale a dire vorrei sapere con esattezza cosa pensa al riguardo il signor Ministro. Desidererei, soprattutto, aver ragguagli precisi circa la notizia secondo la quale sarebbe stata predisposta la progettazione di una autostrada Napoli-Paola.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È stato già portato a termine il tratto Napoli-Pompei ed è in corso di esecuzione la Pampei-Salerno. In proposito, voglio portare una nota allegra! Abbiamo ricevuto parecchie proteste da parte di coloro sul cui terreno l'autostrada passa: tutti vogliono le autostrade, ma nessuno sul proprio territorio! È, inoltre, in corso di progettazione anche il tratto Salerno-Paola. È evidente, d'altra parte, che, dopo che saremo passati alla esecuzione della Salerno-Paola, verrà la volta della esecuzione del rimanente tratto con i fondi che speriamo di poter reperire.

AMENDOLA PIETRO. Nel caso miracoloso che sui 100 miliardi previsti dalla legge del 1955 e sui 40 miliardi previsti dalla legge che è al nostro esame si riuscisse a fare qualche economia, si potrebbe sperare di realizzare il tratto Salerno-Eboli?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Miracoli possono sempre avvenire. Se avanza qualcosa...

DE VITO ANTONIO. Per la Salerno-Eboli esiste già un progetto esecutivo fatto dall'ingegnere Tocchetti. Vi sono già anche due richieste da parte delle società S.A.M. e S.C.E.A. che chiedono appunto di eseguire

questi lavori. Ci sono, insomma, motivi più che sufficienti per esaminare la possibilità di farla con i fondi di questa legge.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Li faremo con i fondi previsti dalla legge dei 100 miliardi, perché, con ogni probabilità, potremo realizzare delle economie a quel punto.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Viviani:

« La Commissione dei lavori pubblici nell'esaminare il disegno di legge n. 590 rileva che nella relazione illustrativa, ove si parla di ammodernamento della rete stradale, non si accenna alla strada Cassia, specie nel tratto Firenze-Viterbo, la quale rimane l'unica arteria che unisce le varie località escluse dalla autostrada del sole.

Rilevato quanto sopra, chiede:

1°) che il programma di ammodernamento citato sia precisato in un articolo del progetto di legge, dando la precedenza a quelle strade che attraversano località non servite dall'autostrada del sole e che, quindi, vi sia inserita e data la precedenza all'ammodernamento della strada Cassia, nel tratto Siena-Viterbo;

2°) che sia con precisione definito nel grafico, di cui all'articolo 7 del progetto in esame, le località attraversate dall'autostrada del sole nel tratto Siena-Roma e che venga precisato che detta arteria si snoda per le seguenti località: Sinalunga, Torrita, Montepulciano, Chianciano, Chiusi;

3°) che fra le autostrade da realizzare in un secondo tempo sia inserita l'autostrada Firenze-Siena-Grosseto, già presentata al Ministero e ciò:

a) in maniera che alle merci provenienti dalla Bologna-Firenze sia dato uno sbocco al mare inserendosi nella strada Aurelia e quindi al porto di Civitavecchia, alleggerendo così il traffico per altre arterie e diminuendo in conseguenza pericolo ed incidenti;

b) perché è assolutamente necessario che certe zone trascurate dall'autostrada del sole non vengano tagliate fuori da ogni movimento turistico ed economico, specie per città e provincie come Siena, le quali vivono quasi esclusivamente di entrate provenienti dal turismo.

È necessario, infine, rilevare che detta autostrada unirebbe paesi e città della provincia di Grosseto all'autostrada del sole e permetterebbe a detta provincia di accorciare le onerose distanze fra il capoluogo della citata provincia al capoluogo della regione ove molti uffici hanno la propria sede ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la Cassia, l'onorevole Viviani deve sapere che ho già fatto, un mese fa, una comunicazione, in proposito, a Siena e che è già stato approntato un programma per la sistemazione della Siena-Grosseto, vale a dire le due arterie più importanti che confluiscono a Siena. Nello stesso tempo, è stato previsto anche il miglioramento del raccordo tra Siena e l'autostrada del sole. Queste tre opere sono, insomma, già bene avviate, nel senso che si stanno ultimando i progetti relativi e, quindi, c'è da sperare di poter iniziare i lavori al più presto.

PRESIDENTE. Passiamo al seguente ordine del giorno degli onorevoli De Marzi, Elkan, Cibotto e Busetto:

« La Commissione lavori pubblici 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 nuove vie di traffico in programma ad est ed a ovest della zona Bologna-Padova possano determinare un grave squilibrio nell'economia locale che oggi è particolarmente vitale;

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

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Su questo problema ho già avuto modo di intrattenermi esprimendomi su analogo ordine del giorno Amendola Pietro, Bottonelli, Busetto, Cavazzini e Cianca.

PRESIDENTE. Passiamo al seguente ordine del giorno degli onorevoli Cruciani e Roberti:

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

considerato che la realizzazione dell'autostrada Bologna-Ancona-Pescara convoglierà il traffico verso l'Umbria, la Toscana, il Lazio e il Meridione, attraverso la Flaminia e la Salaria;

considerato insufficiente il programma di rammodernamento previsto dall'A.N.A.S., studiato ancor prima della programmazione della autostrada Bologna-Ancona-Pescara,

impegna il Governo:

a) ad estendere il miglioramento della Flaminia previsto tra Narni ed Osteria del Gatto fino a Fano;

b) ad ampliare il programmato piano di sistemazione della Salaria, sulla base dei pro-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

getti formulati dalle regioni interessate che comporterebbe anche la riduzione di chilometri 30 di percorso, e precisamente:

una variante di tracciato tra Passo Corese e Ponte delle ruote;

due varianti tra Rieti e Antrodoco, una in località Buonaffia, e l'altra, a Cittaducale;

due varianti di tracciato fra Antrodoco e Porto d'Ascoli, una in località Torrita lungo la Valle del Mesa e, l'altra tra Accumuli e Trisungo ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Cruciani si fa riferimento alla Flaminia ed alla Salaria. Si tratta ora di vedere se i tratti indicati sono compresi, o meno, nel programma.

CRUCIANI. Con l'autostrada Bologna-Pescara è evidente che a Roma confluirà moltissimo traffico attraverso la Flaminia e la Salaria e, pertanto, la Flaminia dovrebbe essere compresa almeno fino a Fano. Lei è d'accordo, in linea di massima ?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo che questo tratto venga incluso nel programma della Flaminia, da un lato, e della Salaria, dall'altro. Accetto, quindi, l'ordine del giorno con questa precisazione.

PRESIDENTE. Eccoci all'ultimo ordine del giorno dell'onorevole Terranova:

« La Commissione lavori pubblici in sede legislativa,

nell'approvare il disegno di legge n. 590 per la sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza;

rilevato che nel programma di ammodernamento delle strade di grande comunicazione di traffico internazionale, cui fa cenno la relazione che accompagna il disegno di legge, non è compresa la E 59 che si svolge lungo la strada statale n. 114, mentre è prevista la sistemazione degli allacciamenti;

considerato che il tratto della strada statale n. 114 compreso fra Priolo e Siracusa è fra quelli ad elevato indice di traffico per la presenza di importantissimi complessi industriali;

accertato che il tratto suddetto presenta molte strozzature che ingolfano il traffico, rendendolo pericoloso e che, in conseguenza di ciò, è stato da tempo presentato all'A.N.A.S. il progetto di allargamento della sede stradale per un importo di 200 milioni,

impegna il Governo

ad includere nel piano di finanziamento il progetto di ammodernamento della strada

Priolo-Siracusa adeguandola alle nuove, crescenti esigenze del traffico ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Terranova.

BOTTONELLI. Durante la discussione generale avevamo chiesto all'onorevole Ministro se poteva darci qualche assicurazione circa la trasformazione della E-6, ossia della strada del Brennero.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È previsto un notevole miglioramento della strada.

Non posso impegnarmi su elementi tecnici. Però, posso dire che, per quanto riguarda l'impegno preso per il 1959, esso è recepito pienamente nel nostro attuale programma. Io sono convinto che, se la strada del Brennero sarà fatta così come effettivamente abbiamo intenzione di farla, l'autostrada sarà un inutile doppione.

ALESSANDRINI. Per quanto riguarda la strada statale Trento-Bolzano, faccio osservare agli onorevoli colleghi che si rende assolutamente necessario sostituirla in quanto il suo tracciato corre sotto il monte e non consente nessuna possibilità di raddoppio. Noi stiamo discutendo su problemi tecnici senza avere la conoscenza diretta dei luoghi! Sono trentino, benché deputato di Varese, ho corso quel tratto mille volte e posso dirvi che da Bolzano a Trento è più facile costruire una autostrada che non raddoppiare la strada già esistente. Sono quindi dell'avviso che sarebbe più opportuno lasciare impregiudicata la questione in attesa di trovare una soluzione più idonea a risolvere il problema.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per l'attuazione — a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali — della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, è autorizzata la spesa complessiva di 200 miliardi di lire, da erogare in dieci esercizi finanziari, in ragione di 20 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi dal 1959-60 al 1968-69 ».

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

Gli onorevoli Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Beccastrini, Bottonelli, Busetto, Cianca, Misefari, hanno presentato il seguente articolo 1-bis:

ART. 1-bis.

« Per la sistemazione e la manutenzione delle strade statali di cui all'articolo 15 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è autorizzata la spesa complessiva di lire 270 miliardi.

La somma di lire 270 miliardi è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici come segue:

L.	6 miliardi nell'esercizio	1960-61
»	12	1961-62
»	18	1962-63
»	24	1963-64
»	30	1964-65
»	36	1965-66
»	42	1966-67
»	48	1967-68
»	54	1968-69

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La questione deve essere rinviata al momento in cui esamineremo insieme tutto il programma di sistemazione e di manutenzione delle strade statali. In questa sede, non è possibile presentare un emendamento che aumenta la spesa di ben 270 miliardi.

ANGELINI GIUSEPPE. Noi insistiamo perché il nostro emendamento alla legge n. 126 venga accolto. Aggiungiamo che, per quanto si riferisce alla sistemazione ed alla manutenzione delle strade comunali che dovranno essere classificate provinciali, già nel corso della discussione generale sono state messe in rilievo le gravi difficoltà cui vanno incontro le amministrazioni provinciali, difficoltà che, del resto, sono state già prospettate anche da alcune amministrazioni provinciali. Queste gravi difficoltà derivano dal fatto che la legge n. 126 non prevede nessun contributo a favore dell'A.N.A.S. per la sistemazione e la manutenzione delle strade provinciali che dovrebbero passare alla sua gestione, ossia divenire statali.

Con la pratica possibilità di trasferire le dette strade all'A.N.A.S. — a questo tende, infatti, il nostro emendamento — si dà un vantaggio anche alle amministrazioni provinciali, le quali, in tal modo, verrebbero alleggerite dell'onere derivante dalla sistemazione e manutenzione delle molte migliaia di chilometri di strade provinciali statalizzabili.

Quindi, dall'approvazione del nostro emendamento dipende, non soltanto la possibilità (che tuttora non esiste) di sistemare le strade

provinciali statalizzabili, ma anche la possibilità di far funzionare il meccanismo della legge n. 126 anche per quanto riguarda la sistemazione delle strade comunali che devono diventare provinciali.

Alla copertura della relativa spesa, noi proponiamo che debba essere destinata una parte molto modesta di quello che sarà l'incremento annuo derivante dal gettito delle tasse e delle imposte sulla circolazione, incremento che è stato calcolato intorno ai 70 miliardi: anzi, pare che in questi ultimi sei mesi vi sia stato un incremento di 22 miliardi in più del previsto.

TERRANOVA, *Relatore*. Questo emendamento, però, non può essere oggetto della discussione che stiamo facendo.

ANGELINI GIUSEPPE. Ma queste strade sono già incluse nel piano.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Comunque, l'emendamento non può essere esaminato in questa sede, perché è evidente che non possiamo assumere un onere di 270 miliardi senza ripetere daccapo tutte le fasi di preparazione e di elaborazione del provvedimento, cosa che porterebbe un ulteriore ritardo alla sua approvazione. Senza dire che un finanziamento di tal fatta, al momento attuale, non può essere predisposto, in quanto il ministro per il tesoro, questi 270 miliardi, non li ha a disposizione. Io, piuttosto, consiglierai gli onorevoli colleghi di presentare un'apposita proposta di legge che potrebbe essere studiata e discussa in un secondo tempo e sempre che il tesoro assicuri la corrispondente copertura. Torno, comunque, a pregare i colleghi di non insistere sull'emendamento, tanto più che, qualora si dovesse giungere ad una votazione e l'emendamento venisse respinto, la sua reiezione potrebbe precludere la presa in considerazione di una eventuale proposta di legge nel senso da me suggerito.

PRESIDENTE. Onorevole Amendola, insiste sul suo emendamento?

AMENDOLA PIETRO. Dopo i chiarimenti forniti dall'onorevole Ministro non insistiamo sul nostro emendamento, ma ci riserviamo di presentare una proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro decaduti i seguenti due emendamenti che gli stessi deputati hanno proposto al primo e al secondo comma dell'articolo 3, in quanto collegati e connessi con l'articolo 1-bis testé ritirato:

« Al primo comma dell'articolo 3, sostituire le parole: agli articoli 1 e 2, con le altre: agli articoli 1, 1-bis e 2 ».

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

« Al secondo comma dell'articolo 3, sostituire le parole: di lire 200 miliardi per i lavori di cui all'articolo 1 e di lire 25 miliardi per i lavori di cui all'articolo 2, con le altre: di lire 200 miliardi per i lavori di cui all'articolo 1, di lire 270 miliardi per i lavori di cui all'articolo 1-bis e di lire 100 miliardi per i lavori di cui all'articolo 2 ».

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 2.

Ne do lettura:

« Per la costruzione e l'esercizio in concessione dell'autostrada « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara » i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 25 miliardi così ripartiti:

Esercizio finanziario	1958-59	L.	1	miliardo
»	»	»	2	miliardi
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	4	»
»	»	»	4	»
»	»	»	4	»
»	»	»	2	»
»	»	»	1	miliardo
»	»	»	1	»

L. 25 miliardi

All'articolo 2 sono stati presentati vari emendamenti.

Innanzitutto sono stati proposti i seguenti articoli sostitutivi:

ART. 2.

« Per la costruzione o l'esercizio in concessione di autostrade, fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 100 miliardi, di cui 25 miliardi destinati alla Bologna-Pescara, 5 miliardi destinati alla Messina-Catania, 20 miliardi destinati alla Catania-Palermo, 50 milioni destinati ad altre autostrade in corso di studio e di progettazione e così ripartiti:

a) Per la Bologna-Rimini-Ancona-Pescara:

Esercizio finanziario	1958-59	L.	1	miliardo
»	»	»	2	miliardi
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	4	»
»	»	»	4	»

Esercizio finanziario	1964-65	L.	4	miliardi
»	»	»	2	»
»	»	»	1	miliardo
»	»	»	1	»

b) Per la Messina-Catania:

Esercizio finanziario	1959-60	L.	1	miliardo
»	»	»	2	»
»	»	»	2	»

c) Per la Catania-Palermo:

Esercizio finanziario	1959-60	L.	2	miliardi
»	»	»	2	»
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	2	»
»	»	»	1	miliardo
»	»	»	1	»

d) Per altre autostrade in corso di studio e di progettazione:

Esercizio finanziario	1959-60	L.	6	miliardi
»	»	»	6	»
»	»	»	6	»
»	»	»	8	»
»	»	»	8	»
»	»	»	8	»
»	»	»	4	»
»	»	»	2	»
»	»	»	2	»

AMENDALA PIETRO, ANGELINI GIUSEPPE, BECCASTRINI, BOTTONELLI, Busetto, CIANCA.

ART. 2.

« Per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, Messina-Catania e Catania-Palermo, i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 50 miliardi, di cui 25 miliardi destinati alla Bologna-Pescara, 5 miliardi destinati alla Messina-Catania e 20 miliardi destinati alla Catania-Palermo e così ripartiti:

a) per la Bologna-Rimini-Ancona-Pescara:

Esercizio finanziario	1958-69	L.	1	miliardo
»	»	»	2	miliardi
»	»	»	3	»
»	»	»	3	»
»	»	»	4	»
»	»	»	4	»
»	»	»	4	»
»	»	»	2	»
»	»	»	1	miliardo
»	»	»	1	»

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

b) Per la Messina Catania:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 1	miliardo
»	»	» 2	miliardi
»	»	» 2	»

c) Per la Catania-Palermo:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 2	miliardi
»	»	» 2	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	3
»	»	» 3	»
»	»	» 2	»
»	»	» 1	miliardo
»	»	» 1	»

L. 50 miliardi

DE PASQUALE.

ART. 2.

« I fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 30 miliardi di cui 25 miliardi per la costruzione e l'esercizio in concessione dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara e lire 5 miliardi per la costruzione e l'esercizio in concessione dell'autostrada Messina-Catania, così ripartiti:

a) Per la Bologna-Rimini-Ancona-Pescara:

Esercizio finanziario	1958-59	L. 1	miliardo
»	»	» 2	miliardi
»	»	» 2	»
»	»	» 2	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 2	»
»	»	» 1	miliardo
»	»	» 1	»

L. 25 miliardi

b) Per la Messina-Catania:

Esercizio finanziario	1958-59	L. 1	miliardo
»	»	» 2	miliardi
»	»	» 2	»

L. 5 miliardi

SCALIA.

ART. 2.

« Per la costruzione e l'esercizio in concessione della autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara e l'autostrada Palermo-Catania i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 45 miliardi così ripartiti:

a) Per la Bologna-Rimini-Ancona-Pescara:

Esercizio finanziario	1958-59	L. 1	miliardo
»	»	» 2	miliardi
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 4	»
»	»	» 4	»
»	»	» 4	»
»	»	» 2	»
»	»	» 1	miliardo
»	»	» 1	»

b) Per la Catania-Palermo:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 2	miliardi
»	»	» 2	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 2	»
»	»	» 1	miliardo
»	»	» 1	»

L. 45 miliardi

DI LEO, BONTADE MARGHERITA.

ART. 2.

« Per la costruzione o l'esercizio in concessione delle autostrade Bologna - Rimini - Ancona-Pescara, Salerno-Eboli, Messina-Catania e Catania-Palermo i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 52,5 miliardi, di cui 25 destinati alla Bologna-Pescara, 2,5 alla Salerno-Eboli, 5 alla Messina-Catania, 20 alla Catania-Palermo, così ripartiti:

a) Per la Bologna-Rimini-Ancona-Pescara:

Esercizio finanziario	1958-59	L. 1	miliardo
»	»	» 2	miliardi
»	»	» 3	»
»	»	» 3	»
»	»	» 4	»
»	»	» 4	»

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

Esercizio finanziario	1964-65	L. 4 miliardi
»	»	1965-66 » 2 »
»	»	1966-67 » 1 miliardo
»	»	1967-68 » 1 »

b) Per la Salerno-Eboli:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 1 miliardo
»	»	1960-61 » 1 »
»	»	1961-62 » 0,5 »

c) Per la Messina-Catania:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 1 miliardo
»	»	1960-61 » 2 miliardi
»	»	1961-62 » 2 »

d) Per la Catania-Palermo:

Esercizio finanziario	1959-60	L. 1 miliardo
»	»	1960-61 » 2 miliardi
»	»	1961-62 » 3 »
»	»	1962-63 » 3 »
»	»	1963-64 » 3 »
»	»	1964-65 » 3 »
»	»	1965-66 » 3 »
»	»	1966-67 » 1 miliardo
»	»	1967-68 » 1 »

Totale . . . L. 52,5 miliardi

TERRANOVA.

Il deputato De Vito Antonio, infine, propone, a sua volta, i seguenti due emendamenti connessi tra loro:

« *Aggiungere, dopo le parole:* Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, *le altre:* Salerno-Eboli ed inizio dei lavori dell'autostrada Napoli-Bari ».

« *Sostituire le parole:* 25 miliardi, *con le altre:* 33 miliardi ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Mi riferisco al mio intervento di ieri — la dove ho preannunciato l'intendimento del Governo di aumentare lo stanziamento dell'articolo in esame da 25 a 40 miliardi, onde permettere di realizzazione delle due autostrade siciliane, la Palermo-Catania e la Catania-Messina — e presento il seguente articolo sostitutivo:

ART. 2.

« Per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, Palermo-Catania e Messina-Catania, i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono integrati con lo stanziamento di lire 40 miliardi così ripartiti:

Esercizio finanziario	1958-59	L. 1 miliardo
»	»	1959-60 » 3,5 miliardi

Esercizio finanziario	1960-61	L. 4,5 miliardi
»	»	1961-62 » 4,5 »
»	»	1962-63 » 5,5 »
»	»	1963-64 » 5,5 »
»	»	1964-65 » 5,5 »
»	»	1965-66 » 4 »
»	»	1966-67 » 3 »
»	»	1967-68 » 3 »

L. 40 miliardi

Prendo atto della presentazione dell'articolo sostitutivo governativo ed avverto che — comportando esso un maggior onere finanziario — la Commissione per ora dovrà limitarsi, eventualmente, ad approvare il principio informatore, rinviando la sua approvazione a dopo che la Commissione del bilancio avrà espresso il suo parere favorevole. È quasi superfluo che io aggiunga che mi farò premura, eventualmente, di sollecitare al massimo detto parere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Desidero fare una precisazione circa le caratteristiche della autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, desidero, ossia, che sia messo a verbale che l'intera autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara avrà, come previsto, la lunghezza di circa 360 chilometri e le medesime caratteristiche tecniche delle autostrade di nuova costruzione, cioè due carreggiate di metri 7,50 ciascuna (correggo quello che dissi la volta precedente), con spartitraffico centrale e banchine laterali di metri 3.

Con questo stanziamento di 40 miliardi, noi arriviamo a dare un contributo di circa il 30 per cento per la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, avente i dettagli tecnici che io ho voluto che fossero messi a verbale e, poiché i 25 miliardi originariamente previsti erano leggermente abbondanti, noi potremmo provvedere tranquillamente anche alla costruzione, non solo dell'autostrada Palermo-Catania, ma anche di quella Messina-Catania.

Del resto, il Governo prende impegno formale che, comunque, i lavori progettati saranno portati a termine: qualora rimanesse da fare qualche opera, a questa si potrebbe provvedere sempre con i fondi ordinari del Ministero dei lavori pubblici o dell'A.N.A.S.

ANGELINI GIUSEPPE. Mi risulta che la società concessionaria del tratto di autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara ha elaborato un progetto di massima che prevede una spesa di 80 miliardi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è informata con esattezza.

ANGELINI GIUSEPPE. Concedendo un contributo del 32 per cento, questa società verrebbe ad ottenere un finanziamento di 25 miliardi e 600 milioni. Poiché ella ieri sera ha parlato di un finanziamento di 17-18 miliardi, sorge il dubbio che l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, non possa essere costruita per intero.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto, ella non è stata bene informata, perché il primo preventivo di massima del progetto prevede lo stanziamento di 75 miliardi, che sono, come ho detto prima, trattabili nel senso che, come per la costruzione di altre autostrade, vi sarà anche qui una differenza in meno tra il preventivo e la spesa finale. Non voglio dire che vi saranno delle grandi differenze; bisogna, però, ad esempio, tener conto dei ribassi di asta, che in genere non vengono compresi nei preventivi. Insomma, su un preventivo di appalto di 75 miliardi, probabilmente, potremmo avere il 20, il 15 per cento di ribasso. Anche se pervenissimo ad un ribasso del 12 per cento, che è il minimo che può prevedersi, otterremmo una economia di 7-8 miliardi. Questa mia previsione non è campata in aria: nell'ultimo appalto relativo alla Firenze-Mare, abbiamo avuto un ribasso del 37 per cento. Certamente non si può arrivare a questa riduzione in tutti i casi, però, dato che oggi le ditte appaltatrici sono attrezzate veramente con macchinari spettacolosi, è lecito prevedere una riduzione dei costi.

PRESIDENTE. Procediamo ora all'illustrazione degli altri emendamenti, di cui è già stata data lettura.

L'onorevole Amendola ha facoltà di illustrare il primo articolo sostitutivo.

AMENDOLA PIETRO. Il nostro emendamento si articola su quattro punti dei quali i primi due sono stati superati dall'articolo sostitutivo presentato dall'onorevole Ministro.

Alla lettera d), proponiamo che per le altre autostrade in corso di studio e di progettazione sia impegnata una spesa di 50 miliardi ripartita in dieci anni. Non mi sembra che questa spesa, che noi abbiamo proposta, sia eccessiva, tanto più se si tien conto delle notizie che ci ha fornito l'onorevole collega Angelini e che, cioè, malgrado la diminuzione del prezzo della benzina, vi sono, per il primo semestre dell'anno in corso, maggiori entrate per 21 miliardi.

Ad ogni modo, l'onorevole Ministro nel corso della discussione ha dichiarato che verranno tenute apposite riunioni nel prossimo

avvenire per studiare il nuovo programma poliennale, chiamiamolo così, del terzo tempo e noi ci auguriamo che in quella sede possano essere risolte per lo meno alcune delle questioni che abbiamo prospettato.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, tutti ricordate certamente che il Presidente del Consiglio, in occasione delle comunicazioni al Governo all'atto della sua presentazione al Parlamento, ha parlato di un programma straordinario di lavori pubblici: io mi auguro che questo programma consenta di poter dedicare una parte dei fondi anche alle strade ed alle autostrade.

AMENDOLA PIETRO. Onorevole Ministro, può prendere un impegno di carattere generale? Io non faccio questioni di cifra, ma vorrei non rimandare tutto alle calende greche.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Noi cercheremo di ottenere i fondi necessari, onde poter eseguire, nel più breve tempo possibile, i lavori sulle autostrade e portarli a compimento.

AMENDOLA PIETRO. Dopo questa dichiarazione dell'onorevole Ministro ritiro il nostro emendamento.

PRESIDENTE. E lei, onorevole De Pasquale insiste sul suo articolo aggiuntivo.

DE PASQUALE. Desidero esprimere la soddisfazione della mia parte politica per il fatto che il Governo ha voluto modificare l'articolo 2 del testo del disegno di legge e siamo particolarmente soddisfatti, anche perché siamo stati i primi, in ordine di tempo, a presentare un emendamento all'articolo 2: il nostro emendamento noi lo abbiamo presentato il giorno immediatamente successivo alla relazione che l'onorevole Terranova ha fatto sul provvedimento, che, per quanto riguardava una dilatazione della spesa prevista dall'articolo 2, poteva definirsi sconcertante!

Siamo lieti che, dopo mesi di attesa, si sia pervenuti a questa decisione che salvaguarda le aspettative della Sicilia e vorrei aggiungere che siamo lieti che l'emendamento proposto dal Governo prevede una visione unitaria del problema delle autostrade siciliane, sulla scia della legge regionale proposta dal Governo dell'onorevole Milazzo ed approvata dall'Assemblea regionale siciliana, che segue appunto questa direttiva: dar corso, cioè, al completamento di tutte le autostrade siciliane, senza che sia prevalsa una concezione campanilistica del problema, così come appare, invece, dagli emendamenti presentati dai colleghi democristiani, dei quali, alcuni si battono per l'autostrada Palermo-Catania, altri per la Messina-Catania.

Sarebbe stato molto più logico che anch'essi avessero fatto una valutazione unitaria del problema!

Noi gradiremmo tuttavia che fosse indicata, così come è stato fatto per la Bologna-Pescara, la cifra che approssimativamente può essere destinata per la costruzione di dette autostrade. Ritengo che il consorzio per la costruzione delle autostrade abbia stabilito 5 miliardi per la Messina-Catania e 15 per la Palermo-Catania. A questo punto, onorevole Ministro, sarebbe opportuno, per nostra tranquillità, che ella ci desse una precisazione su quanto viene destinato alle due autostrade siciliane.

Preciso anche che — se verranno ritirati tutti gli altri emendamenti per accogliere quello presentato dal Governo — anche io ritirerò il mio.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non è andato, onorevoli colleghi, né ha bisogno di andare sulla scia di nessuna parte, per quanto rispettabile sia.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame è stato presentato alla Camera il 25 novembre 1958, dopo circa due mesi dalla sua discussione ed approvazione da parte del Consiglio dei ministri e ciò per concordare le modalità di copertura (ecco perché il terzo comma dell'articolo 8, nel testo originario, mancava).

Noi auspicavamo che questa legge fosse varata per Natale e pensavamo ad un secondo provvedimento nel cui programma, oltre ad alcune autostrade dell'Italia meridionale (delle quali si è già parlato), erano comprese le due autostrade Messina-Catania e Palermo-Catania.

Faccio questa dichiarazione, non per polemica, ma unicamente per precisazione e perché desidero sia ben chiaro che il Governo, con la fiducia del Parlamento, ha fatto, fa e farà ogni possibile sforzo per il nostro Paese in questo settore.

L'onorevole De Pasquale mi chiede che io indichi la cifra che può essere destinata, sia pure in via approssimativa, alla costruzione delle due autostrade siciliane, ed io gli rispondo che nella cifra dei 40 miliardi sono comprese tutte e tre le autostrade. È evidente, però, che per legge non possiamo assumere l'impegno di portare a compimento l'esecuzione di tutte e tre le autostrade. D'altra parte, io posso assicurarvi che studieremo ogni possibilità per fornire i contributi, che nel fare gli appalti tenderemo di realizzare le maggiori economie possibili e che personalmente disporrò in modo che non passerà

molto tempo che potremo dare il via ai lavori contemporaneamente in più punti dei tre percorsi.

PRESIDENTE. Onorevole Scalia insiste sul suo emendamento?

SCALIA. Dichiaro di ritirare il mio emendamento e desidero esprimere il mio ringraziamento all'onorevole Ministro ed al Governo per l'articolo sostitutivo proposto. In sede di discussione generale, ebbi a fare delle critiche in base ad alcune comunicazioni che erano state fatte; ebbene, il mio intervento tendeva appunto a raggiungere lo scopo che ora è stato raggiunto con le ultime dichiarazioni dell'onorevole Ministro. L'impegno da parte del Governo che le opere verranno realizzate *in toto* mi tranquillizza, anche per quanto riguarda la ripartizione interna dei fondi a disposizione per l'attuazione del programma, che pure poteva far sorgere qualche perplessità. Anche per quanto concerne la dichiarazione fatta dall'onorevole Ministro sulla contemporaneità dell'inizio dei lavori, sia per l'autostrada Messina-Catania, che per l'autostrada Catania-Palermo e, aggiungo, anche per la Bologna-Pescara, dichiaro di essere d'accordo, soprattutto perché la contemporaneità di questi lavori avrà un benefico effetto sull'economia delle province interessate.

PRESIDENTE. Onorevole Di Leo, insiste nel suo articolo sostitutivo?

DI LEO. Aderisco all'articolo sostitutivo dell'onorevole Ministro e, dichiarandomi soddisfatto, ritiro, quindi, il mio emendamento.

PRESIDENTE. Anche lei, onorevole Terranova, ritira il suo articolo sostitutivo?

TERRANOVA, *Relatore*. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole De Vito, non ritiene che anche il suo emendamento sia stato ormai superato dall'articolo sostitutivo del Governo?

DE VITO ANTONIO. Non credo che sia stato superato dall'articolo presentato dall'onorevole Ministro.

Io insisto sul mio emendamento, se non altro, perché il tratto Salerno-Eboli avrebbe dovuto essere il primo ad attuarsi, in quanto il relativo progetto è già da tempo pronto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei l'onorevole De Vito di non insistere sul suo emendamento, in quanto l'autostrada sta regolarmente andando avanti. Tutto quello che potremo fare lo faremo volentieri. Per quanto riguarda l'inclusione di questo tratto nella legge, osservo che verremmo ad intaccare un castello tanto faticosamente costruito

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

e del quale deve essere rispettato ogni mattone, dal primo all'ultimo.

DE VITO ANTONIO. Non insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Sono, dunque, stati ritirati dagli onorevoli presentatori tutti gli emendamenti all'articolo 2.

Pongo, pertanto, in votazione il principio informatore dell'articolo sostitutivo proposto dall'onorevole Ministro.

(È approvato).

Il testo dell'articolo sarà votato definitivamente quando la Commissione bilancio, che dovrà, per regolamento, pronunciarsi sul maggiore onere dello Stato, avrà dato, come è da presumere, il suo parere favorevole.

Passiamo all'articolo 3.

Ne do lettura:

ART. 3.

« Le somme di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge son iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza complessiva di lire 200 miliardi per i lavori di cui all'articolo 1 e di lire 25 milioni per i lavori di cui all'articolo 2. Il loro pagamento sarà ripartito negli esercizi finanziari indicati, entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste.

Sulle somme stesse grava, nella misura dello 0,75 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'A.N.A.S. in dipendenza dell'attuazione del programma stradale e autostradale ».

Avverto che con l'approvazione del nuovo testo dell'articolo 2 proposto dal Governo (e di cui testé abbiamo approvato il principio ispiratore), al secondo comma dovremmo, per coordinamento, intendere: « 40 miliardi », anziché: « 25 miliardi ».

Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Gli onorevoli Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Beccastrini, Bottonelli, Busetto, Cianca, Misefari, hanno presentato il seguente articolo 3-bis:

ART. 3-bis.

« La costruzione delle autostrade di cui all'articolo 2 della presente legge e all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sarà effettuata a cura ed a carico dell'A.N.A.S.,

qualora non si addivenisse, entro un anno dall'approvazione della presente legge, alla concessione di costruzione e di esercizio delle medesime.

Alle spese di costruzione l'A.N.A.S. provvederà con i fondi di cui all'articolo 2 integrandoli con mutui da contrarre ai sensi dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463 ».

L'onorevole Amendola Pietro ha facoltà di illustrarlo.

AMENDOLA PIETRO. Il nostro articolo 3-bis è stato originato da una interruzione fatta dall'onorevole Ministro, quando io feci presente che correva voce che la Napoli-Bari non sarebbe stata più attuata, non essendosi presentata nessuna società per ottenere la concessione di costruire e gestire questo tratto, in quanto non vi sarebbe la convenienza economica. Nel mio intervento, io domandai all'onorevole Ministro: perché in questi casi, non interviene per la costruzione e la gestione direttamente l'A.N.A.S.? Il Ministro rispose che l'A.N.A.S. non può farlo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Noi interveniamo nella misura di un terzo, e il resto dove lo reperiamo?

AMENDOLA PIETRO. Ecco perché abbiamo presentato il nostro articolo 3-bis: questo articolo aggiuntivo tende appunto a fornire i mezzi necessari all'A.N.A.S. per sostituirsi, in questi casi, alle società concessionarie.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In tutti i contratti di concessione vi è la clausola che, in caso di inadempienza, l'A.N.A.S. può revocare la concessione e sostituirsi alle società concessionarie. Sotto questo aspetto, quindi, la questione è pacifica, tanto è vero che vi è una società concessionaria, la quale, essendo in ritardo sui tempi previsti, sarà probabilmente diffidata proprio in questi giorni.

Ma, onorevoli colleghi, un conto è annullare totalmente una concessione e un altro sostituirla con un'altra che si abbia a portata di mano e che subentri con maggiori garanzie.

Ora, se, per ipotesi, l'articolo 3-bis dell'onorevole Amendola venisse approvato, la strada potrebbe anche essere iniziata, però non vi sarebbero, poi, i fondi per terminarla e noi non potremmo davvero trovarli con questo artificio.

AMENDOLA PIETRO. Allora, se non si presenta nessuna società concessionaria, la Napoli-Bari non potrà mai essere fatta?! Appunto, per evitare questo, noi abbiamo pre-

sentato l'articolo 3-bis, indicando anche i fondi con cui l'A.N.A.S. potrà provvedere alle spese di costruzione, integrandoli con mutui da contrarre ai sensi dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463. In altre parole, la possibilità di costruire questa strada c'è. Si tratta di porre un termine, in modo che, ad un certo momento, se nessuno si fa avanti, l'A.N.A.S. possa prendere il coraggio di costruire essa questa autostrada. Del resto, altri casi analoghi si potranno presentare nel Mezzogiorno d'Italia. D'altra parte, il nostro articolo 3-bis non comporta un ulteriore onere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non è assolutamente possibile accettare un articolo di questo genere, perché, prima, dovrebbe essere autorizzato dal tesoro ed approvato dalla Commissione bilancio, e tutto questo complicherebbe le cose.

D'altra parte, si sta per emanare la nuova legge sull'A.N.A.S. che prevede, appunto, la possibilità per l'A.N.A.S. stessa di assumere mutui obbligazionari. Rimandiamo, pertanto, la questione a questa legge più organica.

AMENDOLA PIETRO. Ma vi è già una legge a questo proposito, ed è quella del 21 maggio 1955 che, all'articolo 6, prevede, appunto, la possibilità di contrarre mutui. Qui si tratta, insomma, di applicare quella norma, o di non applicarla, e si tratta di stabilire un termine per l'esecuzione delle strade già programmate.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ripeto, il Governo non può accogliere questo emendamento, anche perché si verrebbero ad assumere oneri, oltre che tecnici, amministrativi di gestione, mentre noi dobbiamo cercare di ridurre i costi di queste opere.

CAMANGI. Il collega onorevole Amendola, col suo emendamento, vorrebbe che l'A.N.A.S., nell'eventualità non si trovasse il concessionario, costruisse a suo totale carico l'autostrada. A prescindere dall'osservazione che il solo fatto di non trovare un concessionario sta ad indicare la inopportunità di fare la autostrada, desidero far notare all'onorevole Amendola che questo scopo è stato già raggiunto dalla legge in vigore la quale, se non sbaglio, stabilisce, appunto, la costruzione dell'autostrada a carico dell'A.N.A.S.

DI NARDO. L'emendamento Amendola fissa però un termine.

CAMANGI. Ma allora, ammesso che tendesse a fissare soltanto un termine, sarebbe inutile.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace ma non posso non insistere nel re-

spingere l'articolo aggiuntivo, in quanto — lo ripeto — io non posso accettare un onere, un impegno di questo genere, senza il benessere e del tesoro e delle finanze, mentre l'urgenza che abbiamo di approvare la legge ci spinge a cercare di andare avanti senza fermarci.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo 3-bis presentato dall'onorevole Amendola e non accettato dal Governo, di cui, ad ogni buon fine, do nuovamente lettura:

ART. 3-bis.

« La costruzione delle autostrade di cui all'articolo 2 della presente legge e all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sarà effettuata a cura ed a carico dell'A.N.A.S., qualora non si addivenisse, entro un anno dall'approvazione della presente legge, alla concessione di costruzione e di esercizio delle medesime.

Alle spese di costruzione l'A.N.A.S. provvederà con i fondi di cui all'articolo 2, integrandoli con mutui da contrarre ai sensi dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463 ».

(Non è approvato).

Passiamo all'articolo 4.

Ne do lettura:

« Il programma delle opere relative alla viabilità statale da realizzare in base alla presente legge e l'ordine da seguirsi nella esecuzione sono determinati dal Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro ».

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo ora all'articolo 4-bis presentato dagli onorevoli Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Beccastrini e Busetto.

Ne do lettura:

ART. 4-bis.

« Il Ministro dei lavori pubblici presenterà per ogni esercizio finanziario, una relazione contenente l'elenco dei lavori ultimati, in corso di esecuzione, iniziati o di prossimo inizio di cui agli articoli 1, 1-bis e 2, allegata agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'A.N.A.S. ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei l'onorevole Amendola di trasformarlo in un ordine del giorno, che accetterei

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1959

perché è interesse anche nostro fare una relazione sull'andamento di tutto il programma stradale.

AMENDOLA PIETRO. Accetto la richiesta dell'onorevole Ministro e ritiro l'articolo aggiuntivo 4-bis, trasformandolo in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 5, di cui do lettura:

« L'approvazione dei progetti delle opere previste dalla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità, nonché di urgenza ed indifferibilità a tutti gli effetti di legge ».

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6.

Ne do lettura:

« 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 ».

Sono stati presentati vari emendamenti.

Innanzitutto l'onorevole Cervone e i deputati Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Bottonelli, Cianca e Misefari propongono la soppressione dell'articolo.

L'onorevole Camangi, invece, propone la sua sostituzione con il seguente:

ART. 6.

« I materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle strade e autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, relativi a lavori che si eseguiranno o si concederanno dopo l'entrata in vigore della presente legge, sono esenti dalle imposte di consumo ».

Anche il relatore, onorevole Terranova, propone il seguente articolo sostitutivo:

ART. 6.

« 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 quelli occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle autostrade date in concessione.

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

Gli onorevoli Baroni e Lombardi Giovanni propongono di sostituire il primo comma con il seguente:

« I materiali occorrenti per la costruzione, riparazione e manutenzione delle autostrade — compresi i relativi edifici ed opere accessorie — eseguite anche in concessione, sono esenti dalle imposte di consumo ».

Sempre al primo comma, i deputati Alessandrini e Ripamonti propongono la soppressione delle parole: « compresi i relativi edifici ed opere accessorie ».

Passando al secondo comma, l'onorevole Ceccherini e i deputati Lombardi Giovanni e Baroni ne propongono la soppressione.

Infine, gli onorevoli Alessandrini e Ripamonti propongono il seguente comma aggiuntivo:

« Gli atti e i contratti riguardanti finanziamenti deliberati da enti pubblici a favore di società concessionarie di costruzione ed esercizio di autostrade, costituiti da enti pubblici o nelle quali gli stessi abbiano la maggioranza azionaria, sono assoggettati all'imposta fissa di registro ipotecaria ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sull'articolo 6 si rendono necessarie alcune precisazioni.

Esso trova motivo — oltre che dall'esigenza di sanare l'evidente difformità di trattamento riservato dalle norme vigenti, alle autostrade, rispetto alle strade ferrate e alle tramvie extra urbane — dalle seguenti osservazioni:

Ove le società concessionarie di autostrade fossero costrette a corrispondere ai comuni l'imposta di consumo sui materiali da costruzione, esse — secondo quanto disposto dal capitolato annesso ai contratti di appalto — si rivarrebbero nei confronti delle imprese assuntrici dei lavori, decurtando gli stati di avanzamento delle somme pagate a titolo di imposta. Le imprese, a loro volta, hanno già dichiarato di non accettare tale criterio di rivalsa, minacciando un'azione legale. Ora, qualora in sede di giudizio le ragioni addotte dalle imprese venissero riconosciute fondate, ne conseguirebbe che l'imposta di consumo verrebbe a gravare sulle società concessionarie, le quali sarebbero, in tal caso, legittimate

a chiedere - a causa dell'aumentato costo delle opere - una corrispondente maggiorazione del contributo statale sulle opere stesse.

A ciò deve aggiungersi che i comuni, nell'applicare l'imposta di consumo, interpretano le norme relative nel senso a loro più favorevole, con risultati che possono senz'altro considerarsi *contra legem*: si pensi che in alcuni casi si è perfino preteso il pagamento dell'imposta sui movimenti di terra.

A tutto questo, si aggiunga lo spettacolo veramente indecoroso che è stato dato da un certo numero di comuni della regione emiliana, i quali, dopo avere insistito per avere l'autostrada, e dopo averne ricavato un notevole vantaggio, non appena si sono presentati gli operai per iniziare i lavori, hanno preteso delle cifre esorbitanti come anticipo (il cosiddetto terzo presunto). Siamo arrivati all'assurdo che i lavori di alcuni tratti di autostrada sono stati fermati per intervento di qualche comune, e che, in alcuni casi, è stato necessario persino arrivare a delle transazioni per poter proseguire i lavori.

D'altra parte, sembra assurdo e immorale che vi siano dei comuni, i quali, su un bilancio di appena 18, 20 milioni annui, pretendano una imposta di consumo eccessiva!

BOTTONELLI. Onorevole Ministro, perché dice queste cose? La Magistratura dà ragione ai comuni, i quali hanno il diritto di esigere queste imposte di consumo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È esatto, ma la Magistratura dà ragione ai comuni per l'incertezza del diritto in questa materia.

BOTTONELLI. Vi è certezza, non incertezza!

BECCASTRINI. Onorevole Ministro, perché fa queste affermazioni? Ai comuni spetta riscuotere queste imposte di consumo!

BOTTONELLI. Perché, onorevole Ministro, definisce il comportamento di alcuni comuni indecoroso, assurdo?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che alcuni comuni sono giunti al punto di bloccare i lavori per settimane, perché esigevano l'immediato pagamento dell'imposta.

BUSETTO. Onorevole Ministro, sta esagerando.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nella situazione attuale, questi comuni hanno diritto ad esigere questa imposta, a parte il modo e la misura nella quale è richiesta. Ma, noi dobbiamo evitare qualsiasi impedimento alla prosecuzione dei lavori, appunto inserendo questa norma nella legge, perché non

si deve dimenticare che anche i comuni beneficiano della costruzione di queste autostrade.

Vi è poi da fare un'altra considerazione che è questa: a parte l'azione di rivalsa che potrebbe esser fatta dalle società concessionarie nei confronti delle imprese, vi è il fatto che vi sono dei comuni che ancora non si sono fatti avanti, perché ritengono che la legge debba interpretarsi secondo la consuetudine. Questi comuni, anche essi potrebbero, ad un certo momento, farsi avanti ad esigere il pagamento di questa imposta con queste modalità; anzi, certamente si farebbero avanti. Per cui, l'imposta complessiva da pagare, all'incirca, per tutta l'autostrada Milano-Napoli, si aggirerebbe sugli 11 miliardi. È evidente, allora, che, se non si provvede, noi non ci troveremo in condizioni di poter eseguire tutto il programma previsto per le autostrade, perché questa spesa non è stata prevista.

Ecco perché vi pregherei di approvare l'articolo 6, con la soppressione, magari, del secondo comma.

TERRANOVA, *Relatore*. Poiché l'onorevole Ministro ha spiegato che l'onere ricadrebbe sullo Stato, io ritiro il secondo comma del mio articolo sostitutivo. Ne mantengo, invece, il primo comma.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'emendamento Terranova con la precisazione testé fatta dal presentatore, ossia limitato al primo comma che, come tale, dovrebbe sostituire integralmente l'originario articolo 6.

BOTTONELLI. Il primo comma dell'emendamento dell'onorevole Terranova dice la stessa cosa del testo del disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Camangi ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

CAMANGI. Dichiaro di ritirare il mio emendamento e di aderire all'emendamento Terranova che mi pare più chiaro e preciso, per quanto riguarda il primo comma dell'articolo 6.

Tuttavia, ritengo di dover richiamare l'attenzione della Commissione e quella dell'onorevole Ministro su alcune considerazioni circa la situazione attuale e sull'implicita retroattività di questo provvedimento. Se il provvedimento si limita, come è buona norma per tutte le leggi, a regolare la materia per l'avvenire, siamo d'accordo, nulla da eccepire, ma se il provvedimento, e cioè quel primo comma, dovesse essere inteso nel senso di valere anche per le opere già appaltate, nascerebbero alcuni problemi che mi sembrano di notevole gravità.

Primo problema: se questo beneficio fosse applicato alle opere già appaltate, chi ne godrebbe? L'onorevole Ministro ha già detto che la questione è *sub iudice*. Tuttavia, il pagamento di questa imposta di consumo, presentemente, spetta alle società concessionarie, che però potrebbero rifarsi nei confronti delle imprese appaltatrici dei lavori.

BOTTONELLI. Per la costruzione dell'autostrada del sole, è pacifico che il pagamento dell'imposta di consumo compete alle imprese.

CAMANGI. Ora, se noi arriviamo a stabilire che, quest'onere, già posto a carico delle imprese, esplicitamente viene a scomparire, faremmo davvero un grazioso dono di miliardi alle stesse imprese. Se, invece, nei contratti di appalto quest'onere non fosse esplicitamente posto a carico delle imprese, la questione diventerebbe controversa. Il collega, onorevole Lombardi, l'altro giorno mi ha fornito alcuni dati riguardanti certe sentenze della Corte di cassazione che stabiliscono che, qualunque sia la dizione del contratto, l'onere dell'imposta di consumo non dovrebbe mai far carico alle imprese appaltatrici, ma alla stazione appaltante. A me, invece, risulta — e questo dimostra quanta confusione esiste in questa materia — che in molti casi si è preteso che l'onere ricadesse sulle imprese e le imprese hanno dovuto pagare. Quindi, vi è perlomeno della incertezza in questa materia. Allora, un effetto retroattivo della legge pregiudicherebbe la questione, ci metterebbe di fronte al dubbio se questo regalo, rappresentato dall'esenzione, deve andare all'impresa appaltatrice, il che non sarebbe né lecito né morale, o alla società concessionaria, nel qual caso non sarebbe altrettanto ammissibile.

Vi è da fare anche un'altra considerazione, per l'ipotesi che la norma non avesse effetto retroattivo. Il beneficio, a prescindere dalle controversie (a seconda che l'onere spetti alle imprese appaltatrici o alle società concessionarie), verrebbe ad essere goduto, per lo meno parzialmente, ma sempre in notevole misura, dalle imprese appaltatrici delle imposte di consumo.

Pertanto, io sono perfettamente d'accordo e aderisco alla formulazione del primo com-

ma dell'emendamento Terranova, mentre per quanto riguarda il passato, mi pare che la cosa meriterebbe di essere più attentamente considerata, sia agli effetti sostanziali della norma, sia dal punto di vista formale: tra l'altro, è evidente che se noi ci limitiamo ad approvare il primo comma, ciò significa che la riforma ha valore solo per l'avvenire.

Insomma, per mia tranquillità, e anche per quella di molti di noi che si trovano nelle mie stesse condizioni di incertezza, vorrei che noi approfondissimo di più questo argomento. Eccomi allora a chiedere all'onorevole Ministro (così come del resto ho già fatto attraverso un ordine del giorno) di voler esaminare meglio l'articolo, anche sotto il profilo giuridico, circa le conseguenze che esso porta con sé.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ragioni esposte dall'onorevole Camangi, mi persuadono nel senso che ove non sia previsto, io sono disposto ad includere questo obbligo. Ma ripeto, è già compreso nel capitolato.

CAMANGI. Ma è necessario studiare meglio la questione.

AMENDOLA PIETRO. Io proporrei di accantonare l'articolo 6 e di nominare un comitato ristretto, il quale possa poi riferire, dopo un attento studio della questione, alla Commissione.

PRESIDENTE. Io proporrei, piuttosto, di rinviare la discussione ad altra seduta.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ravviso la necessità del Comitato proposto dall'onorevole Amendola. Personalmente non sono, invece, contrario ad un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI