SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

122ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 16 MARZO 1973

Presidenza del Presidente FANFANI,
indi del Vice Presidente VENANZI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazioni . . . . . *Pag.* 5917
Trasmissione di domande 5916

Discussione e deliberazioni su domande. Proroga del termine per la presentazione della relazione sui *Doc.* IV, nn. 48, 49, 50 e 52:

BUZIO, *relatore* 5921
COLOMBO, *relatore* 5920
RICCI, *f.f. relatore* 5921, 5922
TAMBRONI ARMAROLI 5920

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA 5918

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI VIGILANZA SULLE RADIODIFFUSIONI

Elezione di Vice Presidente 5915

CONGEDI 5915

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 5915

Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . . *Pag.* 5916

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 5915

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 5916

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interrogazioni 5940

Svolgimento:

PRESIDENTE 5938
CIFARELLI 5924, 5938
FARABEGOLI 5933
LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 5922, 5939
MINGOZZI 5935
STIRATI 5930

PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA 5917

Presidenza del Presidente FANFANI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

A R N O N E , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 9 marzo.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Comunico che ha chiesto congedo il senatore Viviani per giorni 1.

Annunzio di elezione di Vice Presidente della Commissione parlamentare per la vigilanza sulle radiodiffusioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta dell'8 marzo 1973, la Commissione parlamentare per la vigilanza sulle radiodiffusioni ha eletto Vice Presidente il deputato Reggiani in sostituzione del deputato Righetti, entrato a far parte del Governo.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

DAL CANTON Maria Pia. — « Obbligatorietà della vaccinazione antirosolia per le minori degli anni nove e per alcune categorie di lavoratrici » (980);

PIERACCINI, BLOISE, ARFÈ, STIRATI, CIPELLINI, VIGNOLA, AVEZZANO COMES, CATELLANI, CAVEZZALI, COLOMBO, LEPRE, MINNOCCI, TORTORA, ZUCCALÀ, GATTO Vincenzo e VIGLIANESI. — « Provvedimenti preliminari per la riforma universitaria » (981).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Esenzione dall'imposta sulla cifra d'affari a beneficio della Organizzazione europea di ricerche spaziali (ESRO) e della Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO) » (496-B), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Nuove norme per l'attuazione del trasferimento degli abitati di Gairo e Osini (Nuoro) » (961), previo parere della 5ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

COLLESELLI ed altri. — « Aumento del contributo dello Stato per la gestione dell'Ente autonomo Parco nazionale d'Abruzzo e concessione di un contributo straordinario a detto Ente » (508-B), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Provvidenze a favore della editoria giornalistica per il 1972 » (960), previ pareri della 5ª e della 10ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

« Interventi per la salvaguardia di Venezia » (256-B), previ pareri della 1ª, della 4ª, della 5ª, della 6ª, della 7ª e della 10ª Commissione permanente e della Commissione speciale per i problemi ecologici;

« Ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale » (975), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª, della 10ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

2ª Commissione permanente (Giustizia):

LEPRE. — « Proroga dei termini di efficacia della legge 14 novembre 1962, n. 1610, contenente provvidenze per la regolarizzazione del titolo della piccola proprietà rurale » (204) e: Deputati PISONI ed altri. — « Ulteriore proroga delle provvidenze per la regolarizzazione del titolo di proprietà in favore della proprietà rurale » (780), *in un testo unificato e con il seguente titolo*: « Ulteriore proroga delle provvidenze per la regolarizzazione del titolo di proprietà in favore della proprietà rurale »;

« Modifiche agli articoli 28 e 29 della legge 17 maggio 1952, n. 629, e agli articoli 13, 14 e 16 del decreto del Presidente della Repubblica 12 novembre 1958, n. 1280, relativi alla composizione dei consigli di amministrazione degli archivi notarili » (407);

« Aumento dello stanziamento per spese di ufficio dei tribunali e delle preture di cui all'articolo 16, n. 3, della legge 16 luglio 1962, n. 922, e all'articolo 1 della legge 15 maggio 1967, n. 355 » (482-*B*);

9ª Commissione permanente (Agricoltura):

« Concessione di un contributo straordinario in favore dell'Istituto nazionale della nutrizione » (469-*B*).

Annunzio di trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

— contro il senatore Barra, per concorso in abuso di ufficio in casi non preveduti specificatamente dalla legge (articoli 110 e 323 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 59);

— contro il senatore Tedeschi Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 57, 595, primo, secondo e terzo comma, del Codice penale, e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc.* IV, n. 60);

— contro il senatore Tedeschi Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 595, primo e terzo comma, del Codice penale, e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc.* IV, n. 61);

— contro il senatore Tedeschi Mario, per il reato di diffamazione con il mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (*Doc.* IV, n. 62).

Annunzio di presentazione di relazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, sono state presentate le seguenti relazioni: dal senatore Colombo, sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il senatore Ariosto (*Doc.* IV, n. 18); dal senatore Bacchi, sulla domanda di autorizzazione a procedere contro i signori Miani Antonio e Sella di Monteluce Paolo (*Doc.* IV, n. 51); dal senatore Buzio, sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il signor Simbula Sergio (*Doc.* IV, n. 56); dal senatore Li Vigni, sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il signor Anderson Massimo (*Doc.* IV, n. 57).

Programma dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 20 marzo al 1° maggio 1973

P R E S I D E N T E . Comunico che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi ieri pomeriggio, ha adottato all'unanimità — ai sensi dell'articolo 54 del Regolamento — il seguente programma dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 20 marzo al 1° maggio 1973:

— Disegno di legge n. 318. — Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle attività di bonifica.

— Disegno di legge n. 471. — Contributo all'Ente per l'irrigazione in Puglia e Lucania (*procedura abbreviata di cui allo articolo 81 del Regolamento*).

— Disegno di legge n. 539. — Delega al Governo per l'emanazione di norme sullo stato giuridico del personale della scuola (*già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 114. — Proroga dei termini stabiliti dagli articoli 1, 3, 6 e 28 della legge 28 ottobre 1970, n. 775, recante modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1968, n. 249, sul riordinamento della Pubblica Amministrazione (unitamente alla discussione della « risoluzione » della 1ª Commissione sul decreto registrato con riserva, concernente la disciplina delle funzioni e il trattamento economico dei dirigenti statali).

— Disegno di legge n. 885. — Disciplina dei fondi rustici (*già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 256-*B*. — Interventi per la salvaguardia di Venezia (*approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 755. — Modifiche degli articoli 226 e 339 del Codice di procedura penale e dell'articolo 617 del Codice penale, relativi alla tutela della libertà e segretezza delle comunicazioni.

— Disegni di legge nn. 214-287 e 851. — Disposizioni sulla nomina a Magistrato di Cassazione (*dalla sede redigente: per la sola votazione finale*).

— Disegno di legge n. . . . — Conversione in legge del decreto-legge 12 febbraio 1973, n. 8, recante ulteriori provvidenze a favore delle popolazioni dei comuni della Sicilia colpiti dal terremoto (*all'esame della Camera dei deputati - scade il 16 aprile 1973*).

— Disegno di legge n. 783. — Proroga dei contratti di appalto delle esattorie comunali e consorziali e delle ricevitorie delle imposte dirette e delle tesorerie comunali e provinciali.

— Disegno di legge n. 923. — Conferimento di un fondo di dotazione all'Ente nazionale per l'energia elettrica (*già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 924. — Aumento del fondo di dotazione dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento industria ma-

nifatturiera (*già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 925. — Aumento del fondo di dotazione dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali - EAGAT (*già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegni di legge nn. 222 e 473. — Legge-quadro sui parchi nazionali e sulle riserve naturali.

— Disegno di legge n. 321. — Istituzione del parco nazionale delle Dolomiti bellunesi.

— Disegni di legge nn. 73 e 453. — Patrocinio statale per i non abbienti (*procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

— Disegno di legge n. 542. — Disciplina delle controversie di lavoro (*dalla sede redigente: per la sola votazione finale - già approvato dalla Camera dei deputati*).

— Disegno di legge n. 376. — Abilitazione a svolgere compiti di emergenza agli assistenti di volo e riconoscimento giuridico della pensione di invalidità.

— Disegno di legge n. 161. — Disciplina dei fondi comuni di investimento mobiliare (*procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).

— Disegno di legge n. 12. — Estensione alle diffusioni radiotelevisive del diritto di rettifica previsto dall'articolo 8 della legge sulla stampa.

— Disegno di legge n. 221. — Modificazioni degli articoli 37 e 49 del codice della navigazione, recanti norme sul demanio marittimo.

— Interrogazioni e interpellanze.

— Mozioni:

  — n. 2, dei senatori Franco ed altri, sui problemi di Reggio Calabria;

  — n. 19, dei senatori Colajanni ed altri, sulla Montedison;

  — n. 20, dei senatori Nencioni ed altri, sulla Montedison;

  — n. 6, dei senatori Nencioni ed altri, sullo stato della criminalità in Sardegna e sulle provvidenze economico-sociali, in relazione ai risultati dell'inchiesta parlamentare;

  — n. 7, dei senatori Premoli ed altri, sulla lotta ai tumori;

  — n. 17, dei senatori Bonino ed altri, sui collegamenti tra la Sicilia e il Continente.

— Relazione della Commissione speciale per i problemi ecologici sull'attuazione della legge anti-smog.

— Ratifiche di accordi internazionali.

— Deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

— Disegni di legge per i quali è stata deliberata l'adozione della procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

— Altri disegni di legge dei quali le Commissioni avranno nel frattempo concluso l'esame.

Sospensione dei lavori del Senato: da sabato 14 aprile a martedì 1° maggio (*in relazione alle ferie pasquali e alle festività del 25 aprile e del 1° maggio*)

Non essendovi osservazioni, il suddetto programma si considera definitivo ai sensi del succitato articolo 54 del Regolamento.

Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 20 al 30 marzo 1973

P R E S I D E N T E . Informo che, sulla base del suesposto programma, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha

adottato all'unanimità — a norma del successivo articolo 55 del Regolamento — il seguente calendario dei lavori per il periodo dal 20 al 30 marzo 1973:

Martedì 20 marzo (*pomeridiana*)	— Mozione n. 2, dei senatori Franco ed altri sui problemi di Reggio Calabria.
Mercoledì 21 » (*pomeridiana*) (la mattina è riservata alle riunioni delle Commissioni)	— Disegno di legge n. 318. — Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle attività di bonifica. — Disegno di legge n. 471. — Contributo all'Ente per l'irrigazione in Puglia e Lucania (*procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*).
Giovedì 22 » (*pomeridiana*) (la mattina è riservata alle riunioni dei Gruppi parlamentari)	— Mozioni n. 19, dei senatori Colajanni ed altri, e n. 20, dei senatori Nencioni ed altri sulla Montedison.
Venerdì 23 marzo (*antimeridiana*)	— Disegno di legge n. 539. — Delega al Governo per l'emanazione di norme sullo stato giuridico del personale della scuola (*già approvato dalla Camera dei deputati*).
Martedì 27 » (*pomeridiana*)	— Seguito della discussione del disegno di legge n. 539. — Delega al Governo per l'emanazione di norme sullo stato giuridico del personale della scuola (*già approvato dalla Camera dei deputati*).
Mercoledì 28 » (*pomeridiana*) (la mattina è riservata alle riunioni delle Commissioni)	
Giovedì 29 » (*antimeridiana*)	— Inizio della discussione del d. d. l. n. 114 sulla proroga della delega sul riordinamento della Pubblica Amministrazione (unitamente alla discussione della « risoluzione » della 1ª Commissione sul decreto registrato con riserva, concernente la disciplina delle funzioni e il trattamento economico dei dirigenti statali).
» » » (*pomeridiana*)	
Venerdì 30 » (*antimeridiana*)	

Secondo quanto previsto dal succitato articolo 55 del Regolamento, detto calendario sarà distribuito.

Discussione e deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio. Proroga del termine per la presentazione della relazione sui Documenti IV, nn. 48, 49, 50 e 52

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame di talune domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è quella avanzata nei confronti del senatore Ariosto per il reato di concussione (articolo 317 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 18).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

COLOMBO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rifacendomi a quanto ho scritto nella relazione, dirò assai brevemente che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, nella seduta di giovedì 8 marzo, ha esaminato la richiesta di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Ariosto; richiesta che è stata nuovamente avanzata dal procuratore della Repubblica di Genova in quanto nella precedente legislatura la richiesta era già stata avanzata, allora alla Camera dei deputati, essendo il senatore Ariosto deputato.

La Giunta ha esaminato il fascicolo processuale assumendo che non è in alcun modo dimostrato che il senatore Ariosto abbia esercitato le violenze morali di cui si parla per ottenere un qualsiasi compenso in danaro da parte della società esercente il Casinò di San Remo.

D'altra parte è assai dubbia, per non dire inconsistente, l'identificazione del senatore Ariosto con la persona che avrebbe esercitato le suddette violenze.

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(*Segue* COLOMBO, *relatore*). In ogni caso emerge con assoluta certezza dall'esame del fascicolo processuale il fatto che nessuna somma di danaro fu versata al senatore Ariosto.

Quindi è assai dubbia la configurabilità del reato di concussione e dall'esame del fascicolo non emergono a carico del senatore Ariosto elementi che possano giustificare la richiesta di autorizzazione a procedere.

Per questi motivi la Giunta, all'unanimità, propone all'Assemblea la reiezione della richiesta di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del senatore Ariosto. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

TAMBRONI ARMAROLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI ARMAROLI. Chiedo, a nome della Giunta, che venga concessa, ai sensi dell'articolo 135, settimo comma, una proroga del termine per riferire sulle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio: contro il deputato Nicosia, per il reato di vilipendio delle Assemblee legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 48); contro il senatore Franco, per concorso: *a*) in sette distinti reati di istigazione a delinquere anche continuata (articoli 110, 81, 414, 1° e ultimo comma del Codice penale); *b*) nel reato di interruzione di pubblico servizio (articoli 110, 112, numero 1, 340 del Codice penale); *c*) in due distinti reati di istigazione continuata a disobbedire alle leggi (articoli 110, 81, 415 del Codice penale); *d*) in due contravvenzioni per diffu-

sione continuata di notizie false, esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico (articoli 110, 81, 656 del Codice penale); *e*) nella contravvenzione all'articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza per manifestazione non autorizzata dall'Autorità competente (*Doc.* IV, n. 49); contro il signor Monni Riccardo Pietro Benvenuto, per il reato di vilipendio delle Assemble legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 50); contro i signori Lupis Giuseppe e Matacena Amedeo per il reato di vilipendio delle Assemblee legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 52).

Faccio presente, relativamente alle domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Nicosia e contro il senatore Franco, che la Giunta, pur avendone iniziato l'esame, non è ancora pervenuta alla decisione; per quanto concerne invece le domande di autorizzazione a procedere contro il signor Monni Riccardo Pietro Benvenuto e contro i signori Lupis Giuseppe e Matacena Amedeo, la Giunta è già pervenuta alla decisione, ma non è stata ancora stesa la relazione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del deputato Nicosia. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Franco. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del signor Monni Riccardo Pietro Benvenuto. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Metto ai voti la richiesta di proroga per la presentazione della relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti dei signori Lupis Giuseppe e Matacena Amedeo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro i signori Miani Antonio e Sella di Monteluce Paolo, per il reato di vilipendio delle Assemblee legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 51).

Ha facoltà di parlare il senatore Ricci, che sostituisce il relatore, senatore Bacchi.

R I C C I , *f.f. relatore.* Onorevole Presidente, in sostituzione del relatore senatore Bacchi, impedito, mi rimetto alla sua relazione scritta che chiede la reiezione della proposta di autorizzazione a procedere.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta di non concedere l'autorizzazione a procedere nei confronti dei signori Miani Antonio e Sella di Monteluce Paolo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il signor Simbula Sergio, per il reato di vilipendio delle Assemblee legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 56).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B U Z I O , *relatore.* Mi rimetto alla relazione scritta; non ho nulla da aggiungere alle decisioni della Giunta che ha dichiarato non doversi concedere l'autorizzazione a procedere.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta di non concedere l'autorizzazione a procedere contro il signor Simbula Sergio. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Segue la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il signor Anderson Massimo, per il reato di vilipendio dell'As-

semblea legislativa (articolo 290 del Codice penale) (*Doc.* IV, n. 57).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

R I C C I , *f. f. relatore.* Onorevole Presidente, rispondo al posto del relatore, senatore Li Vigni, impedito. La Giunta ha esaminato la richiesta di autorizzazione a procedere contro il signor Anderson e all'unanimità ha deciso di proporre all'Assemblea la reiezione della domanda di autorizzazione a procedere, per le motivazioni contenute nella relazione scritta, alla quale mi rimetto.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta di non concedere l'autorizzazione a procedere contro il signor Anderson Massimo. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvata.

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca al punto secondo lo svolgimento di interrogazioni e al punto terzo lo svolgimento di interpellanze. Poichè l'argomento trattato in una interrogazione è analogo a quello trattato nelle interpellanze, in tal caso si procederà, ove non vi siano osservazioni, allo svolgimento congiunto dell'interrogazione e delle interpellanze. La prima interrogazione è del senatore Cifarelli. Se ne dia lettura.

R I C C I , *Segretario*:

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda urgentemente adottare per ripristinare la piena funzionalità ed efficienza del Magistrato del Po, massimo organo di studio, di coordinamento e di attuazione al quale è affidata la difesa idraulica del bacino idrogeologico padano, e cioè dei territori di ben 5 regioni a statuto ordinario e di 2 a statuto speciale.

Con il passaggio di una notevole parte del personale del Ministero dei lavori pubblici alle regioni si è gravemente ridotta, in danno del Magistrato del Po, la disponibilità di tecnici e di amministrativi, mentre restano insoddisfatte le richieste per il suo organico che, da tempo, il Magistrato ha fatto e che corrispondono al minimo indispensabile per coordinare e vigilare il lavoro di ben 27 uffici del Genio civile, nonchè di uffici regionali, provinciali e consortili operanti in vari modi nei 70.000 chilometri quadrati del bacino del Po e dei suoi affluenti.

Si aggiunge che da anni non ci sono stanziamenti adeguati, onde occorrono almeno altri 50 miliardi di lire in più per superare l'attuale situazione di carenza, mediante interventi atti a scongiurare almeno i maggiori pericoli di piene.

I gravissimi effetti degli straripamenti avvenuti nello scorso ottobre 1972 in Emilia, specie tra Parma e Modena, devono ammonire circa il pericolo grave di eventi consimili, che potrebbero essere di disastrosa entità.

(3 - 0293)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Quanto esposto dal senatore Cifarelli in merito alla carenza di personale in cui versa il Magistrato per il Po ed alla inadeguatezza degli stanziamenti di bilancio per gli interventi che tale organo è chiamato a compiere mi trova perfettamente concorde.

Non posso, infatti, che riconoscere le gravi difficoltà che il Magistrato ha da tempo incontrato per assicurare l'adempimento dei suoi numerosi compiti istituzionali nell'intero sistema idraulico del bacino del Po.

Tali difficoltà si sono sensibilmente acuite in conseguenza del passaggio alle regioni degli uffici del genio civile, con il relativo personale, sia pure ad eccezione di quello, peraltro limitato, addetto alle sezioni idrauliche.

In molti casi le sezioni idrauliche dispongono solo di due o tre elementi e, talvolta, mancano anche dei funzionari della carriera direttiva tecnica che, ai sensi del regolamento, dovrebbero dirigerle.

Quanto esposto rende evidente l'entità del problema del personale, specie di quello tecnico, nel particolare momento del trasferimento delle funzioni alle Regioni e della attuazione della riforma della pubblica Amministrazione.

A tale particolare riguardo, va rilevato che il Governo, come è noto, sta conducendo la sua azione per la risoluzione di tutti i problemi connessi al settore del pubblico impiego.

Responsabilmente collegata a tale prospettiva, l'amministrazione dei lavori pubblici è fermamente convinta della inderogabile necessità di ristrutturare tutti gli uffici ed i servizi, in modo da adeguarli al processo di ammodernamento funzionale, decisionale e di maggiore autonomia in corso in tutto il settore pubblico.

Pertanto, in attesa dell'approvazione da parte dei due rami del Parlamento del disegno di legge presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (atto del Senato n. 114), concernente la proroga dei termini stabiliti dagli articoli 1, 3, 6 e 28 della legge 28 ottobre 1970, n. 775, recante modifiche e integrazioni alla legge 18 marzo 1968, n. 249, sull'ordinamento delle pubbliche amministrazioni, è stato predisposto, da una speciale commissione, uno schema di ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici, tenendo conto di tutte le osservazioni e le proposte avanzate da parte degli uffici centrali e periferici e dalle organizzazioni sindacali.

In questo contesto, il Magistrato per il Po, di cui è prevista la permanenza con quasi tutte le sue attuali importanti funzioni, sarà debitamente potenziato, avendo presente la sua posizione di « controllore » del più vasto comprensorio idrografico del paese.

Per quanto concerne l'aspetto finanziario del problema, deve rilevarsi che sono stati assunti sempre come base di ogni intervento gli studi e le proposte della commissione De Marchi, la quale, per il bacino imbrifero del Po, ha precisato il fabbisogno finanziario in ben 1.418 miliardi di lire.

Nel programma delle opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici e di quello dell'agricoltura e delle foreste, da eseguirsi in un trentennio, è prevista, per il primo quinquennio di intervento, la spesa di 449 miliardi di lire.

Per far fronte alle esigenze per il bacino imbrifero del Po ed a quelle analoghe degli altri bacini idraulici del rimanente territorio nazionale, è stato presentato un primo disegno di legge (atto del Senato n. 498) che prevede un finanziamento di lire 130 miliardi.

Tale stanziamento è stato ripartito in quattro esercizi finanziari ed è destinato, in parti uguali, agli interventi del Ministero dell'agricoltura e delle foreste e a quelli del Ministero dei lavori pubblici.

Tale primo finanziamento verrà ad assicurare la prosecuzione delle sistemazioni idrauliche in corso, al fine di conseguire la loro piena funzionalità, ed a provvedere alle più urgenti sistemazioni del settore idraulico, per le quali sono ormai esauriti gli stanziamenti della legge 27 luglio 1967, n. 632, e non sono sufficienti, da soli, gli stanziamenti ordinari di bilancio.

Con il nuovo provvedimento si potrà provvedere anche alla particolare situazione del bacino del Po e di tutti quei corsi d'acqua che, comunque, sono ad esso interessati.

Finora il Magistrato per il Po — esauriti i fondi assegnati in base alla citata legge n. 632, che hanno consentito di iniziare l'opera di riassetto idraulico di numerosi corsi d'acqua — ha potuto disporre, nell'ultimo triennio, di 10 miliardi e 250 milioni di lire, in base alle leggi di bilancio.

Per opere di sistemazione idraulica del fiume Po, in provincia di Rovigo, sono stati finanziati lavori per lire 3.130 milioni. Le opere sono attualmente in fase di avanzata esecuzione e sono destinate a dare sicurezza agli abitati insediati nell'isola di Ariano Polesine, nelle zone del Delta. Interventi per complessive lire 918 milioni hanno interessato opere di sistemazione idraulica dei fiumi Po, Oglio e Secchia, in provincia di Mantova; lire 242 milioni sono state impegnate per opere idrauliche riguardanti i fiumi Adda e Oglio in provincia di Cremona.

Nel corrente 1973, con i fondi ordinari di bilancio, il Magistrato per il Po disporrà di

altri 8 miliardi di lire; in tal modo è stato aumentato lo stanziamento rispetto agli esercizi precedenti (2 miliardi e 700 milioni per il 1970, 2 miliardi e 550 milioni per il 1971, 5 miliardi per il 1972).

In conclusione, ritengo di aver fornito, doverosamente e, mi auguro, anche esaurientemente, gli elementi sull'opera svolta e su quanto intende fare nel futuro l'amministrazione dei lavori pubblici, la quale, pur nella rilevata carenza di personale e nei limiti delle disponibilità finanziarie, ha sempre avuto presenti i gravi problemi prospettati dal senatore Cifarelli ed ha sempre concretamente operato per risolverli.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C I F A R E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, sono perplesso nel rispondere. Infatti l'esposizione che l'onorevole Sottosegretario ha testè fatto, e per la quale vivamente lo ringrazio, mi dà ragione innanzitutto sul punto fondamentale, cioè la denunciata carenza gravissima di personale tecnico, nonchè di personale ausiliario e amministrativo (ma è sulla carenza di quello tecnico che va posto l'accento), in relazione ad un organismo che un tempo aveva prevalente funzione di studio e oggi ha anche larghe funzioni operative quale è il Magistrato del Po. Si tratta del massimo fiume nazionale, circa 700 chilometri di percorso e circa 70.000 chilometri quadrati di bacino afferente. In relazione a quest'organismo ciò che ha esposto l'onorevole Sottosegretario è lealmente riconosciuto ed è vero; quindi conferma il grido d'allarme — del resto non è stato il solo grido d'allarme in materia — che la mia interrogazione ha voluto costituire e ci pone di fronte al quesito sulla possibilità di venir fuori da questa situazione.

Mi consenta l'illustre rappresentante del Governo di sottolineare che il suo riferimento ai disegni di legge presentati per riordinare questa materia e per ripotenziare le strutture periferiche dello Stato e in particolar modo quelle del Ministero dei lavori pubblici mi fa accapponare la pelle. Infatti nel nostro paese appena si tratta del riordinamento della pubblica amministrazione sono superate tutte le calende greche, diventa l'argomento principe della frustrazione. Ristrutturazione? Come e quando? Si deve anzitutto porre rimedio a quello che sta accadendo con le sciagurate norme sullo sfollamento degli ex combattenti, delle quali tutti vediamo i tristissimi effetti. Sono problemi veramente angosciosi e forse attualmente insolubili.

Mi consenta quindi l'onorevole rappresentante del Governo di suggerirgli di porsi su ben altro terreno. Bisogna porsi sul terreno dei rimedi di emergenza. Se le regioni hanno la possibilità di acquisire del personale, si faccia con le regioni interessate un particolare accordo e vengano affidati alle regioni urgenti lavori. Vi sono leggi che consentono di assicurarsi l'opera di tecnici mediante contratti a tempo determinato. Insomma, il Po non ci sta ad attendere nè possiamo basare le nostre previsioni sulla speranza che non piova.

Ricordo che cominciai la mia attività di direttore del quotidiano del mio partito proprio durante la famosa piena contemporanea del Po e del Reno nell'autunno del 1951.

Da allora nel rodigino si è speso tantissimo e si è andati verso la sistemazione del porto della foce deltizia del Po. Ma bisogna pensare ad altre zone del complesso delle regioni attraversate. Colà se finora non si sono prodotte, vivaddio, delle catastrofi, tuttavia il pericolo dell'acqua è incombente, chè gli argini sono spesso deteriorati. Vi sono pianure ricche, con stabilimenti industriali, con cospicui insediamenti umani, con una agricoltura che merita ogni rispetto, che ad ogni pie' sospinto sono esposte alla eventualità di esondazioni rovinose, di travolgimento degli argini, con danni di vertiginosa entità.

Voglio qui ricordare, tanto per fare un esempio e avendo sott'occhio il quotidiano della città di Parma, che solo nel parmense vi sono ben dodici punti critici che vanno tenuti presenti per provvedimenti di emergenza. Se lo stesso esame lo facessi in relazione alle altre province le inondazioni sareb-

bero più massicce, ma non risulterebbero meno gravi le carenze e i pericoli.

Sottolineerò inoltre, onorevole Sottosegretario, che il riferimento al famoso piano De Marchi, cioè al meditato quadro delle esigenze di sistemazione, è sacrosanto. Io ho sempre sostenuto la necessità di programmare in funzione della difesa del suolo e della sistemazione dei terreni gli interventi delle nuove bonifiche e per l'agricoltura del nostro tempo. Se vi sono interventi pubblici che meritano la priorità assoluta sono proprio quelli attinenti ai fiumi in genere e anzitutto al fiume per eccellenza della nostra Italia, il Po, fiume tutt'altro che tranquillo e tutt'altro che sistemato definitivamente. Anche da questo punto di vista risorge il contrasto ogni giorno più accentuato tra quello che si dovrebbe fare nei tempi previsti e quello che realmente si fa nel nostro paese.

Ella ha ricordato, onorevole Sottosegretario, delle cifre; ne prendo atto e la ringrazio. Ma vorrà riconoscere che si tratta di interventini tappabuchi, di mezze misure, in relazione al problema da me posto.

Onorevole Presidente, sono giunto alla fine del mio intervento. Vorrei ricordare che in quest'Aula pochi giorni fa ci siamo occupati delle rovine causate dai fiumi che di solito sembrano senz'acqua, cioè le fiumare della Calabria e della Sicilia. Sono enormi i disastri che esse producono, onde meritano un'alta priorità nella programmazione nazionale. Ma io che sono, per origine e per avervi trascorso una parte notevole della vita, un meridionale, sì che certamente non sono sospettabile di guardare qui il problema in modo distorto, debbo sottolineare che proprio tenendo conto delle esigenze delle regioni d'Italia sottosviluppate, arretrate e sofferenti noi dobbiamo evitare l'errore di trascurare le esigenze primarie di tutela idraulica delle regioni il cui progresso economico e sociale condiziona anche tanta parte dell'equilibrio economico e dell'avanzata civile del nostro paese.

P R E S I D E N T E . Segue una interrogazione del senatore Cifarelli di argomento analogo a quello contenuto nelle tre interpellanze all'ordine del giorno. Come già detto in precedenza, procederemo ora al loro svolgimento congiunto. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito. Si dia lettura dell'interrogazione e delle tre interpellanze.

A R N O N E , *Segretario*:

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponde a verità l'informazione secondo la quale l'ANAS non avrebbe previsto nei suoi programmi le opere necessarie per la realizzazione completa della superstrada E-7.

Tale superstrada, invero, con il suo autonomo itinerario, costituisce uno degli assi portanti del modello di assetto del territorio previsto per la regione Emilia-Romagna ed è unanimemente riconosciuta come un'arteria indispensabile sia per il potenziamento industriale e per il decollo commerciale del porto di Ravenna, sia per lo sviluppo turistico delle zone costiere delle province di Ravenna e di Ferrara.

Con riferimento al fatto che il consiglio di amministrazione dell'ANAS, nella seduta del 22 dicembre 1972, si è espresso favorevolmente sul programma presentato dalla « Società autostrade », del gruppo IRI, relativo al raddoppio dell'Autostrada del sole da Milano a Napoli, ed al fatto che è ulteriormente previsto, nello stesso programma, un nuovo collegamento transappenninico per la cui attuazione è da temere che sia ancora rallentato, o addirittura pregiudicato, il completamento della superstrada E-7, l'interrogante sottolinea che è grave disconoscere così gli impegni già assunti dal Governo e dall'ANAS circa detta superstrada, la quale non solo è un'arteria di rilevanza europea, definita in sede internazionale e recepita dallo Stato italiano con solenne impegno, ma costituisce uno dei fondamentali presupposti del riequilibramento fra le varie parti della regione emiliano-romagnola, in funzione anche del generale e prioritario impegno di tutto il Paese per lo sviluppo equilibrato fra il Nord e il Sud dell'Italia.

(3 - 0455)

STIRATI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi dell'esasperante lentezza con la quale procedono i lavori sull'importante arteria autostradale « Europa-7 » e gli intendimenti del Governo in ordine a tale rilevantissimo problema, la cui soluzione è attesa da molti anni, con legittima ansia, da tutte le regioni della fascia centro-settentrionale, e in modo particolarissimo dall'Umbria, ancora tagliata fuori quasi del tutto dalle grandi vie di comunicazione.

(2 - 0074)

FARABEGOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se le voci diffuse in questi giorni dalla stampa nazionale su presunte decisioni dell'ANAS durante il consiglio di amministrazione dell'azienda statale del 22 dicembre 1972, relative all'abbandono della realizzazione della superstrada di grande comunicazione internazionale E/7, nel tratto Ravenna-Cesena-Bagno di Romagna-Verghereto-Orte, sono fondate.

Nel predetto consiglio di amministrazione, nel quadro dell'approvazione di un nuovo piano di autostrade IRI, sarebbe stata inclusa una nuova autostrada a pedaggio Faenza-Arezzo, quale complemento della Bologna-Firenze attualmente satura e di difficile raddoppio per le note discusse scelte del tracciato.

La realizzazione della predetta autostrada comporterebbe, infatti, la messa in discussione del completamento della E/7 in contrasto con i numerosissimi impegni a livello di Governo in sede internazionale, parlamentare, politica e di Enti regionali e comunali.

Per conoscere, altresì, ad eventuale conferma di quanto sopra, se corrisponde a verità che il Ministero dei lavori pubblici, e per esso la Direzione generale dell'ANAS, ha impartito disposizioni al compartimento di Bologna per l'immediato ritiro di tutti i progetti relativi all'esecuzione della superstrada E/7, nel tratto Cesena-Bagno di Romagna.

Di fronte alle più disparate voci (che danno diverse soluzioni al problema, non ultima la diffusione sulla stampa in data odierna del nuovo piano autostradale IRI), si chiede in che modo possano essere soddisfatte le annose attese dell'Umbria e della Toscana per un rapido e razionale collegamento con la Romagna.

È doveroso, inoltre, rilevare che l'approvazione del nuovo piano autostradale IRI sarebbe avvenuta senza una discussione parlamentare e politica, sovvertendo in maniera clamorosa i piani di programmazione e di riassetto territoriale.

Lo scardinamento di un equilibrio interregionale, acquisito dopo lunghe e travagliate discussioni tra tutte le forze politiche del Paese, viene così ad essere attuato attraverso un nuovo piano autostradale IRI, deciso al vertice tecnico senza un'opportuna consultazione tra gli organi interessati, in un piano che impegna, tra l'altro, ingenti somme in un momento particolarmente difficile della nostra economia, mentre si rinviano riforme sociali urgenti con la motivazione della mancata copertura finanziaria.

I 500 miliardi di lire previsti dal nuovo piano autostradale, che in pratica — è facile prevedere — aumenteranno notevolmente, renderanno difficilmente credibile, per il Paese, il rinvio di problemi urgenti a causa di difficoltà finanziarie.

La E/7, superstrada internazionale prevista dalla Convenzione di Ginevra, è stata sempre considerata in varie sedi temibile concorrente della « Società autostrade », almeno per il tratto Bologna-Roma. È giunto, pertanto, il momento di stabilire con certezza quale fondamento possa avere tale affermazione, attraverso un chiaro impegno per una sollecita realizzazione della superstrada E/7, iniziata nel 1961 ed attualmente ben lontana dal suo completamento.

(2 - 0098)

MINGOZZI, CORBA, SABADINI, ROSSI Raffaele, PIVA, MARANGONI, MADERCHI, LI VIGNI, TEDESCO TATÒ Giglia, BACICCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che lo Stato italiano sottoscrisse a Ginevra, il 16 settembre 1950, una convenzione

con la quale si elencava il tracciato di 22 grandi strade di traffico internazionale;

che, con atto di ratifica avvenuto quasi 6 anni dopo, con la legge n. 371 del 13 marzo 1956, lo Stato italiano si impegnò a dare piena e completa esecuzione all'accordo di Ginevra;

che per la maggior parte delle strade suddette si passò rapidamente alla progettazione ed all'esecuzione;

che per la grande strada E/7, più dettagliatamente identificata sul territorio italiano come la Roma-Orte-Perugia-Cesena-Ravenna-Mestre-Cervignano-Udine-Tarvisio, solo il 3 marzo 1961 il consiglio di amministrazione dell'ANAS approvava un programma che ne prevedeva la costruzione nel tratto Magliano Sabina-Ravenna, con la caratteristica di superstrada a 2 vie e 4 corsie per una lunghezza di chilometri 292+750;

che da allora ad oggi sono stati costruiti tronchi funzionali per soli chilometri 72+825 e vi sono lavori in corso per chilometri 110+925, mentre per la restante parte non vi è alcuna disponibilità finanziaria;

che sul tracciato di detta strada, attraversante zone di depressione economica, le Regioni, i Comuni e le Amministrazioni provinciali hanno modellato i loro piani di assetto territoriale in funzione di riequilibrio economico e sociale;

che da oltre 10 anni le Amministrazioni locali e le popolazioni sono in agitazione per vedere realizzata l'intera opera;

che la deprecabile decisione della « Società autostrade », del gruppo IRI, di voler andare al raddoppio dell'Autostrada del sole nel tratto Milano-Napoli, con la costruzione di nuovi tratti alternativi, finirebbe per vanificare il completamento della E/7 quale grande strada aperta e funzionale agli effetti del riequilibrio del territorio,

gli interpellanti chiedono di sapere:

1) se il Ministro dei lavori pubblici, nel quadro dei programmi ANAS, non ritenga di dover predisporre il rapido completamento della strada E/7, interessante il territorio di 5 regioni e considerato dalle medesime prioritario nell'ambito di un'armonica programmazione del territorio, con ciò confermando gli impegni politici e legislativi che i vari Governi assunsero nei confronti delle popolazioni e dei Paesi europei interessati;

2) se il Governo non intenda considerare detta strada capace di smaltire gran parte del traffico autostradale nella direttrice Bologna-Roma e, pertanto, alternativa ad assurdi potenziamenti dell'Autostrada del sole, con particolare riferimento al nuovo tronco appenninico, negati dall'articolo 11 della legge n. 287 del 28 aprile 1971 e dal voto espresso dalla Commissione lavori pubblici del Senato nella seduta del 17 gennaio 1973, in occasione della discussione sul bilancio del corrente anno.

(2 - 0102)

P R E S I D E N T E . Avverto che i senatori Stirati, Farabegoli e Mingozzi, presentatori rispettivamente delle interpellanze numeri 2-0074, 2-0098 e 2-0102, hanno rinunziato all'illustrazione delle interpellanze stesse.

In sede di replica, gli interpellanti avranno a disposizione qualche minuto in più del limite di tempo previsto dal Regolamento, mentre il senatore Cifarelli, come interrogante, dovrà attenersi ai cinque minuti prescritti.

Il Governo ha facoltà di rispondere all'interrogazione 3-0455 e alle tre interpellanze.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Rispondo anche per delega del Presidente del Consiglio dei ministri. Vorrei sottolineare che non si può condividere la tesi dell'« esasperante lentezza » con la quale procederebbero i lavori per la realizzazione dell'itinerario internazionale « E-7 » nelle diverse regioni attraversate dall'arteria e, in modo particolare, nell'Umbria.

L'itinerario internazionale « E-7 » risulterà, infatti, una volta completate tutte le opere, della lunghezza complessiva di chilometri 285 circa, interessante i compartimenti della viabilità statale del Lazio, dell'Umbria, della Toscana e dell'Emilia.

Finora sono già in esercizio circa 73 chilometri, con una spesa sostenuta di lire 31 miliardi; km. 101 sono in corso di costruzione con un impegno di spesa di lire 92 miliardi, e km. 111 sono ancora da eseguire.

Di conseguenza molte sono le difficoltà tecniche connesse alla realizzazione dell'intera opera. Tra queste è da sottolineare il fabbisogno di spesa ancora necessaria per il completamento dell'itinerario, che ascende, secondo una stima di larga massima, a 150 miliardi di lire. Impegno particolarmente oneroso in relazione alle disponibilità di bilancio dell'ANAS, che non può, certamente, trovare copertura in uno o due esercizi finanziari. Da ciò la necessità di ripartire l'impegno in diversi esercizi successivi, e sempre nel quadro della graduazione prioritaria delle molteplici esigenze costruttive e manutentorie dell'intera rete viaria delle strade statali.

In particolare, ad esempio, per quanto riguarda il tratto dell'itinerario internazionale interessante la Regione umbra — al quale fa specifico riferimento il senatore Stirati — attualmente lo stato dei lavori è il seguente:

— Per il tratto dal raccordo di Terni-Orte all'innesto S.S. n. 79, i lavori sono in corso di ultimazione.

— Il tratto dalla S.S. n. 79 a Sangemini Scalo risulta in via di ultimazione. È necessaria, peraltro, un'ulteriore spesa di lire 500 milioni per il risanamento di una zona in frana.

— Nel tratto da Sangemini Scalo a Selvarelle lo stato dei lavori presenta un avanzamento dell'80 per cento.

— Il tronco da Selvarelle a Ponte Valleceppi (tratto della strada statale n. 3-*bis*) è aperto al traffico. Sono in corso su tale tratto i lavori di raddoppio della galleria di Colle Valenza.

— Per il tratto che si identifica con i chilometri da 92 a 105 della strada statale 3-*bis*, i lavori sono in via di ultimazione. Si prevedono, però, ulteriori necessari interventi per lire 400 milioni per il risanamento di una zona in frana.

— Per il tratto dal km. 105 al km. 119 della S.S. 3-*bis* è stato redatto il relativo progetto che verrà sottoposto quanto prima all'esame del consiglio di amministrazione dell'ANAS. Una volta intervenuti il prescritto parere e l'approvazione, si provvederà al finanziamento e all'appalto dei lavori il più presto possibile, in relazione alle disponibilità finanziarie.

— Per il tratto dal km. 119 al km. 126+500 della S.S. n. 3-*bis* (variante di Umbertide) il progetto è già stato approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS per un impegno di spesa di lire 5.750.000.000. Per il relativo finanziamento valgono le considerazioni già esposte.

— Nei tratti dal chilometro 126+500 al chilometro 143+600 e dal chilometro 143+ +600 al chilometro 150+500 della S.S. 3-*bis* i relativi progetti verranno sottoposti quanto prima al parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS. Anche per tali tratti valgono le considerazioni di ordine economico già svolte.

— Per il tratto dal chilometro 150+500 al chilometro 159+100 della S.S. 3-*bis* i lavori sono in via di ultimazione.

Per quanto finora si è detto, è palese che non si può parlare di arresto o di stasi dei lavori. È evidente che per i tratti i cui lavori si devono ancora iniziare esistono difficoltà di ordine finanziario in considerazione della notevole entità della spesa.

Si deve, però, assicurare che l'ANAS tiene in primaria evidenza il problema relativo al completamento dell'itinerario internazionale « E-7 », al fine di addivenire alla relativa soluzione quanto prima possibile.

Le interpellanze dei senatori Mingozzi e Farabegoli e l'interrogazione del senatore Cifarelli, oltre a lamentare parimenti il ritardo nel completamento della « E-7 », assumono l'aspetto di giudizio critico avverso l'operato e le scelte dell'ANAS nel settore della grande viabilità, con particolare riferimento alla necessaria proposta di adeguamento alle esigenze del traffico dell'itinerario autostradale Milano-Napoli.

Si deve quindi, sotto tale riflesso, ribadire come il completamento dell'« E-7 », il cui notevole interesse per lo sviluppo economico e sociale delle regioni interessate è ben noto all'ANAS, risolva i problemi in programmazione e di progettazione e sia rimasto solo un problema di finanziamento che — attesa l'ingente spesa, come già detto nel-

l'ordine di lire 150 miliardi — non può ovviamente trovare immediata copertura con i normali fondi di bilancio dell'ANAS.

A tale proposito giova ricordare che il 24 gennaio scorso il Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto una numerosa rappresentanza di uomini politici, con a capo il presidente del comitato permanente per la « E-7 », ai quali è stato illustrato lo stato dei lavori già effettuati e di quelli in corso di esecuzione, e sono stati dati chiarimenti in ordine ai gravi problemi di ordine finanziario per il completamento dell'opera.

Si aggiunge, per quanto riguarda lo stato dei lavori riguardanti la « E-7 » nell'Emilia-Romagna, che, dei 14 lotti costituenti l'intero tratto interessante detta regione, 5 sono in corso di esecuzione, appaltati o in corso di appalto, mentre per i restanti 9 lotti i relativi progetti — già approntati — potranno essere approvati non appena lo consentiranno le disponibilità finanziarie: questo è un punto specifico sollevato dal senatore Farabegoli.

Per quanto riguarda il raddoppio dell'itinerario autostradale Milano-Napoli, che fa temere il rallentamento o la sospensione dei lavori dell'« E-7 », si deve precisare che il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha espresso il proprio parere, nella seduta del 22 dicembre 1972, su un programma di adeguamento della Milano-Napoli, la cui autostrada è in realtà suddivisa in due sezioni: la settentrionale, tra Milano e Roma, e la meridionale, tra Roma e Napoli, alle quali fa da giunzione il grande raccordo anulare di Roma. Tale programma riguarda principalmente l'ampliamento a tre corsie di marcia per ogni carreggiata, là dove è possibile, e la realizzazione di talune varianti di tracciato in alternativa alle tratte Bologna-Arezzo e Attigliano-Roma, per le quali non è realizzabile, per ragioni tecniche e funzionali, l'anzidetto allargamento a sei corsie di marcia.

Il proposto programma è sorto dalla necessità di rendere tale infrastruttura, vero asse portante dei traffici tra il Nord ed il Centro-Sud della penisola, pienamente adeguata, anche in una prospettiva di lungo tempo, ai fondamentali compiti cui essa è destinata. Trattasi, dunque, di un problema di carattere nazionale e le soluzioni prospettate sono tali da assicurare — se attuate — un deciso, notevole miglioramento delle condizioni del traffico sull'attuale tracciato ed un conseguente equilibrato potenziamento della sua capacità di trasporto, di particolare importanza ai fini dello sviluppo del Centro e del Mezzogiorno del paese.

Da quanto espresso nei testi delle interpellanze e dell'interrogazione emergono, altresì, taluni rilievi in ordine al temuto abbandono o, quanto meno, al rallentamento, da parte dell'ANAS, della programmata realizzazione dell'itinerario « E-7 » nel tratto transappenninico in dipendenza del cennato programma di ampliamento dell'Autostrada del sole.

Si deve precisare che la scelta della proposta variante transappenninica ha lo scopo di realizzare un attraversamento della lunghezza di 108 chilometri, tale da permettere un'alternativa funzionale a ben 170 chilometri di arteria, nella zona più critica dell'autostrada, con un notevole alleggerimento del traffico sull'attuale tracciato e con un conseguente vantaggio per i traffici a breve e media percorrenza. Appare evidente, quindi, come la possibilità di disporre di una nuova alternativa transappenninica all'attuale tracciato dell'Autostrada del sole, non è stata certamente studiata quale possibile sostituto dell'itinerario « E-7 » o di alcuni tratti parziali di quella infrastruttura.

Per quanto riguarda, poi, l'entità della spesa necessaria per il raddoppio dell'autostrada, prevista nell'ordine di 500 miliardi, in via preliminare va sottolineato in proposito che nell'ultimo decennio in Italia non sono state certamente destinate al settore della viabilità risorse proporzionalmente maggiori rispetto ad altri paesi europei. Infatti, come risulta da un'indagine internazionale condotta nel 1970 dalle *Associations routières nationales de France*, le spese complessivamente destinate al settore della viabilità, attraverso finanziamenti sia pubblici che privati, hanno assorbito in Italia l'1,16 per cento del prodotto nazionale lordo, contro percentuali variabili dal 2 al 3 per cento circa in altri dieci paesi considerati.

Tanto premesso, è peraltro indispensabile chiarire che la ripetuta somma di lire 500 miliardi non rappresenta comunque una disponibilità liquida ed immediata, ma si realizzerà mediante una complessa operazione di autofinanziamento nell'ambito del bilancio della società concessionaria. Tale operazione sarà basata esclusivamente sui proventi autostradali della concessionaria medesima, la quale prevede l'impiego dei 500 miliardi nell'arco del prossimo decennio, distribuito con una scadenza media di 50 miliardi all'anno.

Si deve anche notare che il cennato programma di interventi non contrasta con il divieto di nuove concessioni autostradali, stabilito con l'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

Premesso che, allo stato, su detto programma si è espresso con proprio parere del 22 dicembre scorso il consiglio di amministrazione dell'ANAS e che tale parere non può ovviamente costituire di per se stesso alcuna violazione della citata norma, comunque interpretata, è opportuno rilevare che gli interventi di ammodernamento, adeguamento e completamento inclusi nel programma stesso si riferiscono, com'è noto, ad autostrade già assentite a concessionarie.

Di conseguenza, non dovrebbe ravvisarsi contrasto con la sospensiva di cui all'articolo 11 della citata legge n. 287, la quale, se ha certamente voluto porre un limite alla concessione di nuove autostrade, non ha, evidentemente, voluto porre delle remore all'attuazione di interventi indispensabili a mantenere sulla esistente rete autostradale e, in particolare, sulla Milano-Napoli un livello di efficienza adeguato alle crescenti esigenze del traffico.

Del resto, la stessa legge 28 marzo 1968, n. 385, che disciplina il sistema concessionale tra lo Stato e le società (concessionarie), nel vincolare l'attività aziendale alla costruzione e alla gestione delle sole autostrade di cui all'articolo 16 della legge n. 729 e al decreto ministeriale 21 giugno 1968, ha esplicitamente previsto la possibilità, nel corso del periodo di concessione, di introdurre innovazioni, ammodernamenti e completamenti interessanti le autostrade stesse.

Non sembra, inoltre, accoglibile, il rilievo formulato anche in altre sedi, concernente la mancata consultazione degli organi regionale sulla proposta di raddoppiare l'Autostrada del sole.

Tale obbligo, derivante dal decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, nonchè dalla stessa legge sull'ANAS del 7 febbraio 1961, n. 59, sorge non in sede di presentazione di una semplice impostazione di programma, qual è appunto l'argomento approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS nella nota seduta, ma in una fase più avanzata e concreta, allorchè gli organi competenti potranno eventualmente approvare il programma proposto, sentite le regioni interessate.

Le considerazioni di cui sopra sono subordinate, quindi, ai concreti orientamenti che dovranno essere assunti per l'eventuale *iter* procedurale di approvazione del programma proposto.

Concludendo, ritengo di aver fornito elementi esaurienti sia per la « E-7 », sia per il programma di adeguamento della Milano-Napoli.

Entrambi gli itinerari giocano un importante ruolo nella vita economica dell'intero paese e costituiscono spine dorsali di fondamentale vitalità per gli obiettivi che le regioni da essi attraversate si prefiggono.

L'impegno del Governo è, quindi, di operare non aprioristicamente, ma in una visione omogenea di interventi su scelte oculate e ben programmate, che ovviamente devono tener conto anche delle legittime aspettative regionali.

Quanto prima il problema dell'intera viabilità statale, nella quale la « E-7 » ha una posizione prioritaria anche per gli impegni internazionali, sarà esaminato organicamente per giungere alle determinazioni che tutti ci auguriamo.

S T I R A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S T I R A T I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, francamente pensavamo di trovare stamane

il Ministro a rispondere su un problema che non è certo di poco momento. Questo naturalmente prescinde, onorevole Sottosegretario, dalla sua stimabilissima persona e dalla delega che ha ricevuto dal Ministro dei lavori pubblici.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Credo, onorevole collega, che lei sia a conoscenza del fatto che il Ministro dei lavori pubblici questa mattina è impegnato nella riunione del Consiglio dei ministri.

S T I R A T I . Ma la mia interpellanza, onorevole Sottosegretario, risale al 22 novembre del 1972. Capisco — mi consenta questo primo rilievo — che nel nostro paese le interpellanze e le interrogazioni piovono in gran quantità nelle Aule parlamentari; ma è anche vero che il Governo ha il dovere di rispondere nei tempi più brevi, soprattutto a quelle interpellanze e interrogazioni che non vertono su problemi marginali, o addirittura elettoralistici.

Su un problema come quello rilevantissimo della E-7, diciamo francamente che avremmo gradito una risposta assai più pronta. E mi consenta di aggiungere che la risposta di stamane è oltremodo generica e del tutto insoddisfacente, onorevole Sottosegretario. Si tratta essenzialmente di una relazione su ciò che è stato fatto, una relazione che certo poteva risparmiarci in quanto tutti i senatori interessati al problema conoscono perfettamente la situazione, sanno quanti chilometri sono stati realizzati, quanti sono in parte funzionanti e quanti debbono ancora essere attuati.

Ella ci ha ricordato che ci sono difficoltà tecniche; se si vuole intendere che esistono difficoltà di spesa, posso condividere questa opinione, ma non mi pare che per una superstrada come questa vi siano particolari difficoltà di ingegneria stradale, perchè forse è una delle strade più pianeggianti e meno irte di difficoltà da questo punto di vista.

Potrei ricordare che proprio in questi ultimi anni l'Italia ha potuto assistere felicemente alla creazione di infrastrutture stradali di notevolissime difficoltà. Soltanto la E-7, come diceva un giornale del Partito repubblicano in Umbria, procede con i tempi e i ritmi del cavallo di San Francesco. Si procederà gradualmente, ha detto l'onorevole Sottosegretario; ma è questo che non vorremmo più, nel senso che altri 110 chilometri di superstrada non si potranno certo costruire nel giro breve di qualche settimana o di qualche mese: vorremmo che l'impegno del Governo fosse per i tempi più brevi e accelerati. L'impressione generale che ho provato dalla risposta del Governo è che essa sembra la risposta ad un piccolo problema locale, mentre si tratta di solenni impegni presi un dodicennio fa dinanzi al Parlamento e alle popolazioni interessate, quelle della Romagna, della Toscana e dell'Umbria; quest'ultima particolarmente sensibile al problema in quanto — come tutti sanno — è una regione interna, senza sbocchi sul mare e pertanto tale che deve prevalentemente affidarsi alle strade per i suoi traffici.

Non si tratta dunque di un problema artificiosamente posto, non si tratta di una delle tante interpellanze o interrogazioni sopra temi secondari o marginali; questo deve essere chiarissimo in premessa. È rivendicazione estremamente legittima, da tutte le forze politiche condivisa e appoggiata, di fronte alla quale tutti i governi, da molti anni a questa parte, hanno assunto aperto e preciso impegno. Ma tale impegno è stato onorato solo parzialmente, in misura del tutto insoddisfacente. Dopo dodici anni infatti devono essere realizzati circa 110 chilometri, quasi tutto il tratto da Perugia a Bagno di Romagna. Quanti anni ancora dovranno passare per il completamento della « Europa-7 »? Come si possono ignorare le condizioni economiche e sociali dell'Umbria con tanta disinvoltura? Forse perchè si tratta di una piccola regione dalle modestissime dimensioni demografiche (meno di 800.000 abitanti)? È una questione di giustizia perchè la regione umbra per la sua vita economica, per la sua rinascita, per la eliminazione di quella grave piaga che l'affligge, l'emigrazione — si ricordi che l'Umbria anche nell'ultimo decennio ha perduto alcune decine di migliaia di unità lavorative — ha assoluta ed urgente necessità di una grande arteria centrale che

la tolga dall'isolamento e le consenta un respiro economico almeno sufficiente per soddisfare le sue esigenze vitali.

La nostra è una istanza razionale ed economica, per il fatto che se si vogliono eliminare le strozzature nel traffico tra Nord e Sud, soprattutto nel tratto Firenze-Bologna dell'Autostrada del sole, sempre più intasato, la costruzione della « 7 » diventa l'opera più realistica e di minor costo rispetto ad altre soluzioni.

Con questa interpellanza, onorevole Sottosegretario, intendo denunciare due elementi di fondo: il primo è l'esasperante lentezza con cui finora è andata avanti la costruzione di alcuni tratti, le lunghe interruzioni tra un lotto e l'altro, la parziale funzionalità di alcune opere d'arte già costruite. L' « Europa-7 » — è questo l'aspetto più grave — non è stata realizzata nel tratto più importante, quello tra Perugia e Ravenna, per cui l'alta valle del Tevere non ha ancora uno sbocco agevole verso la Romagna. Non si può ignorare che lo sviluppo economico del comprensorio alto-tiberino è legato a questa fondamentale infrastruttura e rischia di venire compromesso ove questa superstrada non venisse sollecitamente realizzata.

Secondo elemento che intendo denunciare al Governo è il fatto che secondo i calcoli della stessa ANAS mancano circa 100 miliardi per coprire la spesa relativa alla restante parte dell'opera. Da qui, a nostro parere, la necessità di porre subito sul tappeto il problema di un finanziamento straordinario in quanto con le disponibilità ordinarie dell'ANAS i tempi risulterebbero inaccettabilmente lunghi. Mi pare che da questo punto di vista l'onorevole Sottosegretario sia convinto della giustezza della mia tesi e cioè che con le disponibilità dell'ANAS non vedremmo certo in tempi brevi la costruzione della E-7. Va ricordato infatti che sono ancora da costruire 110 chilometri perchè finalmente si attui lo scopo primario della superstrada e cioè il collegamento della fascia centrale con la Romea e quindi con l'Europa centro-orientale.

Considerata dunque in questa luce di obiettività, di razionalità e di giustizia distributiva, la superstrada Tiberina Europa-7, non solo deve essere completata nei tempi più brevi, ma deve ottenere la precedenza rispetto alle altre soluzioni di cui si è tanto parlato negli ultimi mesi. Alludo al progetto IRI di raddoppio dell'Autostrada del sole e di costruzione del tronco Arezzo-Forlì; alternative codeste che hanno gettato in uno stato di giustificatissimo allarme, per non dire di esasperazione, tutte le cittadinanze interessate alla costruzione della E-7, da quelle umbre a quelle romagnole e financo toscane.

Del resto le consterà certamente, onorevole Sottosegretario, che dopo il pronunciamento favorevole dell'ANAS al progetto IRI sono piovute lettere, interrogazioni, proteste, incontri di delegazioni con il Ministro dei lavori pubblici per conoscere gli intendimenti del Governo su questa importante materia. Ella ha ricordato dianzi proprio un incontro recente che vi è stato tra una delegazione di parlamentari e di amministratori locali con il Ministro dei lavori pubblici ed il direttore generale dell'ANAS nella sede del Ministero. Ma, come allora, così oggi le risposte non possono essere giudicate soddisfacenti.

Voglio inoltre ricordare che l'Umbria subì a suo tempo un gravissimo colpo con la reiezione della cosiddetta variante umbro-sabina relativa al tracciato dell'Autostrada del sole. Ancora una volta l'Umbria dovrà pagare lo scotto di scelte operate da forze potenti al di fuori, anzi, contro la logica di un assetto ordinato ed equilibrato di tutta l'Italia centrale ed in particolare del versante umbro-marchigiano-romagnolo? Questo l'interrogativo di fondo che poniamo all'attenzione del Governo. Gli umbri in particolare, con la loro tradizionale dignità, anche a mio mezzo, attendono giustizia, aspettano una parola rassicurante, un impegno preciso e chiaro. In un'Italia che ha realizzato negli ultimi vent'anni opere autostradali imponenti, per migliaia di miliardi, che ha visto l'esecuzione di opere presentanti immense difficoltà, che anche negli ultimi anni ha potuto felicemente assistere al completamento di itinerari come quello di Ponte San Luigi-Ventimiglia-Savona, di Sestri Levante-Livorno, alla realizzazione della Como-Chiasso, alla apertura di altri 150 chilometri dell'autostrada del Brennero, alla ultimazione della Piacen-

za-Brescia, della Messina-Catania e così via, sembra a noi più che legittimo richiamare il Governo al rispetto degli impegni in precedenza assunti, anche e soprattutto in considerazione della sempre più stringente necessità per l'Umbria di rompere il suo isolamento, pena il suo ulteriore decadimento socio-economico, e per l'Italia centrale di ottenere quanto le è dovuto nel quadro di una seria ed organica programmazione, alla quale tutti i governi dichiarano solennemente di volersi ispirare.

F A R A B E G O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A R A B E G O L I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, nel ringraziare l'onorevole Sottosegretario per la risposta che ha voluto dare alle nostre interpellanze ed in particolare a quella che io ho presentato, sono spiacente di dover esprimere la mia insoddisfazione per la risposta data.

La mia interpellanza trattava il problema sotto un duplice aspetto; il primo è quello riguardante la decisione intervenuta presso il consiglio di amministrazione dell'ANAS sul programma della società del gruppo IRI relativa al potenziamento dell'Autostrada del sole Milano-Napoli, potenziamento che consiste nel raddoppio del tratto Milano-Forlì (e qui si va fuori dall'Autostrada del sole perchè per il tratto Bologna-Forlì ci si inserisce nella A-14), e relativo al nuovo tratto Forlì-Arezzo, nonchè al raddoppio dell'Arezzo-Roma-Napoli.

Fra l'altro mi permetto di far presente che, mentre la legge 287 autorizza la Società autostrade a fare ammodernamenti, opere di completamento eccetera, ora ci troviamo di fronte anche ad un nuovo tratto di autostrada, quello che va da Forlì ad Arezzo. È sorta quindi nelle nostre popolazioni la preoccupazione che, in conseguenza della decisione del consiglio di amministrazione dell'ANAS, si possano bloccare o rallentare i finanziamenti necessari per il completamento della superstrada E-7 che fa parte del secondo aspetto della mia interpellanza.

Di ciò abbiamo avuto una conferma anche nella risposta dell'onorevole Sottosegretario: dal momento che di finanziamenti non abbiamo sentito parlare, sembrerebbe strano ed impensabile che si potesse giungere alla attuazione di due infrastrutture stradali di tale rilievo su un medesimo territorio.

Per quanto si riferisce al primo aspetto del problema, debbo esprimere completo dissenso sul metodo seguìto dall'IRI e dal consiglio di amministrazione dell'ANAS per giungere a scelte così importanti al di fuori di precise norme legislative, al di fuori di ogni programmazione, senza consultare gli enti territoriali e in primo luogo la regione o meglio le regioni interessate.

Dalla risposta dell'onorevole Sottosegretario abbiamo appreso che tali consultazioni dovranno venire in una fase più avanzata del progetto che oggi rimane al livello del consiglio di amministrazione dell'ANAS. Però è chiaro che l'avere scelto questo indirizzo ha già creato nelle nostre popolazioni, nei nostri ambienti, nelle nostre città una situazione di disagio, anzi molte volte di contrapposizione. Infatti nella vallata del Bidente, da Forlì ad Arezzo, le popolazioni cercano di difendere il disegno dell'IRI e dell'ANAS in contrapposizione a coloro che da oltre vent'anni aspettano la realizzazione della E-7 nella vallata del Savio, da Ravenna a Verghereto, per proseguire poi fino a Perugia. Ancora più grave, a mio parere, è il fatto che non si sia consultato il Governo e per esso il CIPE, quindi neanche il Parlamento.

Credo di essere nel giusto quando affermo che scelte di questo tipo non si possono fare ignorando la programmazione in vigore che nel campo autostradale non prevede alcuna iniziativa.

Se poi esaminiamo l'attuale contingenza economica, penso che a nessun uomo di governo verrebbe in mente di assumere nuove iniziative nel campo autostradale e certamente si preoccuperebbe di verificare, fissando le priorità e le compatibilità degli investimenti nell'intero campo della viabilità.

Il nostro paese ha bisogno di ampi e decisivi interventi per altri tipi di viabilità (la

viabilità urbana, i raccordi autostradali) e non di nuove autostrade come viene in questo caso ipotizzato per la Forlì-Arezzo. Potenziare e migliorare la rete autostradale sembrerebbe cosa apprezzabile in assoluto; al contrario, a mio modesto parere, diventa un non senso quando nelle strade urbane ci si muove malissimo e quando uscendo da uno dei tanti caselli autostradali si rimane imbottigliati in mancanza di raccordi con la precaria viabilità esistente. E ne abbiamo gli esempi: oltre al raccordo anulare di Roma, collega Cifarelli, nella Romagna a ridosso della riviera adriatica in piena estate abbiamo chilometri e chilometri di strade intasate perchè si giunge velocemente lungo l'autostrada ma si è poi bloccati nei 14 o 15 chilometri rimanenti per raggiungere il litorale. Per queste brevi considerazioni, ritengo che il Ministro dei lavori pubblici debba adoperarsi onde far rientrare questa scelta dell'IRI, convalidata dal consiglio di amministrazione dell'ANAS, per riportare nel quadro della programmazione nazionale tutta la problematica della viabilità.

Nel frattempo, a mio parere, il Ministro dei lavori pubblici dovrebbe fare in modo di portare a conclusione quanto già da tempo è stato programmato e mi riferisco al secondo aspetto del problema in esame: la Europa-7.

Questa superstrada, arteria di rilevanza europea, definita in sede internazionale e recepita dallo Stato italiano con propri atti legislativi, costituisce uno dei fondamentali presupposti del riequilibrio fra area occidentale e area orientale del Nord-Italia e tra Nord e Sud. E-7 è una sigla che per molti cittadini non significa nulla ma che racchiude un profondo significato umano e politico di unione tra Roma e l'Europa orientale e più oltre ancora di apertura verso le aree di sviluppo dell'Asia centrale in una ideale prospettiva di pace e di amicizia universale. La E-7 è una scelta prioritaria della regione emiliana nel quadro del sistema cispadano volta a promuovere lo sviluppo delle aree depresse della stessa regione.

Questa arteria è una struttura la quale dovrà essere il supporto fondamentale, determinante e irrinunciabile, della sopravvivenza delle popolazioni montane e alla base del riequilibrio dell'area romagnola. I primi progetti di questa strada sono stati iniziati nel lontano 1960-61 e da allora si sono affrontate le prime opere di realizzazione di alcuni tratti.

Ad oltre venti anni di distanza purtroppo ci troviamo ancora nella fase delle promesse. Le nostre popolazioni non possono più attendere, è urgente arrivare ad una conclusione; conclusione che vuole significare e significa che la E-7 deve essere portata a termine nella sua globalità con scelta prioritaria, a mio parere, dell'area romagnola e non per un fatto campanilistico ma perchè è l'area che è stata sin qui completamente trascurata. Per facilitare quindi il raccordo fra regione e regione, fra provincia e provincia, si rende necessario investire un certo numero di miliardi nell'area romagnola e più precisamente per la vallata del Savio.

Prendo atto della risposta dell'onorevole Sottosegretario il quale ha ribadito la volontà politica qui espressa a nome del Governo e per delega ricevuta dal Presidente del Consiglio, e di ciò mi compiaccio, ringraziando per questa particolare attenzione il Governo, per aver riconfermato questa volontà politica che dà il suo giusto significato e la sua giusta importanza alla E-7.

Avendo seguìto il problema di questa superstrada, come ho detto, da oltre vent'anni, siamo un po' sfiduciati, vediamo che questa strada viene avanti a rilento, a singhiozzo ed avendo ora ipotizzato la realizzazione del raddoppio dell'autostrada Milano-Napoli con il nuovo tratto Forlì-Arezzo ci preoccupiamo per la realizzazione ed il completamento della E-7.

Perchè siamo preoccupati? Felicemente si è espresso l'onorevole Zaccagnini che presiedeva il comitato del gruppo parlamentare ricevuto dal ministro Gullotti il 24 gennaio ultimo scorso, quando rilevava come la E-7 doveva essere finanziata con il bilancio normale dello Stato (viceversa l'autostrada è finanziata con operazioni di carattere straordinario promosse dall'IRI e soprattutto coi proventi del pedaggio dell'autostrada stessa). Zaccagnini diceva: ci troviamo di fronte a due linee ferroviarie, su una linea passa un

direttissimo, sull'altra passa un accelerato. Il direttissimo ci ritrova nella procedura del finanziamento per l'autostrada e certamente una volta passato il direttissimo non ci sarà più spazio per l'arrivo dell'accelerato. Questa è stata una osservazione alquanto felice dell'onorevole Zaccagnini, che si è costantemente impegnato fin dagli anni '60 per dare un impulso alla realizzazione della E-7.

Onorevole Sottosegretario, mi sia permesso di richiedere, a conclusione di queste osservazioni, anche se il Ministro non ha assunto un impegno preciso, che venga esaminato ulteriormente questo problema della E-7 e che sia immediatamente appaltato — cosa per la quale non nutro dubbi e che del resto è già stato annunciata dal Ministro dei lavori pubblici — il tratto Ravenna-Cesena; uno di quelli che era rimasto sospeso a causa delle aste non andate in porto per i ben noti motivi.

Oggi la nuova legge sugli appalti è stata approvata e quindi ritengo che si possa procedere immediatamente all'espletamento della gara.

In secondo luogo, chiedo che sia finanziato con il bilancio ordinario dell'ANAS il completamento del tratto di Verghereto. Sono già stati spesi 25 miliardi per il tunnel e per il completamento di alcune opere di grande importanza, ma per effetto di un progetto tecnico sbagliato mancano oggi ancora 6 miliardi circa. Ora, se non provvediamo subito a questo finanziamento, corriamo il rischio di lasciare 25 miliardi sospesi sul burrone perchè verrebbe lasciata senza collegamento alcuno alla viabilità ordinaria una strada di grande importanza. Successivamente chiedo che per almeno uno dei nove progetti, dei 14 previsti per il completamento (5 sono in corso e nove sono già stati approvati e pronti per l'appalto non appena esisterà il finanziamento), ed esattamente quello riguardante l'area della vallata del Savio, venga finanziato immediatamente.

Il progetto riguarda uno dei tratti più tortuosi che va da Borello a Ponte Giorgi, cioè dal chilometro 255+200 al chilometro 249+850 ed è già stato approvato in linea tecnica per un importo di 4 miliardi e 410 milioni.

Desidero infine formulare l'auspicio che il Ministro dei lavori pubblici provveda a predisporre un piano finanziario riferito a tutto il tracciato della E-7.

Tutto ciò, anche in base alle previsioni testè fatte dall'onorevole Sottosegretario, comporterebbe una spesa di 150 miliardi.

Ora se venissero accolte le proposte che ho formulato avremmo già nel bilancio dell'ANAS una copertura di 15 miliardi e quindi il complesso della spesa si ridurrebbe a 130-135 miliardi.

A conclusione di queste mie considerazioni voglio augurarmi che finalmente l'annoso e tormentato problema della superstrada E-7 possa diventare una realtà poichè solo in questa realtà le nostre popolazioni, le nostre comunità montane potranno sopravvivere. Grazie. (*Applausi*).

M I N G O Z Z I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M I N G O Z Z I. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, per quanto ci riguarda non possiamo non unirci agli altri colleghi che si sono dichiarati insoddisfatti della risposta data dal Sottosegretario alle nostre interpellanze. Desideriamo aggiungere alla nostra insoddisfazione anche la considerazione di gravità estrema che la risposta del Governo comporta particolarmente per quanto riguarda il problema della scelta della Società autostrade del gruppo IRI di procedere al raddoppio dell'Autostrada del sole con la costruzione di nuove varianti. Dico gravità perchè il Sottosegretario per conto del Governo si è presentato qui — mi è parso di capire — come l'avvocato difensore degli interessi aziendalistici del gruppo IRI, addirittura contestando delle leggi e dei voti del Parlamento italiano, per cui ritengo che sarà necessario non solo informare il paese di questa posizione estremamente grave, ma investirne anche in modo più approfondito il Parlamento.

Innanzitutto, per quanto riguarda il problema della E-7, la nostra insoddisfazione è anche sottolineata dal fatto che si fanno dei

passi indietro rispetto agli impegni che si erano assunti alcuni mesi fa in una riunione che avevamo avuto con il Ministro dei lavori pubblici il 24 gennaio 1972 con la presenza di tutti i Gruppi parlamentari, riunione citata anche dall'onorevole Sottosegretario e capeggiata dall'onorevole Zaccagnini. Ebbene, in quella riunione si era assunto l'impegno, ribadita l'esigenza di priorità di questa arteria, di andare a reperire il finanziamento attraverso un incontro che doveva essere presieduto dal Presidente del Consiglio. Se non ho capito male, il Sottosegretario non fa cenno a questo; ribadisce un impegno di carattere generico e generale che si ripete da quindici anni.

È questo il motivo per il quale, tra l'altro, avevamo chiesto insistentemente la presenza del Ministro, non per mancare di rispetto nei confronti del Sottosegretario, ma perchè volevamo delle risposte precise anche in rapporto a certi impegni che l'onorevole Ministro aveva assunto di fronte a parlamentari, agli enti locali e ai rappresentanti delle popolazioni interessate.

Tra l'altro le richieste avanzate in quella riunione erano state ribadite oltre che dai parlamentari, dalle regioni, dai comuni e dalle province, dalle organizzazioni sindacali. A me fa specie che il Governo si dichiari non concorde sull'affermazione, ribadita nelle interpellanze, di una esasperante lentezza con la quale si va a risolvere questo problema; probabilmente il Sottosegretario non conosce la storia di questa grande arteria. È una storia di 23 anni; è stata decisa con altri paesi europei in una convenzione europea nel 1950 a Ginevra, sono passati sei anni prima che il Governo ratificasse quella convenzione poichè lo ha fatto solo nel 1956. Dopo il 1956 sono passati altri cinque anni perchè il consiglio di amministrazione dell'ANAS si decidesse ad approvare un programma che prevedeva la costruzione di questa strada tra Magliano Sabina e Ravenna. Fra l'altro è stata realizzata nel tratto Ravenna-Mestre in modo difforme rispetto al tratto Ravenna-Orte, in quanto la strada ha tre corsie. Addirittura poi nel Veneto questa strada si unisce con l'autostrada nel tratto Mestre-Udine, e del tratto Udine-Tarvisio non se ne è fatto assolutamente niente, tanto che ci troviamo di fronte, soprattutto nel tratto Chiusa-Forte-Tarvisio, a strozzature notevoli.

Ecco perchè non mi rendo conto francamente del motivo per cui ci si debba scandalizzare a sentir parlare di esasperante lentezza, dovuta anche al fatto che per l'ultimazione dei tratti tuttora in costruzione mancano i finanziamenti (oltre 10 miliardi). Non vorremmo trovarci in una situazione in cui manufatti costruiti restino inutilizzati per anni, magari deteriorandosi, come è successo già per alcuni tratti di questa strada perchè ogni volta che cambia il ministro dei lavori pubblici i fondi vengono dirottati altrove.

Ci siamo trovati in situazioni che non fanno certo onore all'Esecutivo del nostro paese e che creano anche quelle posizioni di qualunquismo che a volte si lamentano, situazioni per cui avviene che certe scelte operate a livello politico, come questa della superstrada E-7, poi vengono pacificamente abbandonate ad altri ministri strada facendo.

Confermiamo quindi la lentezza esasperante che sta portando le popolazioni ad assumere posizioni di lotta, di sfiducia e molte volte anche di qualunquismo per responsabilità di questo e dei Governi che si sono succeduti negli ultimi 20 anni nel nostro paese. Ed il problema è diventato esplosivo nel momento in cui si è venuto a sapere della decisione di andare al raddoppio dell'Autostrada del sole assunta in una riunione quasi clandestina perchè è stata fatta il 22 dicembre, alla vigilia di Natale, e nessuno ne sapeva niente in quanto agli enti locali, alla mia regione, l'Emilia-Romagna e ad altre regioni che avevano scritto al Ministero dei lavori pubblici, all'ANAS e all'IRI per sapere se avevano progetti che interessassero le loro regioni, non è stato mai risposto . . .

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ma non ci sono i progetti.

M I N G O Z Z I . Lei addirittura ha detto poc'anzi che questi progetti non si scon-

trano con le disposizioni legislative del Parlamento, per cui i progetti non solo ci sono, ma lei li difende; tra l'altro lei presiedeva personalmente il consiglio di amministrazione dell'ANAS del 22 dicembre.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Mingozzi, i progetti non ci sono. Nella seduta del 22 dicembre il consiglio dell'ANAS ha solo dato il parere sullo schema di convenzione con la società concessionaria in merito al raddoppio di un tratto dell'autostrada, che deve essere fatto in alternativa. Quindi si ritiene che venga rispettato pienamente l'articolo 11, per cui non si tratta di costruzione di nuove autostrade, perciò di nuove autorizzazioni e nuove concessioni, ma, nell'ambito della vecchia concessione, di un tracciato alternativo perchè non è possibile raddoppiare in determinati tratti per motivi fisici, di natura.

M I N G O Z Z I . Questi sono, onorevole Sottosegretario, dei mezzucci che si vanno a cercare perchè c'è il disposto della legge n. 287 del 28 aprile 1971 che dice di no alle autostrade in generale perchè, se si vuole cogliere lo spirito della legge, ci sono scelte prioritarie diverse da fare nell'interesse del paese.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questo volevo sottolineare, cioè che lei potrebbe non essere d'accordo sulla politica delle autostrade.

M I N G O Z Z I . E allora si dice di no anche al raddoppio dell'Autostrada del sole, si dice di no anche alla costruzione di nuovi tratti alternativi nell'attraversamento appenninico e anche nell'alto Lazio. Lei dice che non c'era bisogno di andare a discutere con le regioni per quanto riguarda questo programma di larga massima, come lei lo chiama; però questo programma è stato contestato da tutte le regioni: dall'Emilia-Romagna che ha detto che le scelte per quanto riguarda la viabilità non sono quelle, ma sono il sistema cispadano, sono la « E-7 » ed altre, dalla Toscana che ha detto anche essa no all'autostrada e sì invece al potenziamento della viabilità ordinaria, ai raccordi Arezzo-« E-7 », ai raccordi Bibbiena con la valle bidentina, ha detto sì ad altre soluzioni prioritarie. È stato contestato poi dall'Umbria, come è stato qui ampiamente illustrato; addirittura il consiglio regionale dell'Umbria dice di sospendere ogni decisione sull'ampliamento della rete autostradale nazionale, di prendere ogni determinazione tenendo conto della volontà delle regioni interessate, di eseguire le opere viarie da tempo riconosciute come prioritarie, in particolare il completamento della superstrada E-7, l'ammodernamento della Flaminia, il completamento dei raccordi autostradali e la superstrada Rieti-Terni-Viterbo-Civitavecchia, ed è un'ordine del giorno che probabilmente sarà capitato anche nelle sue mani. Lei avrà letto la polemica che tra l'altro anche sulla stampa romana vi è stata per quanto riguarda la contestazione che la regione Lazio ha fatto per la scelta di nuovi bracci autostradali dell'alto Lazio che cozzano contro i piani di assetto territoriale portati avanti da questa regione ma anche contro quelli portati avanti da tutte le altre regioni. Se il Governo non va avanti con un piano di programmazione, le regioni cercano di eliminare queste carenze e formulano dei piani di assetto territoriale, facendo delle scelte di riequilibrio economico e sociale dei territori interessati . . .

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Noi siamo d'accordo, ma riteniamo che la scelta non sia in alternativa con l'autostrada.

M I N G O Z Z I . Ma se siamo d'accordo non si può ripetere in un modo esasperante sempre lo stesso concetto. Lei dice, onorevole Sottosegretario, che la scelta non è in alternativa; invece noi diciamo che questa alternativa esiste. Infatti sosteniamo, nello interesse generale del paese, che se si costruisce questa strada, per quanto riguarda l'attraversamento appenninico, tale tronco può essere sostitutivo del braccio autostradale Forlì-Arezzo perchè questa grande stra-

da a due vie e a quattro corsie finirà, una volta ultimata, per decongestionare il traffico sull'Autostrada del sole e quindi anche sul tratto in crisi Bologna-Firenze. Questa grande arteria infatti collegherà Bologna e l'Est europeo a Roma e quindi al Sud, ed è logico pensare che molti la percorreranno anche in considerazione del fatto che sarà senza pedaggio.

LA PENNA, *Sottosegretario di Stato Stato per i lavori pubblici.* Questo non importa perchè allora lo stesso concetto dovrebbe valere per la E-7 e l'autostrada adriatica che hanno esattamente lo stesso tracciato. Evidentemente però rispondono a due finalità diverse. Soltanto questo volevo mettere in risalto.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per invitare il senatore Mingozzi a non andare oltre i venti minuti che erano stati concordati.

MINGOZZI. Chiedo scusa, onorevole Presidente, ma il problema è appassionante particolarmente per me che lo sto vivendo da tanti anni. Comunque arrivo alle conclusioni.

Vorrei dunque dire che tutte le forze politiche dell'arco democratico costituzionale dicono no all'autostrada (addirittura a tutte le autostrade, potrei aggiungere, per i voti espressi dal Parlamento) e, per quanto riguarda la viabilità, dicono di potenziare la viabilità ordinaria che è l'unica a riequilibrare in modo armonico il territorio. Del resto le esperienze in questo campo ci sono già. Abbiamo ormai quasi 5.000 chilometri di autostrade che invece di riequilibrare hanno aumentato gli squilibri esistenti. Quindi le infrastrutture, se vogliono avere una funzione, devono muoversi in questo senso.

Pertanto, concludendo, per quanto riguarda la E-7 non possiamo accontentarci di promesse. Abbiamo bisogno di fatti e riteniamo che si debbano reperire i finanziamenti, altrimenti nel 2020 ci sarà chi dovrà ancora sollecitare la soluzione di questo problema. Occorrono 150 miliardi che bisogna reperire con urgenza, secondo l'impegno politico preso e che dev'essere mantenuto.

Per quanto riguarda invece il problema delle autostrade, bisogna mantener fede agli impegni che ci suggerisce la legislazione vigente, ai voti del Parlamento. Questo impegno lo chiediamo al Governo, perchè dalla risposta del Sottosegretario ci pare che invece non solo non se ne voglia tener conto, ma si tenda ad assumere iniziative a sostegno di un interesse aziendalistico che ignora le esigenze più generali del paese. Grazie.

CIFARELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIFARELLI. Signor Presidente, anch'io sono nella condizione di dover esprimere insoddisfazione per la risposta che è stata data dal Governo. Lo farò con brevità, non solo per ossequio al Regolamento, ma anche perchè i colleghi che mi hanno preceduto già hanno ampiamente trattato questo argomento.

Ho tre ragioni di insoddisfazione. La prima è la seguente: come risulta anche dalla ampia relazione del Sottosegretario, ancora una volta, per quel che riguarda il grosso problema dell'Autostrada del sole, andiamo a disattendere gli accordi con le regioni e a pregiudicare, con decisioni che allarmano l'opinione pubblica, quelli che saranno gli sviluppi deliberativi e operativi delle regioni, che alcune scelte le hanno già fatte.

Tengo a sottolineare che non sono affatto uno di coloro che per qualsiasi problema fanno appello all'esistenza delle regioni come ad un toccasana. Sono convinto però che su di una seria ripartizione delle competenze e delle funzioni tra esse e lo Stato, in attuazione della Costituzione, si fonda il migliore sviluppo del nostro paese in democrazia. In questa materia sono evidenti le competenze delle regioni; come è stato ricordato, e lo voglio ulteriormente sottolineare, proprio in relazione alle scelte già fatte dallo Stato, talvolta con impegni internazionali, le regioni hanno impostato la loro programmazione con le basilari scelte territoriali.

Quindi dire che l'orientamento in linea di massima consentito nei confronti della Società autostrade non pregiudicherebbe le ulteriori decisioni sull'Autostrada del sole, significa, me lo consenta l'onorevole Sottosegretario, andare contro l'amara logica dell'esperienza già fatta. Avverrà come per le raffinerie: prima si suscitano allarmi o speranze nelle popolazioni locali, e si mettono i sindaci in difficilissime condizioni di scelta, fra serietà ecologica e discutibili interessi disposati con la demagogia, e dopo si parla di giungere a scelte libere e razionali!

La seconda ragione della mia insoddisfazione è questa: non soltanto non pare si voglia rispettare in pieno il no della legge vigente a nuove autostrade, ma non ci si pone a seriamente considerare tutte le varie attività in corso. È vero o no che le ferrovie dello Stato stanno raddoppiando la linea Roma-Firenze? Tale opera viene fatta solo per far correre dei convogli ultraveloci, dei treni di lusso, o è stata voluta per potenziare la dorsale primaria delle comunicazioni ferroviarie nel nostro paese e dare nuove prospettive alle ferrovie nel sistema dei trasporti? Ed è vero o no che quando si parla di rapporti del Mezzogiorno con le altre parti dell'Italia e con l'Europa (un argomento estremamente importante, ma che è spesso addotto a sproposito) la prima esigenza urgente consiste nel completamento dell'autostrada adriatica?

E poi vi è il problema delle trasversali e soprattutto dei raccordi. La situazione del raccordo anulare di Roma contro la quale grida vendetta ogni persona che abbia un minimo di razionalità sta a confermare quello che dico.

In effetti la Società autostrade e l'IRI, quale che sia la motivazione, puntano ad una grave distorsione in relazione a un complesso di problemi che va affrontato soprattutto tenendo ferma la premessa che non si costruiscono nuove autostrade. Se poi, nel fondo della questione, il vero problema consiste nelle condizioni molto difficili di alcuni tratti dell'autostrada Bologna-Firenze, in tal caso si pensi seriamente alla ricerca di soluzioni tecniche valide e non si allarghi il discorso alla creazione di nuove infrastrutture di più generale ampiezza. La tecnica moderna consente la soluzione di quel problema mediante gli interventi necessari. Una nazione come l'Italia, che ha costruito, per esempio, la Catania-Taormina-Messina, che non è altro che un seguito di gallerie lungo il mare, certamente non si perderà d'animo di fronte a soluzioni tecniche ardue per problemi rigorosamente individuati.

La mia terza ragione di insoddisfazione fa riferimento a una parte delle regioni interessate all'E-7. Questa superstrada invero concorrerà con la progettata superstrada cispadana all'equilibrio di tutta la regione dell'Emilia-Romagna. Invero è destinata a collegare le province dell'Italia centrale con l'Europa e l'Emilia con la zona adriatica, di grande sviluppo sia industriale e portuale (Ravenna), sia turistico.

La E-7 costituisce un impegno assunto da decenni anche di fronte all'Europa e il rispetto di quell'impegno è anche d'importanza fondamentale per una seria programmazione.

Ritengo che una ben coordinata azione di Governo avrebbe dovuto escludere che venisse esaminata in un'alta sede responsabile, cioè il Ministero dei lavori pubblici, una questione come il « divisamento » — non voglio usare per ora altra espressione — del raddoppio dell'Autostrada del sole. Tale fatto ha giustamente suscitato una tempesta di polemiche ripercussioni in tutta l'Italia. Nell'altro ramo del Parlamento, ad esempio, tutti i colleghi della mia parte politica hanno presentato una mozione, proprio per discutere a fondo tale problema.

Sono questi pensieri e queste constatazioni che mi inducono a sottolineare l'insoddisfazione per quanto il Sottosegretario ci ha detto sul problema della pronta realizzazione della superstrada E-7.

LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vorrei sottolineare,

dopo aver ascoltato le repliche dei colleghi interroganti, che se si fossero aspettati degli annunci di finanziamenti non potevano non concludere che per l'insoddisfazione. Non desidero neanche intervenire sulla questione della opportunità di un impegno per la costruzione autostradale. Vorrei limitarmi soltanto al problema (che è stato sollevato) della alternativa tra l'ammodernamento, il potenziamento e quindi il raddoppio dell'autostrada Milano-Napoli, anche con tracciati alternativi con la E-7. Soltanto su questo argomento desidero dire una parola.

Innanzitutto la delibera che ha preso il consiglio dell'ANAS il 22 dicembre concerne lo schema di convenzione; vale a dire la società concessionaria ha chiesto all'ANAS la possibilità di realizzare un programma di ammodernamento della Milano-Napoli anche con tracciati alternativi. Ciò significa che i progetti dovranno essere ancora approntati e presentati ed in quella sede si sentiranno le regioni, anche perchè si deve ancora andare a verificare se effettivamente esistono le condizioni di fattibilità per raddoppiare il tracciato attuale o realizzare progetti alternativi.

L'articolo 11 della legge n. 287 non viene violato perchè esso esclude la possibilità di costruire nuove autostrade e non di potenziare quelle attuali.

M I N G O Z Z I . Ma nello spirito viene violato.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se poi si è d'accordo o meno su questa politica di potenziamento delle autostrade, questo è un altro problema. Ma certamente siamo nella norma e nello spirito della norma. Il Governo tiene soltanto a precisare che l'impegno della costruzione della E-7 non è alternativo alla costruzione dell'autostrada anche nel tracciato alternativo. Il Governo (e vorrei precisarlo al senatore Farabegoli e agli altri che si sono rivolti al Governo) condivide pienamente la funzione, lo scopo, il carattere della E-7 ed è impegnato a realizzarla. Finora sono stati stanziati . . .

C O R B A . Non si dice niente dei finanziamenti della E-7.

L A P E N N A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per questo dicevo che se gli onorevoli interroganti si aspettavano annunci di finanziamento certamente sono rimasti insoddisfatti. Vorrei però sottolineare che finora si sono finanziati 123 miliardi di opere per più di 150 chilometri; restano 110 chilometri per 150 miliardi. Io devo riconfermare gli impegni che sono stati presi sia al Ministero dei lavori pubblici che alla Presidenza del Consiglio. Sanno d'altra parte gli onorevoli interroganti che c'è una operazione finanziaria a favore dell'ANAS e su quell'operazione erano stati assunti impegni per appaltare anche gli altri lotti della E-7. Chiedo scusa, signor Presidente, ma desideravo soltanto dare quest'assicurazione di un impegno del Governo a finanziare e appaltare al più presto gli altri lotti della E-7.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze è esaurito.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

A R N O N E , *Segretario*:

CALIA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti intende adottare, con urgenza, perchè l'AIMA corrisponda subito, a tutti gli aventi diritto, l'integrazione di prezzo dell'olio di oliva che, fino ad oggi, è stata pagata ad una minima parte di produttori.

Attualmente sono decine di migliaia le pratiche, relative all'annata agraria 1971-72, che ancora restano inevase ed inoltre i ritardi colpiscono più direttamente i piccoli e medi produttori di olio di oliva della provincia di Bari, i quali, nell'integrazione in parola, tro-

vano un completamento dei bilanci economici delle loro aziende agricole.

Si chiede, pertanto, una sollecita azione del Ministro al fine di evitare ulteriori gravi ritardi nel pagamento dell'integrazione di cui trattasi.

(4 - 1555)

CALIA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti intende adottare, con urgenza, perchè l'AIMA dia inizio al pagamento, agli aventi diritto, dell'integrazione di prezzo del grano duro prodotto nell'anno 1972, al fine di evitare ulteriori ritardi che colpiscono negativamente soprattutto i piccoli e medi produttori delle regioni del Mezzogiorno, i quali, nell'integrazione di prezzo, trovano il sostentamento per far fronte alle immediate esigenze delle proprie famiglie ed a quelle delle loro aziende.

L'interrogante invita, pertanto, il Ministro ad adottare idonei provvedimenti onde rendere possibili le modalità di applicazione della legge di erogazione dell'integrazione, al fine di rispondere soprattutto alle impellenti esigenze dei piccoli e medi coltivatori produttori delle regioni del Mezzogiorno di Italia.

(4 - 1556)

LI VIGNI, SABADINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se, al fine di eliminare gli ingenti danni alle coltivazioni e le gravissime conseguenze che derivano alla popolazione del comprensorio di via Cerba (secondo bacino di bonifica), in territorio di Ravenna, a causa della mancanza di funzionalità dello scolo delle acque, ed al fine di sviluppare nella zona la pratica irrigua necessaria nei mesi estivi per la natura del terreno, non intende disporre, come chiedono le popolazioni interessate, l'immediato finanziamento necessario per il ridimensionamento del canale di via Cerba e per la costruzione dell'impianto idrovoro definitivo, secondo il progetto già approvato in linea tecnica dal Consorzio di bonifica di Ravenna, e, inoltre, il finanziamento dei progetti eseguiti e di quelli in corso per l'irrigazione della bassa pianura ravennate.

(4 - 1557)

BASADONNA, GATTONI, PISTOLESE, DE FAZIO, TANUCCI NANNINI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del bilancio e della programmazione economica.* — Premesso che, secondo voci attendibili, nel piano di ristrutturazione della « Montefibre », recentemente costituita attraverso l'incorporazione nella « Chatillon » delle consociate « Rhodiatoce » e « Polymer », sarebbe prevista la realizzazione di un nuovo impianto in sostituzione di quello ubicato a Casoria, nel quale trovano lavoro circa 2.000 unità;

considerato che un tale provvedimento è opportuno sia attuato tenendo in adeguato conto la realtà sociale maturata intorno all'anzidetto stabilimento, che interessa non solo Casoria, ma anche numerosi comuni limitrofi ad economia oltremodo depressa;

tenuto conto dell'estrema gravità della situazione economica od occupazionale del comprensorio napoletano, dal quale, peraltro, è previsto l'allontanamento di altre attività industriali, per esigenze urbanistiche ed ecologiche, senza che si sia provveduto alla costituzione di adeguate fonti di lavoro in surroga,

gli interroganti chiedono di conoscere:

a) se riponde a verità il proposito, sopra esposto, di sostituire lo stabilimento di Casoria nel quadro di una ristrutturazione generale del gruppo;

b) se, in tale eventualità, si terrà conto della situazione economica particolarmente grave del comprensorio, realizzando lo stabilimento in sostituzione nelle vicinanze dell'attuale, in modo da non arrecare alcun turbamento sociale alle popolazioni interessate;

c) se, infine, tenuto conto di quanto esposto, non si ritiene, anche allo scopo di elevare l'attuale impiego di mano d'opera, di realizzare in sito impianti utilizzatori, come da tempo inutilmente auspicato.

(4 - 1558)

TEDESCHI Mario. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Con riferimento alle notizie di stampa dalle quali risulta che la delegazione del PCI recatasi a Mosca nei giorni scorsi è stata accolta dai dirigenti sovietici come una missione di Governo;

considerato che, in base ad altre notizie di stampa, in precedenza il segretario del PCI si era recato a Londra a svolgere una non precisata « missione europea »;

considerate, infine, le recenti rivelazioni circa la missione compiuta dal medesimo onorevole Berlinguer ad Hanoi per conto del Papa,

l'interrogante chiede di sapere se gli risulti che l'onorevole Berlinguer si sia recato a Mosca in veste di nunzio apostolico o se, invece, abbia compiuto il viaggio come plenipotenziario laico della Repubblica italiana.

(4 - 1559)

Ordine del giorno per la seduta di martedì 20 marzo 1973

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 20 marzo, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione della seguente mozione:

FRANCO, DINARO, ARTIERI, DE FAZIO, DE SANCTIS, ENDRICH, LANFRÈ, PAZIENZA, PECORINO, PISANÒ, TEDESCHI Mario, FILETTI. — Il Senato,

premesso che proprio oggi, 13 luglio 1972, ricorre il secondo anniversario della storica protesta popolare di Reggio Calabria;

considerato che la città martire si trova al cospetto dei tanti problemi insoluti che generarono la corale, civile esplosione di rabbia popolare e che una crisi economica di vaste dimensioni travaglia le benemerite categorie imprenditoriali nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato, mentre cresce a dismisura il fenomeno mortificante dell'esodo continuo dei lavoratori, che toglie alla città ed alla provincia le braccia più valide, e s'allunga malinconicamente l'elenco della disoccupazione intellettuale ed operaia;

rilevato che le provvidenze speciali governative non sono valse fin qui a frenare l'emigrazione, che resta per questa terra sventurata l'obbedienza alla maledizione che infierisce sui popoli depressi, nè hanno attenuato il parametro fondamentale che determina la miseria che incombe sulle categorie produttive e lavoratrici (il reddito medio *pro capite* è per Reggio di poco superiore alla metà della media nazionale ed inferiore di un terzo alla media del lavoratore fortunato del triangolo industriale e financo inferiore del 27 per cento alla stessa media complessiva del lavoratore del restante Mezzogiorno d'Italia); chè, anzi, tali provvidenze si sono tradotte in una autentica rapina dello Stato ai danni dei cittadini di Reggio e della Calabria, così come amaramente si è dovuto registrare con l'addizionale proterremotati — che consentì allo Stato d'incassare, anche nel nome di Reggio, la somma di oltre 500 miliardi di lire, spendendone soltanto 85 — e con l'addizionale pro-Calabria (legge del 1955), che consentì allo Stato d'incassare, con il versamento di tutti i contribuenti italiani — nel nome di Reggio e della Calabria — oltre 1.000 miliardi di lire, destinandone alla regione soltanto 250, e come avverrà, infine, con la seconda legge pro-Calabria, che vede la destinazione alla regione di 345 miliardi di lire, che rappresentano meno del 30 per cento della somma che verrà versata per Reggio e la Calabria da ogni contribuente;

sensibile al grido di dolore che, nel nome del diritto alla vita, sale dalla città martoriata e dolente, che attende ansiosa di conoscere dal Governo atti di concreta solidarietà che possano evitare per l'avvenire giustificate esplosioni di collera popolare, come quella che va sotto il nome della « rivolta di Reggio »;

ravvisata la necessità e l'urgenza di testimoniare la decisa volontà del Governo di cominciare a rendere giustizia alla città di Reggio, spesso martoriata dagli eventi negativi della natura (terremoti e alluvioni), ma vieppiù martoriata dall'insensibilità delle classi politiche dominanti;

impegna il Governo ad attuare, con l'immediatezza che la situazione impone, una

serie di provvedimenti legislativi invocati dalle popolazioni, quali:

1) istituzione della Corte d'appello autonoma di Reggio Calabria, con giurisdizione sui Tribunali di Palmi e di Locri;

2) amnistia per quanti (circa 1.000 cittadini) si trovano a dover ancora subire procedimenti penali per fatti inerenti la protesta popolare;

3) ripiano dei debiti generali del comune di Reggio Calabria, che si trova nelle condizioni di non poter assicurare i dovuti servizi alla collettività e non è più in grado di disporre di cespiti delegabili al fine dell'accensione di nuovi mutui;

4) istituzione in Reggio di un « porto franco » che dia ossigeno all'asfittica economia cittadina;

5) sospensione per almeno un anno di ogni tributo o tassa comunque dovuta allo Stato o agli Enti locali da parte di industriali, commercianti, agricoltori, artigiani ed operatori turistici, ivi comprese anche le rate dovute per mutui, concessioni o agevolazioni varie;

6) assegnazione alla Calabria di tutte le entrate dello Stato in virtù dell'addizionale pro-Calabria;

7) revisione del cosiddetto « pacchetto Colombo », con l'assegnazione alla città ed alla provincia di Reggio Calabria di industrie che non siano inquinanti (il « pacchetto » considera Reggio ancora una « colonia »!), ma di natura manifatturiera, per consentire un alto tasso di occupazionalità, un limitato consumo d'acqua (che è già scarsa per il mondo agricolo), un basso rapporto capitale-addetto, la costruzione, in tempi rapidi, di industrie collaterali in coesistenza armonica con le attività agricole e turistiche.

(1 - 0002)

La seduta è tolta (*ore 11,55*).

DOTT. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari