

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

LXXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 3 AGOSTO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	871
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Autorizzazione alla spesa di lire 1.200 milioni quale concorso dello Stato al comune di Genova per il completamento della strada pedemontana Genova-Nervi. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3975).	871
PRESIDENTE	871, 872, 873
TERRAGNI, <i>Relatore</i>	871
CURTI IVANO	872, 873
ALESSANDRINI	872, 873
DI NARDO	873
BECCASTRINI	873
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	873
Proposta di legge (Discussione e approvazione):	
Senatore MERLIN ed altri: Interpretazione dell'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, recante norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova. (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3977)	874
PRESIDENTE	874
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	874
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	874
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	874

La seduta comincia alle 9,40.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Cengarle e Volpe.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione alla spesa di lire 1.200 milioni quale concorso dello Stato al comune di Genova per il completamento della strada pedemontana Genova-Nervi. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3975).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla spesa di lire 1.200 milioni quale concorso dello Stato al comune di Genova per il completamento della strada pedemontana Genova-Nervi ».

Il disegno di legge è già stato approvato dalla competente Commissione permanente del Senato nella sua seduta dell'11 luglio 1962.

Il Relatore, onorevole Terragni, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TERRAGNI, *Relatore*, Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge su cui ho l'onore di riferire concerne l'autorizzazione alla spesa di un miliardo e duecento milioni quale concorso dello Stato al comune di Genova per il completamento della strada

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 AGOSTO 1962

pedemontana Genova-Nervi, ed è articolato in modo che esso venga corrisposto dall'A.N.A.S. con una variazione sugli stanziamenti di cui al capitolo 50 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda stessa.

Permettetemi un breve commento: se un comune come Genova chiede un sussidio del genere — che non è indifferente come ammoniare, ma che nello stesso tempo non è grande rispetto a quelle che sono e potrebbero essere, con un perfezionamento legislativo, le sue possibilità economiche — questa necessità evidentemente non è conseguente ad una carenza nella situazione economica comunale, bensì ad una carenza delle leggi tributarie in rapporto agli obiettivi, sempre più pressanti e complessi, che i comuni devono raggiungere.

In tema di finanza locale, mi permetto un breve *excursus* in rapporto a quelle che sono le possibilità dei comuni moderni di attingere *in loco* i fondi per coprire il proprio fabbisogno; e nel farlo mi ricollego alla mia esperienza di sindaco di una città come Como.

Onorevole Sottosegretario, se io ho un orticello e mando un mio dipendente a venderne i prodotti al mercato, deponendoli per terra su una stuoia, sono certo che al passaggio del vigile urbano egli dovrà pagare una tassa di 20, 30 o 50 lire per l'occupazione, per una o due ore, di quei due metri quadrati di suolo pubblico sui quali ha disteso la stuoia per deporvi l'insalata ed il prezzemolo raccolti nel mio orto. Dopo due ore il mio dipendente sgombera il terreno e se ne va col provento della vendita. Ma se su quella stessa area un'ora o due dopo mando un autopullmann con rimorchio a sostare per tutto il pomeriggio e la notte, nessuna legge mi permette di percepire — come comune — neppure una lira per l'occupazione, magari di 24 ore, di quei 5, 6, 10 metri quadrati di suolo pubblico.

Questa, onorevoli colleghi, è la situazione dei comuni grandi e piccoli di fronte ai nuovi bisogni ed alle vecchie leggi; perché un sindaco, anche di Genova come succedeva a me a Como, deve amministrare sulla base di leggi che sono state fatte quando c'erano prezzemolo ed insalata da portare al mercato, ma non c'erano ancora gli autopullmann.

Questa è la ragione per la quale, ad onta del fatto che ci troviamo di fronte ad una amministrazione comunale alla quale non difettano né la volontà, la probità e la sollecitudine al reperimento di tutte le possibili fonti di entrata previste dalla legge, né la presenza di funzionari competenti ed attivi, essa

è costretta a rivolgersi ugualmente alle casse dello Stato.

Se ad un comune come Genova fosse concessa la possibilità di ottenere il rimborso di una spesa così fatta mediante un tributo a carico del valore urbanistico delle aree, coperte e scoperte, il tributo certamente non sarebbe superiore ad uno o due centesimi di lire per ogni cento lire di valore imponibile (meno del costo del biglietto del tram). Ma poiché il comune di Genova, come qualsiasi altro comune, almeno per ora, non può che valersi delle leggi tributarie in atto, il finanziamento in oggetto non può essere concesso se non attingendo alle casse dello Stato.

Ho accennato al problema di fondo per giustificare moralmente il provvedimento e perché desidero rimanga agli atti che sono naturalmente e fondatamente avverso all'intervento finanziario dello Stato nei casi in cui se ne può fare a meno. Non mi attardo comunque su questo aspetto del problema, perché andrei fuori dei limiti del provvedimento al nostro esame.

Considerate, dunque, le ragioni oggettive della richiesta, l'urgenza delle opere che devono essere realizzate e la procedura prevista a tutela del finanziamento stesso, invito gli onorevoli colleghi a voler dare il loro voto favorevole al disegno di legge in oggetto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CURTI IVANÒ. Si può anche essere d'accordo su quanto sostenuto dal Relatore circa la necessità di un aggiornamento delle leggi fiscali e tributarie a disposizione dei comuni e sulla necessità quindi per il comune di Genova di un intervento finanziario da parte dello Stato per la sistemazione della strada pedemontana Genova-Nervi.

Quello che, però, ci preoccupa è che basta volgere lo sguardo in qualsiasi direzione per constatare che analoghe situazioni si determinano in molte altre province dove esistono strade che, come disse, mi sembra, il nostro Presidente, stanno diventando le strade di nessuno.

Quel che desidero sapere è a quale scopo preciso vengono dati questi 1.200 milioni, che tipo di strada dovrà farsi: è un anello di Genova? Quale contributo aggiungerà, da parte sua, il comune? O tutto è a totale carico dello Stato?

ALESSANDRINI. Ritengo che il comune di Genova abbia tutto il diritto ad ottenere il contributo dello Stato per il completamento della strada pedemontana Genova-Nervi, visto che si tratta di una deviazione dell'Aurelia

che, nella zona del golfo di Genova, è estremamente congestionata dal traffico.

Tutto il traffico che movimentava l'Aurelia verso Ventimiglia-Ponte San Luigi, ultimo limite in territorio italiano toccato dalla strada statale n. 1, attraversa la grande città ligure e non è giusto che Genova, per liberarsi dalla congestione determinata nel centro urbano dal traffico di transito, paghi tutte le spese di deviazione.

CURTI IVANO. Allora è giusto che Bologna sopporti tutte le spese della deviazione del traffico di tutte le strade emiliane?

ALESSANDRINI. Non è giusto per Bologna, come non è giusto per Genova! Per questo ritengo che l'A.N.A.S. debba concorrere alla spesa per la costruzione della strada in questione che porta nella periferia pedemontana di Genova il traffico di transito, tanto più che — come è rilevabile dalla relazione presentata al Senato ad illustrazione del disegno di legge — sono già stati spesi dalla città di Genova più di sei miliardi per questa importante arteria.

Penso, pertanto, che la Commissione abbia il dovere di esprimere un voto favorevole al provvedimento, disponendosi, d'altro canto, a chiedere e a sostenere analoghi interventi per città che si trovino in situazioni simili a quelle di Genova.

DI NARDO. Secondo il suo ragionamento, il provvedimento dovrebbe essere adottato nazionalmente, per tutte le città che si trovano nelle stesse condizioni di Genova.

ALESSANDRINI. Per ora creiamo un precedente.

BECCASTRINI. Mi pare che il problema sollevato sia molto importante. Molte sono le città che vengono a trovarsi in queste condizioni, come, ad esempio, Arezzo. Perciò: o si affronta il problema, oppure lo Stato, attraverso i lavori pubblici, fa una programmazione propria per l'eliminazione di questi inconvenienti.

Comunque, siamo d'accordo sull'approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do quindi la parola all'onorevole Sottosegretario.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La strada di cui si parla è una specie di circonvallazione — direi — della città di Genova. La situazione orografica del golfo di Genova tutti la conoscono e possono immaginare le spese immense per unità chilometrica richieste dalla costruzione di una

strada di qualsiasi sezione. E tanto più le conosce il collega onorevole Curti che in questo settore ha una competenza specifica.

D'altra parte, non si tratta di un attraversamento puro e semplice della città di Genova che si intende realizzare con quest'opera, perché la variante parte da Nervi e compie parecchi chilometri prima di giungere a Genova-Brignole: praticamente è un tronco — quello che si costruisce — al quale è particolarmente interessata l'A.N.A.S. per mantenere e snellire il flusso delle correnti di traffico dalla riviera di levante a quella di ponente nonché di quelle che dalla riviera salgono verso Serravalle, la Lombardia e il Piemonte.

Per questo è parso equo che l'A.N.A.S. intervenisse a finanziare una parte della spesa; e questa è l'origine di questa legge, per 1.200 milioni con la quale il Governo ha deciso di venire in aiuto al comune di Genova, che lo ha sollecitato.

Vorrei rispondere al collega onorevole Curti che ha tirato in ballo il caso di Bologna. È vero che la città di Bologna è interessata — non dico con la stessa intensità di Genova, data la situazione geografica — al defluire del traffico dal nord al sud Emilia. Però al collega Curti posso assicurare che il problema è stato esaminato in sede dell'ultimo consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., e in questa riunione è stato deciso di venire incontro alle spese che il comune di Bologna sosterrà per allestire l'allacciamento dei tronchi autostradali Padova-Bologna e Bologna-Ravenna alla autostrada del Sole, al fine di snellire il traffico.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Ne do lettura e, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li pongo successivamente in votazione:

ART. 1:

È autorizzata la concessione, da parte dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, di un contributo di lire 1.200.000.000 al comune di Genova a titolo di concorso invariabile, per il completamento dei lavori di costruzione della strada pedemontana Genova-Nervi.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ed il Consiglio di Stato, verrà approvata l'apposita convenzione da stipulare con il comune di Genova.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, si provvederà mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 50 dello stato di previsione della spesa della Azienda nazionale autonoma delle strade per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni allo stato di previsione della spesa dell'A.N.A.S.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Merlin ed altri: Interpretazione dell'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, recante norme relative alla espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova. (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3977).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, d'iniziativa dei senatori Merlin, Lorenzi e Ceschi: « Interpretazione dell'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, recante norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova ».

La proposta di legge è già stata approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Nell'assenza del Relatore, onorevole Lombardi Giovanni, prego di riferire in sua vece l'onorevole Alessandrini.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'applicazione della legge 4 febbraio 1958, n. 158, che detta norme relative alla espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova, sono sorti dei dubbi interpretativi a proposito del territorio che compone la zona industriale.

Questi dubbi sono stati determinati da una rigorosa interpretazione dell'articolo 1 della legge citata, il quale dice che la zona industriale e del porto fluviale di Padova è delimitata come da annessa planimetria che, vistata dal Ministro dei lavori pubblici, verrà depositata nell'archivio di Stato.

È accaduto che, invece di depositare l'originale della planimetria, è stata depositata la

riproduzione zincografica della stessa allegata allo stampato contenente la proposta di legge, che, con retinato quasi identico, pone in evidenza due zone: quella dell'agglomerato urbano e quella della zona industriale.

Per incertezze sorte circa l'identificazione della zona industriale sulla planimetria depositata si sono avuti dei ricorsi al Consiglio di Stato, dei quali uno ha avuto esito positivo mettendo in gravi difficoltà il consorzio per la zona industriale. Diventa quindi necessario precisare con esattezza, che non ammetta dubbi, la delimitazione della zona industriale e del porto fluviale di Padova. L'articolo unico della proposta di legge al nostro esame raggiunge appunto tale scopo, precisando l'ubicazione e l'ambito della zona industriale che è sita in comune di Padova ad est del centro urbano nella zona segnata in retinato grigio scuro e attraversata da un tratto del canale Piovego, come risulta dalla planimetria allegata alla legge istitutiva.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale e, nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette alla relazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

« La zona industriale e del porto fluviale di Padova, di cui alla legge 4 febbraio 1958, n. 158, corrisponde nella planimetria, allegata alla legge stessa, al retinato grigio scuro sito ad est del centro urbano e diviso in due settori da un tratto del canale Piovego ».

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi emendamenti, l'articolo unico sarà votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Autorizzazione alla spesa di lire 1.200 milioni quale concorso dello Stato al comune di Genova per il completamento della strada pedemontana Genova-Nervi » (Approvato dal-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 AGOSTO 1962

la VII Commissione permanente del Senato)
(3975):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e della proposta di legge:

Senatore MERLIN ed altri: « Interpretazione dell'articolo 1 della legge 4 febbraio 1958, n. 158, recante norme relative all'espropriazione di terreni e all'attuazione di opere nella zona industriale e nel porto fluviale di Padova » (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3977):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Beccastrini, Biagioni, Bontade Margherita, Cavazzini, Gianca, Cibotto, Curti Ivano, D'Arezzo, De Capua, De Pasquale, Di Leo, Di Nardo, Giorgi, Lombardi Giovanni, Marconi, Martina, Pigni, Terragni e Zappa.

Sono in congedo:

Cengarle e Volpe.

La seduta termina alle 10,20.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI