

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

372^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 1^o DICEMBRE 1970

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI,
indi del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazione nella composizione . . . Pag. 19096

CONGEDI 19075

CONVALIDA DELL'ELEZIONE A SENATO-
RE A VITA DELL'ONOREVOLE PIETRO
NENNI 19096

CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanze emesse da autorità giurisdizio-
nali per il giudizio di legittimità 19075

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 19075

Discussione:

« Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade » (783):

BONAZZI 19083
BRUSASCA 19088

CATALANO Pag. 19075
GENCO 19110
INDELLI 19112
LUSOLI 19089
PERRI 19087
PICCOLO 19097
RAIA 19080
STEFANELLI 19101
VOLGGER 19108

GRUPPI PARLAMENTARI

Variazione nella composizione 19096

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 19113, 19114
Annunzio di risposte scritte ad interro-
gazioni 19113
Annunzio di ritiro di interrogazioni . . . 19118

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

BERNARDINETTI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 26 novembre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Biaggi per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

**Annunzio di disegno di legge
trasMESSO dalla Camera dei deputati**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputato TOZZI CONDIVI. — « Inquadramento del personale delle amministrazioni municipali coloniali di Tripoli ed Asmara nei medesimi coefficienti e con la stessa anzianità attribuiti al personale delle altre amministrazioni municipali coloniali dal decreto del Presidente della Repubblica 21 settembre 1961, n. 1224, recante norme sullo stato giuridico del personale municipale ex-coloniale » (1435).

**Annunzio di ordinanze emesse da autorità
giurisdizionali per il giudizio di legittimità
della Corte costituzionale**

PRESIDENTE. Comunico che nello scorso mese di novembre sono pervenute ordinanze emesse da autorità giuri-

sdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Discussione del disegno di legge:

« Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade » (783)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Catalano. Ne ha facoltà.

CATALANO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, i criteri ed i motivi del disegno di legge n. 783 sono chiaramente esposti nella comunicazione fattane dal Governo nel luglio del 1969. Ci si proponeva inizialmente di bloccare per un settennio alla misura fissa ed invariabile di lire 30 miliardi annui la quota del contributo da attribuire al Ministero dei lavori pubblici, ai sensi della legge del 21 aprile 1962, n. 181, sugli introiti derivanti dalle imposte di fabbricazione sulla benzina e sugli oli minerali e dalle tasse di circolazione; quota destinata alla concessione di contributi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali, comunali e consortili. Tale quota, che in base alla legge citata ha raggiunto la misura del 20 per cento del contributo del Tesoro, per gli esercizi successivi al 1968 venne già decurtata a norma della legge del 18 marzo 1968, n. 241, per cui è stata già ridotta a

34 miliardi circa per il 1969 ed a circa 40 miliardi per il 1970 dagli importi raggiunti rispettivamente di lire 41.074.811.000 per il 1969 e di lire 47.371.121.000 per il 1970.

Si affermava nella comunicazione del Governo che, se all'atto dell'emanazione della legge n. 181 si fosse potuto prevedere il rapidissimo incremento degli introiti fiscali correlativi, la percentuale del contributo da assegnare al Ministero dei lavori pubblici sarebbe stata certamente fissata in misura molto minore. Partendo da errate considerazioni e da calcoli evidentemente inesatti, si riteneva quasi motivo di scandalo l'eventualità che, con ulteriori aumenti della quota di contributo da corrispondere al Ministero dei lavori pubblici in forza della legge n. 181, si potesse giungere alla conseguenza di destinare maggiori somme per la viabilità provinciale e comunale che per la viabilità statale. Si giungeva infine a chiamare in causa le amministrazioni provinciali e comunali per non essere sempre in grado di impiegare tempestivamente e rapidamente i contributi loro concessi dal Ministero dei lavori pubblici, per le difficoltà dovute alla indisponibilità della parte di spesa a loro carico e per le carenze dei loro uffici tecnici. Tutto ciò per concludere che occorreva ridimensionare, come si è detto, la quota di contributo devoluta al Ministero dei lavori pubblici dall'articolo 4, lettera a), della legge n. 181 e destinare all'ANAS le somme rese disponibili per provvedere al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonché alla sistemazione e ammodernamento delle strade statali ed alla costruzione di raccordi autostradali.

Come è scritto nella relazione della 7^a Commissione permanente, già nella prima discussione del 2 ottobre 1969, di fronte all'imbarazzo e alle perplessità esternate dagli stessi senatori della maggioranza e alla decisa presa di posizione dell'opposizione di sinistra contro l'iniziativa del Governo, l'onorevole Sottosegretario ai lavori pubblici ritenne di dover proporre il rinvio della discussione per approfondire tutti gli aspetti del problema, tenendo conto delle necessità della viabilità minore provinciale e comunale e di quelle dell'ANAS.

Successivamente, nella discussione del 29 aprile di quest'anno, il ministro Lauricella, riferendosi alle opere che l'approvazione del provvedimento potrebbe consentire alla ANAS, sosteneva la razionalità delle scelte fatte dal Governo e annunciava che era allo studio del Governo stesso un provvedimento inteso a sollevare gli enti locali dagli oneri attualmente a loro carico per le strade di loro competenza.

Si riconosceva in tal modo la fondatezza delle critiche espresse in Commissione dagli stessi settori della maggioranza, che, tuttavia, insistevano nella richiesta di sostituire il blocco dei finanziamenti a 30 miliardi annui per la viabilità minore con un sistema di graduale aumento annuo dei finanziamenti stessi.

L'opposizione di sinistra, che certamente non avrebbe potuto modificare il proprio atteggiamento se non attraverso la contestuale approvazione dei provvedimenti a favore delle provincie e dei comuni, preannunciati dal Ministro dei lavori pubblici, fu costretta a chiedere che il disegno di legge venisse rimesso all'Assemblea.

In seguito a ciò, siamo a discutere della proposta di un nuovo sistema di ripartizione degli attuali contributi annui tra viabilità statale affidata all'ANAS e viabilità provinciale e comunale, da valere per il prossimo settennio 1971-77; sistema però basato sempre sulla scelta originaria di ridurre drasticamente i fondi già destinati alla viabilità provinciale e comunale a norma della legge n. 181. La quota da devolvere al Ministero dei lavori pubblici e quindi alle provincie e ai comuni per il 1971 viene ridotta dai 55 miliardi previsti a 38 miliardi e così fino al 1977 dai 91 miliardi ai 50 miliardi, sottraendo alla viabilità provinciale e comunale almeno 190 miliardi nel settennio, tenendo a base l'incremento medio degli ultimi cinque anni delle entrate fiscali interessate. Di conseguenza, la disponibilità complessiva per gli enti locali viene ridotta da 497 miliardi a 308 miliardi, e, assumendosi mediamente intorno al 30 per cento del costo totale delle opere ammesse a contributo la quota a carico degli enti locali, le loro possibilità complessive di interventi vengono corrispondentemente ri-

dotte da oltre 700 miliardi a meno di 450 miliardi di lire.

Notiamo invece positivamente una innovazione alla quale ha notevolmente contribuito la costante ed attenta partecipazione dei senatori comunisti fino all'ultima seduta della 7ª Commissione del 28 ottobre scorso ed al successivo incontro tra una Sottocommissione appositamente nominata ed il Governo. Tale novità è costituita dalla norma introdotta nell'articolo 2 del disegno di legge al nostro esame, con la quale il contributo da concedere, ai sensi dell'articolo 4, lettera a), della legge n. 181, alle amministrazioni provinciali e comunali e loro consorzi viene elevato al 100 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione delle strade di loro competenza, quando si tratti di amministrazioni con bilancio deficitario e con preferenza per quelle delle zone depresse del Mezzogiorno e del Centro-Nord.

Viene in tal modo fatta giustizia in buona parte degli argomenti relativi alla inefficienza degli uffici tecnici delle provincie e dei comuni ed alla mancanza di fondi o di cespiti delegabili per la contrazione di mutui a copertura delle quote di loro competenza, riconoscendo che il nocciolo della questione è quello della grave situazione finanziaria degli enti locali, della quale non si fa che parlare da lunghi anni nell'attesa di una radicale riforma, che neanche dopo l'istituzione delle Regioni si riesce concretamente ad avviare.

D'altra parte, si avrà l'effetto di una caduta a meno di 350 miliardi delle possibilità complessive di interventi nel settennio precedentemente calcolate per la viabilità provinciale e comunale.

Si continua a non tener conto dei molteplici e crescenti compiti ed oneri degli enti locali, continuando a non prevedere alcuna garanzia dello Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi per i mutui che le provincie ed i comuni dovessero contrarre per il reperimento delle quote di loro competenza.

In definitiva, questo disegno di legge, a nostro avviso, conferma ed incoraggia le

scelte di investimenti che vanno a detrimento di altre e più essenziali del nostro Paese, sacrificando, nell'ambito della stessa materia, la viabilità ordinaria provinciale e comunale, con la riduzione dei mezzi già limitati e assolutamente insufficienti rispetto all'estensione chilometrica, all'importanza delle funzioni che essa svolge, alle carenze delle sue caratteristiche tecniche e dei mezzi autonomi che ad essa possono destinare gli enti locali.

Le critiche alla politica stradale, seguita ed attuata dai nostri Governi dal 1961 a tutt'oggi, non sono poche ed investono tutti gli squilibri e le distorsioni verificatisi e rivelatisi, sia pure a distanza di tempo. Le più gravi riguardano la rete autostradale per l'eccessivo sviluppo di 5.700 chilometri previsto entro il 1974, estensibile ad oltre 6.000 chilometri, per i tracciati che si svolgono lungo le stesse direttrici delle linee ferroviarie o delle strade statali, senza la necessaria connessione con le esigenze prioritarie di tratti di raccordo e di penetrazione alle grandi città, ai porti ed agli aeroporti, per le caratteristiche tecniche già superate o inadeguate all'entità del traffico, per la fortissima sperequazione degli investimenti rispetto a quelli effettuati per la viabilità ordinaria provinciale e comunale ed infine per l'enorme divario tra le previsioni ed i favolosi consuntivi relativi alle opere realizzate, specie quelle eseguite dalle società concessionarie private.

Per l'autostrada lastricata d'oro — così definita dall'onorevole Taviani — che si svolge per la lunghezza di 113 chilometri e mezzo da Savona al confine francese, si è partiti con un preventivo di 125 miliardi e non si sa ancora se il totale di 250 miliardi già raggiunto costituisca il traguardo definitivo.

Il ministro Lauricella, in una sua intervista di alcuni mesi fa, premesso che, secondo un'espressione della sinistra spagnola, asfaltare non è governare, affermava tuttavia la assoluta insufficienza del parco stradale italiano per qualità e quantità e la necessità di migliaia di miliardi per il suo adeguamento alle esigenze della circolazione, av-

vertendo che lo sviluppo della rete viaria non dovrà più essere visto in funzione di collegamento tra i punti forti del Paese, e cioè come collegamento tra i grandi insediamenti umani e produttivi, ma per direttrici di sviluppo.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Colombo, all'inaugurazione della 34^a Fiera del Levante, parlando della necessità di graduare i tempi di esecuzione di certe opere, vi comprendeva esplicitamente le nuove autostrade deliberate dal CIPE nell'estate 1968, affermando che la loro realizzazione va collegata nel tempo alle disponibilità di risparmio. Tra ferrovie più veloci, reti stradali più efficienti da una parte e investimenti produttivi dall'altra — investimenti che creano più occupazione e consentono di progredire nella soluzione dei problemi tradizionali della società italiana (Mezzogiorno, agricoltura, adeguamento dell'offerta alla domanda di servizi sociali) — la scelta del Governo — affermava il Presidente Colombo — è volta a riservare con priorità le risorse disponibili agli investimenti produttivi.

In proposito, in una delle risoluzioni conclusive della ventisettesima conferenza del traffico e della circolazione di Stresa, per quanto riguarda le recenti enunciazioni del Governo circa la diluizione dei tempi di realizzazione di taluni programmi infrastrutturali, in relazione alle vicende congiunturali, si auspica che non siano sacrificate le più urgenti necessità economiche e civili del Mezzogiorno, tanto bisognoso di infrastrutture. Si ritiene d'altra parte necessaria una revisione delle concessioni per la costruzione di autostrade già accordate ma non ancora iniziate, in modo da verificarne l'effettiva consistenza economica e l'utilità sociale. E si auspica, a questo stesso fine, che le nuove concessioni vengano date senza alcuna garanzia dello Stato sui mutui contratti dalle società concessionarie.

Purtroppo, in Italia, non si è passati dalle parole ai fatti e, nel decennio delle grandi autostrade, non è stato realizzato un efficiente collegamento di tipo veloce. Così possiamo comprendere come oggi, esauriti ormai i finanziamenti previsti dalle leggi speciali, l'ANAS si trovi a dover prov-

vedere alle necessità della rete stradale dello Stato con fonti ritenute insufficienti, a dover completare il programma di costruzione delle cosiddette strade di grande comunicazione e a dover ancora trovare adeguati finanziamenti per le opere di primaria importanza affidate, interessanti le più svariate regioni, dalla Lombardia alla Toscana, al Piemonte, alla Lucania, al Molise, alla Sardegna, alla Puglia, alla Campania, e per la costruzione di collegamenti e raccordi autostradali. Ma non possiamo comprendere nè accettare che tali esigenze, finora rimaste di fatto ignorate e cresciute all'ombra del superficiale trionfalismo autostradale, debbano essere oggi affrontate sacrificando ulteriormente quelle delle provincie e dei comuni, capovolgendo così la logica più elementare, che scaturisce dalla semplice riflessione sui ben noti dati statistici riguardanti la rete stradale nazionale.

Abbiamo circa 40 mila chilometri di strade statali, 90 mila chilometri di strade provinciali e poco meno di 140 mila chilometri di strade comunali, escluse quelle interne dei centri urbani.

Con lo sviluppo complessivo del parco stradale nazionale, di circa 270 mila chilometri, arriviamo ad un indice medio di diffusione territoriale di 900 metri per chilometro quadrato, indice ancora notevolmente inferiore al minimo necessario per un Paese economicamente progredito, tenuto conto del fatto che tale indice è di 1,4 chilometri per chilometro quadrato in Francia e in Inghilterra e di 1,6 chilometri per chilometro quadrato nella Germania occidentale, senza parlare di quello, naturalmente più elevato, dei Paesi Bassi. Bisogna considerare che tale indice medio scende a 700 metri per chilometro quadrato in Calabria, a 600 in Sicilia e fino a 400 metri per chilometro quadrato in Basilicata e in Sardegna. Si aggiunga che la nostra rete stradale, e in particolare quella provinciale e comunale, deve servire vaste aree montuose e presenta caratteristiche tecniche ancora insufficienti rispetto alle esigenze minime del traffico per quanto riguarda larghezza, pavimentazione, curve, pendenze, eccetera.

Le maggiori deficienze si riscontrano naturalmente nel Mezzogiorno e nelle Isole, dove storicamente gli enti locali non hanno mai potuto assolvere ai loro compiti istituzionali nel settore della viabilità e dove il problema assume aspetti addirittura drammatici in alcune zone di particolare depressione. Qui la mancanza quasi assoluta di infrastrutture viarie accentua l'isolamento e l'abbandono di popolazioni estremamente povere. Una inchiesta condotta dall'Amministrazione provinciale di Salerno, che, come è noto, comprende la vasta area cilentana, una delle aree economicamente più depresse individuate in uno studio del professor Tagliacarne, rivelò che nel nostro Paese esistevano nel 1962 circa 2.000 comunità, con una popolazione intorno alle 200.000 unità, isolate in nuclei abitati senza alcun collegamento stradale. Oggi il problema si sarà ridotto di entità, ma non di molto e comunque certamente non eliminato, anche se allora poteva richiedere una spesa non superiore ai 50 miliardi.

Ora sarebbe veramente una fuga in avanti affrontare nel corso di questa discussione il grosso problema dell'adeguamento dell'indice medio di diffusione territoriale della nostra rete stradale, specialmente comunale e provinciale, e quello del rifasamento degli indici regionali, in rapporto alle possibilità ed ai periodi di finanziamento e soprattutto alle scelte di politica economica del nostro Paese. Ma trovandoci di fronte ad una proposta di legge intesa, come abbiamo già detto, a ridurre le già scarse disponibilità degli enti locali, non possiamo evitare di sottoporre alla riflessione della Assemblea alcune considerazioni sulle esigenze attuali della viabilità provinciale e comunale, sulle quali, almeno in parte, ci è capitato di trovare consenziente un folto gruppo di deputati della maggioranza presentatori, all'inizio del 1969, di una proposta di legge riguardante la viabilità provinciale.

Secondo uno studio del 1965 sulla entità degli interventi necessari per adeguare la rete delle strade provinciali ai livelli tecnici minimi indicati dalle norme CNR-UNI, in base al traffico attuale, si dovrebbero por-

tare alla larghezza minima di metri sei almeno 60.000 chilometri di strade, allargare le banchine ad 80.000 chilometri e ridurre le pendenze a 18.000 chilometri, raddoppiare le carreggiate a 9.000 chilometri di strade gravate da un traffico superiore ai 1.200 veicoli all'ora, oltre che rivedere i tipi di pavimentazione per circa 100.000 chilometri di strade. Tenendo conto degli adeguamenti che si renderanno necessari entro il 1980, si valutava occorrente per il quindicennio una spesa complessiva di circa 15.000 miliardi.

La relazione generale all'Assemblea di Napoli dell'Unione provincie italiane del gennaio 1968 pervenne ad una stima degli interventi finanziari occorrenti intorno ai 5 mila miliardi di lire.

Un'altra stima, che vuole essere — si dice — più realistica, indica in 25 milioni al chilometro la spesa minima necessaria alla sistemazione e all'ammodernamento delle strade provinciali, e quindi l'investimento complessivo dovrebbe essere dell'ordine di 2.250 miliardi. Ciò, come si è detto, riguarda solo le strade provinciali, ma ben maggiori sono le deficienze delle strade comunali extra-urbane, senza contare quelle urbane delle grandi città dove il problema assume aspetti estremamente complessi dal punto di vista tecnico e paurosi addirittura dal punto di vista finanziario.

Per quanto riguarda poi la manutenzione delle strade, non si deve dimenticare che le provincie debbono sostenere una spesa media annua che oggi si aggira intorno alle 900 mila lire per chilometro; mentre il contributo annuo dello Stato previsto dalla legge n. 1014 del 1960 è soltanto di 300 mila lire a chilometro indiscriminatamente per tutte le provincie, sia ricche che povere.

Non parliamo poi delle spese per la manutenzione e l'esercizio della viabilità urbana ed extra-urbana, in condizioni ben peggiori di quella provinciale. Comunque si vogliano o si possano ridimensionare le cifre, il problema generale della viabilità minore, provinciale e comunale, e di conseguenza quello dei finanziamenti occorrenti per la sua soluzione, anche se ripartiti in un lungo

periodo, resta, in tutta la sua imponenza, tale da richiedere con tutta urgenza un provvedimento organico capace di consentire finalmente agli enti locali di assolvere pienamente a quei compiti istituzionali, di cui più direttamente debbono dar conto alle popolazioni amministrate, tale da non giustificare certamente l'approvazione di una legge illogica ed ingiusta come quella che ci viene presentata, la quale, se poteva essere così concepita al momento della sua presentazione al Parlamento, diventa oggi anche anacronistica nella realtà del nuovo ordinamento regionale. Infatti anche nel nuovo testo del disegno di legge n. 783, emendato lo scorso mese di ottobre, con la formulazione dell'articolo 1 si continua a scavalcare le Regioni nella assegnazione e nella distribuzione degli stanziamenti per le strade provinciali e comunali; con l'introduzione dell'articolo 3 si pretende di ignorare il parere delle Regioni per la classificazione delle strade statali e soprattutto la loro competenza per la classificazione delle strade provinciali e comunali.

Tutto ciò rafforza i motivi della nostra opposizione a questo disegno di legge, ponendoci dalla parte degli interessi materiali e morali e delle autonomie degli enti locali e delle Regioni chiaramente affermate nella Costituzione della nostra Repubblica. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Raia. Ne ha facoltà.

R A I A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il mio breve intervento sul disegno di legge di modifica all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'ANAS, disegno di legge che abbiamo in data odierna in discussione, il mio intervento, dicevo, varrà anche come dichiarazione di voto del mio Gruppo che annuncio fin dal principio essere negativo. Tale disegno di legge, infatti, viene in Aula, dopo un laborioso iter, su richiesta fatta sia dal mio Gruppo che dal Gruppo comunista. Abbiamo voluto questa discussione in Aula per rimarcare l'importanza che riveste la modifica richiesta che, secondo noi, implica pro-

blemi ed indirizzi che non possono passare inosservati. Lo stesso impegno sia in Commissione che in sottocommissione ha già dato alcuni risultati relativamente positivi rispetto al testo originario del Governo: è stata introdotta una modifica per dare ai comuni ed alle provincie il cento per cento e non l'80 per cento della spesa ritenuta ammissibile per la viabilità comunale e provinciale ed è stato modificato il punto relativo al nuovo sistema degli attuali contributi annuali della viabilità statale e della viabilità minore.

Ma la questione di principio della nostra opposizione rimane pur sempre valida dato che si riducono nettamente i fondi destinati alla viabilità minore. Infatti, contrariamente a quanto vorrebbero farci credere la relazione predisposta dal relatore e quella verbale fatta in Commissione dal Ministro dei lavori pubblici, questo disegno di legge non riguarda, secondo noi, un mero fatto contabile, quasi fosse una partita di giro di pochi fondi che dal Ministero dei lavori pubblici dovessero passare all'ANAS per essere sempre impiegati nel settore della viabilità; tutt'altro: esso ha tali implicanze sia di ordine finanziario, sia soprattutto in merito alle scelte delle infrastrutture da realizzare nel campo delle comunicazioni e quindi dell'assetto del territorio nazionale da richiedere un attento esame critico da parte dell'Assemblea.

Ecco perchè non abbiamo mai condiviso le valutazioni fatte sull'argomento dalla maggioranza ed in particolare quelle esposte dallo stesso Ministro dei lavori pubblici in Commissione; valutazioni, a nostro avviso, contraddittorie e niente affatto credibili. Io non toccherei questo argomento se il Ministro non fosse presente, ma l'onorevole Ministro in questi ultimi tempi è aduso a rilasciare interviste a getto continuo anche su tale questione. E pregherei il Ministro di non adontarsi se dico che in questi ultimi tempi ha fatto non solo a questo proposito ma anche su fatti avvenuti in Sicilia delle dichiarazioni e delle previsioni che si sono poi rivelate poco credibili ed infondate. Noi non condividiamo queste valutazioni e di conseguenza facciamo le nostre critiche.

Queste contraddizioni evidentemente non toccano il Ministro come persona, essendo determinate da ragioni non di carattere personale ma politico. Tali contraddizioni infatti sono all'interno della stessa politica del centro-sinistra. Pertanto non rivolgo un'accusa all'onorevole Ministro, per il fatto che afferma che la viabilità minore sarà tutelata e che per la viabilità minore vi saranno più fondi mentre poi la verità è che si fa un disegno di legge che è in contraddizione con quello che si è affermato. Questo discorso, come ho già detto, non vale solo per questa questione, ma anche per altre che si sono verificate in Sicilia. Mi riferisco, ad esempio, al centro siderurgico che il ministro Lauricella prometteva a Trapani, un altro Ministro prometteva a Cosenza e un altro Ministro ancora del centro-sinistra prometteva a Siracusa, cioè vi sono delle situazioni implicite nella politica del centro-sinistra e nelle contraddizioni ovvie che essa comporta. Signor Presidente, questo disegno di legge riguarda un argomento non di poco conto: non è affare di pochi miliardi, così come il Governo tiene a far credere, viceversa sono in gioco impegni di rilievo e soprattutto scelte che riguardano l'intera politica viaria del nostro Paese. In sostanza il Governo intende proseguire nella politica delle autostrade, cioè quella, per intenderci, delle opere del regime, attribuendo nuovi e maggiori finanziamenti all'ANAS a scapito dei comuni e delle provincie, a danno cioè della cosiddetta viabilità minore, che minore non è rispetto agli interessi delle nostre popolazioni e particolarmente per quelle del meridione. Infatti tale viabilità non è minore per importanza rispetto a quella autostradale e di tipo nazionale, in quanto è proprio tale tipo di strada che determina il maggiore o il minore collegamento tra i comuni e le provincie; nella generalità si tratta proprio di quelle strade che servono i comuni più interni e segnano una vera compenetrazione tra provincia e provincia e quasi sempre, nel contesto dei fattori negativi che contrassegnano una zona economicamente e socialmente depressa — in questo momento ho presente la mia provincia che poi è anche quella dalla quale proviene l'onorevole Ministro — fa

spicco appunto l'assenza o l'intransitabilità delle strade comunali e provinciali.

A questo proposito ho il dovere qui in Senato di rilevare alcune questioni riguardanti questo argomento per ricordare agli onorevoli colleghi quanto si afferma in un ordine del giorno votato in quest'Aula a proposito del bilancio dello Stato 1969 dei lavori pubblici. In quest'ordine del giorno, accettato poi come impegno da parte del ministro onorevole Mancini, mentre si ricordavano gli impegni ripetutamente assunti in Parlamento dal Governo in materia di sostanziale potenziamento della viabilità ordinaria statale, provinciale e comunale, si ribadiva l'assoluta necessità di tale potenziamento ai fini di un reale, organico ed equilibrato sviluppo economico e sociale del Paese, specialmente per le gravissime carenze tuttora persistenti ed aggravantisi nelle regioni meridionali e depresse del territorio nazionale; si constata che anche con recentissimi provvedimenti il Governo continuava ad orientare gli investimenti in misura sproporzionata verso il settore autostradale, mentre nessuna iniziativa era stata presa a favore della viabilità ordinaria, specialmente di quella provinciale e comunale. Ed in quest'ordine del giorno ci si preoccupava del fatto che nel prossimo anno si esaurivano anche i già insufficienti stanziamenti previsti dalle vigenti norme a favore della viabilità provinciale e comunale ed anche perchè gli stessi erano già al di sotto del livello previsto dal piano quinquennale di sviluppo e si invitava il Governo a presentare al Parlamento con la massima urgenza i provvedimenti necessari al potenziamento della rete viaria ordinaria statale, provinciale e comunale in modo che essa avesse la necessaria preminenza rispetto a quella autostradale. I senatori della 7ª Commissione dovrebbero ricordare che allora il ministro Mancini accettò quest'ordine del giorno prima come raccomandazione, poi come impegno allorquando venne tolta la seconda parte, che riguardava il concetto della preminenza perchè, diceva l'onorevole Ministro, si apriva una polemica nei confronti del Sud dove era in corso la costruzione dell'autostrada. Allora il Ministro accettò come impegno una linea che oggi

praticamente con questo disegno di legge viene completamente smentita. La vecchia legge n. 181 aveva stabilito un criterio di assegnazione dei fondi tra Ministero dei lavori pubblici ed ANAS che a parere del mio Gruppo era e rimane valido ed equo. Quindi — per venire rapidamente al nocciolo della questione — mi pare che le argomentazioni addotte dal Governo a sostegno del suo progetto di modifica alla legge 21 aprile 1962, n. 181, siano fondamentalmente due e ambedue, a mio parere, destituite di ogni valido contenuto.

Non ha senso infatti parlare, come fa il Governo, di un inopinato aumento della quota-parte dei contributi che il Tesoro è tenuto a versare annualmente al Ministero dei lavori pubblici. Era più che pensabile un aumento del gettito delle imposte sui carburanti e delle tasse sulla circolazione stradale; il Governo ne ebbe coscienza e giustificò il criterio percentuale di assegnazione dei fondi al Ministero dei lavori pubblici per la viabilità minore proprio sperando in un aumento di tali fondi da mettere a disposizione dei comuni e delle province per favorire e migliorare la rete viaria minore. D'altra parte questa preoccupazione del Governo non ha più ragione d'essere perchè i provvedimenti economici e fiscali del decretone n. 1 e n. 2 secondo noi avranno o dovrebbero avere come effetto quello di una riduzione del consumo della benzina e di un arresto nel gettito delle tasse sulla circolazione.

Sicchè i fondi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici da utilizzare per la viabilità minore non dovrebbero più aumentare.

Ora, l'insistenza dell'onorevole Ministro perchè il disegno di legge trovi accoglimento mi fa sorgere un serio dubbio, e cioè che il Ministro voglia per questa via farci intendere quanto egli creda poco alla bontà e alla efficacia dei provvedimenti economici e fiscali adottati dal Governo con i decreti di cui si è parlato in questi ultimi mesi e si parlerà ancora in quest'Aula.

Veniamo all'altro argomento che porta il Governo.

Sostiene il Ministro dei lavori pubblici che la viabilità minore è della massima importanza; anzi, dice egli giustamente che è inesatto

chiamarla minore, giacchè è proprio questa viabilità che costituisce il tessuto connettivo, la rete di penetrazione tra le grandi vie di comunicazione.

Vie che resterebbero « desertiche, senza questo allacciamento che serve anzi ad evitare l'isolamento delle zone interne e a favorire lo stesso sviluppo sociale, civile e ordinato del nostro Paese ».

Se questa è la premessa, altra e ben diversa, anzi opposta è la conclusione cui perviene.

I fondi per rinnovare e creare questo tipo di viabilità vi sono presso il Ministero, dice l'onorevole Lauricella, ma non si riesce a spenderli perchè i comuni e le province, che per legge sono tenuti a coprire con un buon 20 per cento a carico dei rispettivi bilanci i finanziamenti fatti dal Ministero per questo tipo di viabilità, si trovano nelle condizioni che sappiamo e finiscono con il bloccare questi finanziamenti perchè mancano appunto dei fondi necessari a coprire le quote di loro spettanza.

Per quanto riguarda i comuni, si dovrebbe fare un discorso molto lungo che io non farò per non tediare gli onorevoli colleghi dilungandomi su un argomento che sarà oggetto di altre discussioni quando esamineremo la questione degli enti locali. In sintesi però per quanto riguarda i comuni devo dire che, accanto ai gravi fenomeni di corruzione di cui sono preda i nostri comuni, sta di fatto che le funzioni dei comuni sono oggettivamente crescenti con lo sviluppo della società moderna. Nello stesso tempo le quote di spesa pubblica che passano attraverso i comuni sono sempre diminuite, e ciò non è avvenuto per caso, ma perchè si è fatta una politica burocratica accentratrice e di conseguenza letale e contraria alle autonomie comunali e ad ogni forma di autogoverno locale. Ora, anzichè pensare di mettere a disposizione dei comuni e delle province più finanziamenti per intervenire nella viabilità minore, il Ministro dei lavori pubblici pensa bene di stanziare questi fondi stornandoli a favore dell'ANAS e lasciando quindi a bocca asciutta i nostri comuni e le nostre province; sicchè tutto l'elogio della viabilità minore fatto con enfasi dal

Governo resta pio desiderio, mentre i finanziamenti vanno all'ANAS e alle autostrade.

Pertanto, se un risultato positivo è emerso da questa discussione, dalla discussione in sede di sottocommissione e di Commissione, da tutte le riunioni che ci sono state è, a mio parere, l'aver previsto, come ho detto, che i finanziamenti a favore dei comuni e delle provincie devono aumentare al cento per cento dell'intera spesa. Per il resto, rimango critico contro il criterio che ispira la modifica e pertanto respingo le richieste di modifica avanzate dal Governo. Siamo contrari a questa impostazione perchè si persevera così in una politica per cui, per le strade statali e le autostrade, si trovano e si spendono milioni a iosa, cosicchè mentre l'Italia conquista nel campo delle reti autostradali uno dei primi posti nella graduatoria europea, per le reti stradali comunali e provinciali occupa uno degli ultimi posti; e, sebbene le strade secondarie abbiano una estensione maggiore, non solo si stanziava poco per esse, ma si opera per la diminuzione di ogni capacità di spesa da parte dei comuni stessi. E così quindi non si opera per un organico sviluppo economico e sociale del Paese nella sua complessa realtà.

L'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'allora ministro Mancini diceva che trovava giustissime e validissime le nostre osservazioni (tant'è vero — dicevo — che siamo arrivati a quell'ordine del giorno che fu approvato come impegno da parte del Governo) relative al grave scompenso che si veniva a determinare per quanto riguardava la viabilità minore e che le avrebbe tenute in evidenza per cercare di dare una risposta adeguata e soddisfacente. La risposta adeguata e soddisfacente che ci viene data è quella della modifica dell'articolo 4. La strada scelta dal Governo contraddice appunto questo impegno solenne preso nel Parlamento e questo è un motivo ulteriore che ci fa essere contrari a questo disegno di legge. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bonazzi. Ne ha facoltà.

BONAZZI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il relatore, il collega Sammartino, come sempre diligente ed obiettivo, oltrechè competente su questi problemi, rammentando ed illustrando l'iter laborioso e lungo di questo disegno di legge che stiamo ora discutendo, ha ricordato l'atteggiamento critico tenuto in seno alla 7ª Commissione da parte dei senatori dell'opposizione di sinistra. Io sono tra questi; sono stato critico verso questo provvedimento non appena si incominciò ad esaminarlo e a discutere su di esso in Commissione. Continuo ad essere tuttora critico nonostante le modifiche che ad esso sono state apportate nel corso dei lavori della Commissione stessa. Dico subito che è una modifica positiva — lo riconosco senz'altro — quella apportata all'articolo 2 dell'originario disegno di legge; modifica, che, tuttavia, non fa mutare carattere e natura al provvedimento. Sono stato e sono critico perchè ancora una volta si tratta di una scelta operata dal Governo in una direzione che io considero del tutto errata soprattutto in un momento qual è quello presente. L'hanno già detto gli oratori che mi hanno preceduto: è ancora purtroppo la scelta delle grandi opere stradali, è ancora purtroppo, sostanzialmente, la scelta delle autostrade. Negli ultimi tempi non solo da parte dell'opposizione si sono levate delle critiche verso la politica stradale seguita in tutti questi anni dal Governo, ma vi è da dire che critiche, ed anche di una certa consistenza, sono state mosse, soprattutto ultimamente, anche da parte di forze politiche e da parte di ambienti ed organi di stampa governativi o filogovernativi. Con ragione e con fondati motivi: credo che questo si possa dire, onorevole Ministro e onorevole Sottosegretario. Si faccia il conto esatto degli investimenti destinati nel nostro Paese a queste opere; il conto esatto, dico, il che vuol dire, per esempio, aggiungere alle cifre che abbiamo visto tanto spesso pubblicate — sovente con accenti propagandistici e con tono trionfalistico — queste cifre riguardanti la costruzione e la sistemazione dei raccordi con le autostrade che l'ANAS è chiamata ad ese-

guire. Sono queste, come vediamo da questa legge, opere di notevoli dimensioni e pertanto opere che comportano costi rilevanti. Pertanto quando si dice autostrade e quando si pensa al loro costo e ai relativi finanziamenti, occorre dire anche opere di raccordo, occorre dire anche tangenziali e occorre pensare anche al costo di dette opere che, ripeto, è da aggiungere al costo delle opere autostradali vere e proprie.

Quando si dice opere autostradali c'è poi ancora da pensare all'alto costo della manutenzione che si deve sostenere per opere del genere. Non è male, ritengo, onorevole Presidente, che questo disegno di legge, anziché essere stato approvato in Commissione, sia stato portato in Aula come noi abbiamo chiesto; non è male perchè tra l'altro ci consente di prestare un momento di attenzione e, se è possibile, di richiamare l'opinione pubblica sulla questione delle autostrade, oltretutto, beninteso, su quella della viabilità in genere.

Non credo sia ora il caso di portare cifre e dati per quanto riguarda le autostrade e ciò anche perchè è molto difficile averli esatti ed aggiornati. Grosso modo peraltro li conosciamo un po' tutti. Sappiamo che l'Italia è già oggi in Europa in materia di collegamenti autostradali in prima fila: abbiamo battuto tutti, la Germania federale, la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, il Belgio. Possiamo quindi vantarci di aver dato e di dare un grande contributo al programma autostradale europeo che prevede, per i prossimi dieci anni, la messa in opera di 30 mila chilometri di autostrade rispetto agli 11 o 12 mila chilometri (non so bene precisare) oggi in esercizio. Per la realizzazione di questo progetto l'Italia è in testa con la Germania federale, avendo finora contribuito per circa il 60 per cento. Lo sforzo che dal punto di vista finanziario il nostro Paese ha compiuto è stato enorme, come enorme è lo sforzo che sta tuttora compiendo. Pensiamo un po', amici e colleghi: un chilometro di autostrada in pianura costava nel 1969, cioè un anno fa, non meno di 600 milioni di lire; su terreni mediamente accidentati, di tipo collinare, costava 900 milioni di lire; in montagna invece, dove sono necessarie innume-

revoli opere d'arte, dove cioè sono necessari trafori, ponti e viadotti, il costo medio unitario sale fino a raggiungere il miliardo, talvolta il miliardo e mezzo, talvolta addirittura i due miliardi di lire al chilometro. Ciò, ripeto, un anno fa, ma sappiamo tutti purtroppo cosa è accaduto in un anno in fatto di costi di materiali e di mano d'opera. Ma non ci si è contentati di ciò; si è voluto andare oltre. Vediamo il programma dei lavori 1969-77, che si intende eseguire per il settore di pertinenza delle partecipazioni statali: la realizzazione di 975 chilometri di autostrade o di tratti di nuove autostrade, l'ampliamento di 85 chilometri di tronchi già in esercizio ed il completamento di quelli attualmente in costruzione (chilometri 378) rappresentano i cardini del programma 1969-77 per il settore di pertinenza delle partecipazioni statali. L'impegnativa attività comporterà un volume di investimenti di oltre 1.100 miliardi, di cui l'89 per cento per l'attività di costruzione. Il volume degli investimenti che per il 1969 era previsto in 99 miliardi, salirà — si sottolinea nella relazione programmatica del Ministero delle partecipazioni statali — a 141 miliardi nel 1970. In base alle previsioni, tale livello andrà progressivamente crescendo fino al 1973, per poi esaurirsi entro il 1977.

In questi giorni, onorevoli colleghi, ho appreso da un giornale la notizia che si stanno compiendo delle grosse operazioni finanziarie sul mercato tedesco, da parte del Consorzio italiano di credito per le opere pubbliche, per trovare e raccogliere i capitali necessari al finanziamento delle nuove autostrade italiane. Circa tale Consorzio tutti sappiamo di che si tratta, soprattutto gli amministratori degli enti locali del nostro Paese lo conoscono bene poichè sanno quante difficoltà hanno sempre incontrato e quante ne incontrano con questo istituto allorchè devono ottenere dei finanziamenti per opere pubbliche comunali o provinciali.

Per le autostrade invece è tutta un'altra cosa; ci si preoccupa di andare a cercare i quattrini perfino all'estero. Siamo dei signori allora — ci sarebbe da dire — per quanto riguarda la viabilità del nostro Paese! Sappiamo bene invece — e lo ricordavano pure

i colleghi che hanno parlato prima di me — che non è così; sappiamo bene come stanno le cose, conosciamo la situazione di quella che viene definita la viabilità ordinaria o minore e conosciamo tutti la sua funzione e la importanza che essa riveste e che rivestirà sempre sia nell'attuale che nel futuro sistema viario del nostro Paese. Del resto lo riconosce e lo dice chiaramente il relatore, senatore Sammartino, nella sua relazione ed anche l'onorevole Lauricella, Ministro dei lavori pubblici, ebbe a fare in Commissione dichiarazioni in tal senso. Mi si consenta, a tale riguardo, di riprendere per un istante solo il discorso sulle autostrade.

Onorevole Ministro e onorevole Sottosegretario, guardiamo come sono state costruite le autostrade in Italia. L'autostrada italiana, nonostante rappresenti il più massiccio impegno pubblico del nostro Paese, non è stata sviluppata in base ad un piano integrato, alle necessità delle aree urbane, dei centri industriali, dei conseguenti piani regolatori e regionali; si è pensato quasi sempre soltanto ad unire con una fettuccia di cemento dei punti lontanissimi ignorando i collegamenti trasversali e pensando solo, in gran parte, all'acceleramento dei traffici di lungo percorso su pochi itinerari di grande comunicazione. Si è adottato cioè il criterio opposto a quello che invece abbiamo visto seguire in molti altri Paesi all'avanguardia in questo settore. In Inghilterra, per esempio, è stata data la precedenza alla realizzazione di quelli che loro chiamano *by-pass*, ossia alle varianti esterne delle città minori e medie lungo gli itinerari di grande comunicazione. Essi, mentre garantiscono la fluidità del traffico di lunga percorrenza e liberano gli abitanti dal traffico di transito, possono poi essere saldati l'un l'altro, diventando tronchi della nuova maglia autostradale.

Avendo usato ed usando ancora, in Italia, il criterio di cui prima dicevo nel costruire le autostrade, è chiaro che è rimasto aperto in tutta la sua importanza il problema della viabilità minore od ordinaria che dir si voglia. Mi pare sia molto facile constatare ed altrettanto facile poi affermare che nel nostro Paese, accanto allo sviluppo — eccessivo, io dico — del settore autostradale, non

vi è stato un parallelo sviluppo della rete viaria normale o comunque un effettivo miglioramento di quella già esistente. È molto facile anche prevedere che, in considerazione del fatto che il traffico sta aumentando sempre più a ritmo intensissimo, se non si provvederà al miglioramento della viabilità minore, attraverso rettifiche, nuovi progetti e costruzione di nuove opere, finirà, fra non molto, che l'automobile sarà prigioniera della propria diffusione.

Che la situazione sia grave lo confermano anche gli esperti, i quali hanno calcolato ed hanno dimostrato che oggi ormai vi sono circa 28 metri di strada extra urbana per ogni autoveicolo circolante e che tale cifra scenderà a 15 metri entro il 1975. Sì, certo, noi oggi abbiamo una moderna rete autostradale, che è la seconda in Europa dopo quella della Germania federale ed addirittura la prima come sviluppo in questi ultimi anni; sì, certo, grandi cose in tale settore abbiamo fatto, ma abbiamo però mantenuto una rete di strade statali e soprattutto di strade provinciali e comunali in condizioni precarie, gravissime. La rete di queste strade, chiamiamole ordinarie, è abbastanza sviluppata: essa raggiunge, se non erro, i 180 mila chilometri; è però già ora uno sviluppo del tutto insufficiente e figuriamoci quindi quale sarà la situazione tra qualche anno.

Vi sono poi altre dolenti note, onorevoli colleghi. La prima di queste è che sui 180 mila chilometri di cui prima dicevo si è calcolato che solo 2 500 chilometri di tali strade hanno una carreggiata superiore ai 9 metri. La seconda dolente nota è che lo stato di tale rete viaria è spesso pessimo e la manutenzione del tutto insufficiente. La situazione peggiore è poi quella relativa alle strade comunali (che sono circa 150 mila chilometri) che si trovano molto spesso in un deplorabile stato a causa delle condizioni finanziarie e dei magri bilanci dei comuni che non permettono lavori di manutenzione o di rifacimento e tanto meno, evidentemente, permettono la costruzione di nuove opere.

Il discorso purtroppo dev'essere ripetuto per quanto riguarda le strade provinciali poichè le condizioni finanziarie delle amministrazioni provinciali non sono diverse da

quelle delle amministrazioni comunali. È evidente, a parer mio, che allora non si può più oltre differire l'opera di risanamento di questa rete; opera che è necessaria, che è indispensabile poichè il collegamento con i molti centri minori può avvenire solo se al sistema autostradale ed al sistema delle grandi arterie si affiancherà una buona rete stradale che colleghi tutti i centri.

Il disegno di legge del Governo che ora stiamo discutendo purtroppo ancora una volta dimostra che non vi è una eccessiva convinzione sull'urgenza di tale opera. Certo riconosco che sono stati apportati, come dicevo prima, in sede di Commissione miglioramenti al progetto originario (di ciò do atto); tuttavia di altro genere dovrebbero essere i provvedimenti che occorrerebbe adottare nel nostro Paese in fatto di viabilità.

Nel nostro Paese infatti, per quanto riguarda il traffico (questa grave malattia dei nostri giorni) si sono finora eseguite in gran parte — come dicevo — opere a livello nazionale: una specie cioè di costose cure con l'ausilio di medici « centrali » che potevano disporre di mezzi adeguati, lasciando tutto il resto del sistema viario nelle mani di medici condotti, magari bravissimi, ma privi di medicinali.

Guardiamo per un attimo, ad esempio, la situazione che si è venuta a determinare nelle città. Il traffico urbano è diventato il problema più grave, o uno dei problemi più gravi, del nostro tempo ed è facile prevedere che ancora più grave sarà domani.

Si tratta infatti di garantire la mobilità del cittadino e di non costringerlo, come potrà accadere, alla immobilità. Bisogna occuparsi maggiormente di questo problema, onorevole Ministro; troppo spesso è stato trascurato e così noi oggi ci ritroviamo le nostre città non troppo diverse, per quanto riguarda la loro rete viaria, da quando furono costruite sulla misura del pedone o su quella del cavaliere. Ma occuparsi di tale problema significa, per prima cosa, porsi la questione di nuove opere stradali.

Prestiamo pure attenzione alle esigenze dei programmi dell'ANAS, come in gran parte si fa con questo disegno che voi avete

presentato, ma incominciamo ad interessarci seriamente a quelle dei comuni e delle provincie e ad adottare dei provvedimenti in merito. Intendo dire dei provvedimenti seri, efficaci, concreti ed organici.

Se volessimo poi passare dalle città alle campagne dovremmo parlare a lungo di tutta una lunga serie di problemi. Accennerò soltanto, per non portare via troppo tempo, alla situazione che si è venuta a determinare con l'esodo dei contadini e dei lavoratori dalla terra. Certo il problema è complesso; certo le ragioni di tale esodo sono diverse, ma credo si possa e si debba dire che molto spesso i contadini e le loro famiglie, le popolazioni delle campagne, della collina e della montagna abbandonano tali zone per mancanza di comunicazioni.

G E N C O . Questa è grossa! Non l'abbandonano certo per mancanza di strade. Nella mia zona, dove la rete stradale è buona, l'abbandonano lo stesso.

B O N A Z Z I . Senatore Genco, ho detto che questo è uno dei motivi per cui i contadini abbandonano la terra. So bene che vi sono altre ragioni e le conosco, non credo però sia il caso di ricordarle tutte ora. Si dovrebbe parlare, ad esempio, della politica agraria seguita dal Governo in tutti questi anni e di molte altre questioni ancora. Una delle ragioni di questo abbandono è quindi la mancanza di comunicazioni, cioè di strade, la mancanza del minimo conforto di vita il quale consiste, senatore Genco, in massima parte nella disponibilità di energia elettrica e di acqua potabile, le cui installazioni hanno, come loro naturale sede, la piattaforma stradale. Quindi è la strada che deve precedere le altre opere di elevazione del tenore di vita. Mi sarei guardato bene dal dire che la mancanza di strade è la sola ragione di quell'abbandono; non avrei potuto dire una sciocchezza di tal genere. È però una delle ragioni di una certa importanza.

C'è da chiamare in causa allora, a questo punto, le provincie, ma dicevo prima, parlando dei comuni, che se Messene piange Sparta non ride. Le provincie hanno le stesse difficoltà dei comuni e pertanto pure per esse

è molto difficile, talvolta impossibile, affrontare adeguatamente le esigenze della viabilità di loro competenza.

Il problema della viabilità provinciale viene di regola inserito e descritto nell'ambito dei cosiddetti problemi di « viabilità minore », rischiando per ciò stesso di restare ingiustamente sminuito nella sua importanza e nelle sue funzioni oggettive. A parte ogni altra considerazione (ad esempio che assai spesso i traffici medi giornalieri registrati su tale viabilità risultano superiori a quelli di numerose strade statali) la viabilità provinciale rappresenta infatti, oggi, poco meno della metà dell'intera rete stradale italiana ed assolve a precise funzioni di distribuzione e di collegamento che risultano essenziali sia per la moltiplicazione degli effetti di nuove localizzazioni umane e produttive, sia per lo sviluppo dei traffici e degli scambi che vengono indotti dalla viabilità statale ed autostradale.

Questi fatti e queste considerazioni portano me ed il mio Gruppo a non condividere, onorevole Ministro, le misure contenute nel disegno di legge ora al nostro esame. Si continua ancora ad ignorare la situazione della viabilità minore; si continuano ad ignorare le esigenze, i problemi di essa, nonostante certe affermazioni contenute alla voce « viabilità » nella parte seconda del « Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-70 ». Tra l'altro in quelle pagine — le leggevo stamane — alla voce « viabilità », si dice, testualmente, che « le esigenze della viabilità ordinaria sono rimaste fino ad oggi solo parzialmente soddisfatte ». Si aggiunge subito: « Si dovrà perciò concentrare in questo settore uno sforzo molto maggiore che nel passato ». Non mi pare che i fatti corrispondano alle parole del piano. Se davvero si vorrà in futuro fare di più di quanto è stato fatto fino ad oggi per la viabilità minore occorrerà muoversi subito con alcuni provvedimenti.

Intanto va rilevato che allo stato di necessaria complementarietà delle funzioni che vengono assolte dalla nostra viabilità fa riscontro una assurda disparità del trattamento che viene invece riservato ai diversi tipi della viabilità nazionale, per cui a parere mio

si rende necessario ed urgente impostare il problema delle carenze legislative ed amministrative del settore, per ricercare una possibile soluzione nell'ambito delle direttrici della programmazione economica nazionale e della stessa esperienza di tutti questi ultimi anni.

Il problema è perciò quello di adottare provvedimenti legislativi che consentano ai comuni ed alle provincie di poter disporre annualmente almeno di quanto è previsto dal piano, soprattutto per attrezzare la viabilità di comunicazione e quella di penetrazione nei centri urbanizzati. Si tratta evidentemente, da parte dello Stato, di collegare finalmente gli stanziamenti di bilancio annuali in tale settore almeno agli incrementi di entrate che il medesimo percepisce annualmente dalla motorizzazione, il cui incremento fa lievitare fortemente, come noi tutti ben sappiamo, i costi di manutenzione ed i costi di ammodernamento a carico delle amministrazioni comunali e provinciali.

Onorevole Ministro, queste cose da me dette le hanno già fatto capire che il Gruppo della sinistra indipendente non concorda con il disegno di legge del Governo. È questo un provvedimento che toglie finanziamenti alla viabilità minore e pertanto mortifica ancora — e già sono tanto mortificati e già tante difficoltà hanno — gli enti locali, i comuni e le provincie. È un provvedimento che tra l'altro, come già è stato rilevato, ignora le Regioni; è un provvedimento che, come prima ricordava giustamente il collega Raia, dimostra pure che il Governo troppo spesso, tra l'altro, si dimentica degli impegni che esso stesso assume, accogliendo ordini del giorno in sede parlamentare, su taluni problemi. È un provvedimento che per queste ragioni — lo dico fin da ora — avrà il voto contrario del Gruppo della sinistra indipendente. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Perri. Ne ha facoltà.

P E R R I . Signor Presidente, i colleghi che mi hanno preceduto hanno spaziato nel campo molto vasto della viabilità. Ho ascoltato molto volentieri quanto hanno det-

to, ma ritengo però che il problema vada ricondotto ai suoi limiti, che in verità sono meno ampi. Pertanto, per economia di tempo, io mi riservo una dichiarazione di voto alla fine della discussione generale; si tratterà soltanto di dieci minuti. Grazie.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Brusasca. Ne ha facoltà.

B R U S A S C A . Signor Presidente, è stato riconosciuto da tutti gli oratori che mi hanno preceduto e con particolare precisione dal senatore Bonazzi, che l'Italia possiede una delle più moderne e più diffuse reti stradali; ritengo, perciò, che sia doveroso che noi, che abbiamo il diritto di muovere critiche quando ci sono deficienze, riconosciamo i meriti del personale dell'ANAS al qua-

le spetta in grande misura il merito di questa realizzazione. Lo faccio, da parte mia, con il vivo ricordo della dedizione, della capacità e dello spirito di sacrificio dell'ANAS durante la ricostruzione del Polesine, quando si trattava di strappare, chilometro per chilometro, le strade alle acque dell'alluvione.

Non potrò mai dimenticare l'opera del capo compartimento dell'ANAS del Veneto, ingegner Conte, che seppe organizzare la ricostruzione della rete stradale in un punto nevralgico del traffico nazionale, come quello del Polesine, con tanta rapidità da suscitare l'ammirazione di quanti seguivano quei lavori, specialmente dei tecnici americani ed olandesi i quali, pur nella loro grande esperienza in materia, non ebbero nulla da suggerire ai valorosi dirigenti dell'ANAS.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue **B R U S A S C A**). Colgo l'occasione per rendere omaggio anche all'ingegner Vinci, capo del compartimento dell'ANAS del Piemonte e a tutti i suoi collaboratori, per quanto hanno sempre fatto, ma particolarmente per l'opera che hanno svolto dopo le alluvioni dello scorso ottobre.

Le popolazioni delle zone piemontesi colpite da quel sinistro hanno dato atto della prontezza con la quale gli organi pubblici, il Genio civile ed in particolare l'ANAS, sono intervenuti per liberarle dalle conseguenze dalle quali sono state colpite.

Noi, tante volte, giustamente, perchè il nostro mandato ci impone di controllare l'attività della Pubblica amministrazione, solleviamo delle riserve e diamo dei rimproveri: quando la verità lo impone, dobbiamo, perciò, esprimere il nostro riconoscimento e il nostro apprezzamento affinché coloro che servono degnamente lo Stato sappiano che noi, mandatari della Nazione, li seguiamo anche con il vigile scrupolo di additare al Paese i loro meritori servizi.

Detto questo ritengo che le norme al nostro esame siano opportune perchè esse fanno cessare l'incertezza, che vi è stata in base alle leggi precedenti, della quale il senatore Sammartino ha trattato nella sua relazione, a riguardo degli stanziamenti per l'ANAS in sede di riparto dei proventi della benzina per cui, imprevedibilmente, il Ministero dei lavori pubblici ebbe per le strade di sua competenza quasi il decuplo di quanto era stato previsto, mentre l'ANAS ha ricevuto meno di quanto le occorreva.

Il nuovo provvedimento che dà all'ANAS certezza di stanziamenti è, dunque, un provvedimento molto opportuno. (*Interruzione del senatore Catalano*). D'accordo; ho detto, però, che le proporzioni degli stanziamenti con questo provvedimento vengono meglio precisate come risulta dal prospetto offerto dal relatore.

Ciò non toglie che sia molto pertinente il richiamo fatto dai precedenti oratori a proposito delle strade provinciali e comunali. Signor Ministro, lei ogni giorno è bersa-

gliato da richieste di comuni e provincie per problemi delle strade: molte provincie e moltissimi comuni non sono più assolutamente in grado — specialmente quelli piccoli — di provvedere non solo per la costruzione di nuove strade, ma nemmeno per la manutenzione delle strade esistenti, cosicchè andiamo incontro, per mancanza di manutenzione, a una crescente degradazione del patrimonio stradale degli enti locali per il quale sono stati spesi ingenti capitali.

Mi associo, perciò, agli appelli che sono stati rivolti al Governo affinché l'aiuto finanziario ai comuni e alle provincie non solo non sia diminuito, ma sia quanto più possibile potenziato.

Un modo di potenziamento viene attuato con l'aumento dall'80 al 100 per cento dei contributi ai comuni che hanno bilanci deficitari; le chiedo, onorevole Ministro, di aggiungere a questo aiuto finanziario un aiuto di carattere amministrativo e tecnico: le chiedo, cioè, di far snellire, al massimo, le pratiche per la concessione dell'aumento dei contributi e di dare ogni possibile assistenza tecnica.

Ci sono molti comuni che non sono assolutamente in grado di provvedere per i progetti tecnici: molte volte essi debbono ricorrere ad assistenze esterne, le quali spesso, corrette nell'ambito professionale, prescindono dalle reali possibilità degli enti locali, per cui, ad esempio, ci sono comuni che fanno delle forti spese di progettazione e poi si trovano di fronte a delle esecuzioni che creano pesi maggiori dei benefici da essi sperati.

La snellezza delle procedure e l'assistenza tecnica daranno all'aumento dall'80 al 100 per cento dei contributi, contemplato da questa legge, l'efficacia maggiore, vorrei dire, moltiplicata, che si ha quando il finanziamento si sposa a una idonea ed equa forma di impegno.

Da ultimo, poichè tra i compiti che sono riservati all'ANAS vi è quello dei raccordi, mi permetto di segnalarle un particolare raccordo, quello fra Predosa e Carcare che congiungerà le autostrade dalle Alpi e da Milano, per la Liguria, con quella da Torino a Savona.

In mezzo a queste strade c'è la zona dell'acquese, che è rimasta finora tagliata fuo-

ri dalle grandi arterie nazionali: se questa zona non venisse collegata, come ho detto dianzi, mediante il raccordo Predosa-Carcare, alle tangenziali autostradali che la lambiscono, essa rimarrebbe maggiormente isolata perchè non c'è isolamento peggiore di quello in cui i centri minori si trovano, quando vedono scorrere nei loro territori il grande traffico senza potersi congiungere.

Questo raccordo è già incluso nei programmi del CIPE.

Permetta, perciò, onorevole Ministro, che ad integrazione del consenso che esprimo per questa legge sottoponga alla sua attenzione questo raccordo affinché esso possa essere realizzato al più presto. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Lusoli. Ne ha facoltà.

L U S O L I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, leggendo affrettatamente la relazione che accompagna questo disegno di legge si ha l'impressione di trovarsi di fronte ad un provvedimento quanto mai opportuno e necessario. In realtà però se si considera attentamente la situazione nel settore che forma oggetto di questa iniziativa del Governo le cose cambiano: ci si accorge che se si accettasse ciò che ci viene proposto con questo provvedimento ci troveremmo a dover dilazionare, come già altri colleghi hanno sottolineato, per un tempo ancora troppo lungo la soluzione di un problema la cui urgenza e gravità non può sfuggire a nessuno di noi.

Sappiamo tutti che in questi ultimi 10-15 anni sono stati impiegati ingenti mezzi finanziari per costruire autostrade, tant'è — è stato detto ancora qui — che oggi siamo il Paese che ha ormai la più lunga rete autostradale d'Europa. È stata una scelta che noi riteniamo sbagliata, una scelta imposta dai monopoli e in modo particolare dal monopolio dell'automobile, quando ben altri erano i problemi ai quali bisognava dare precedenza se si volevano considerare gli interessi dei lavoratori e di tutta la collettività nazionale. Ed è in questo quadro che anche il problema della viabilità minore è stato sacrificato a tal punto che molte strade pro-

vinciali e comunali hanno ancora tracciati che risalgono all'epoca del cavallo, con caratteristiche del tutto inadatte ai mezzi motorizzati, dove impossibile è l'incrocio degli automezzi pesanti, con curve a strettissimo raggio e pericolosissime, con ponti sui quali è consentito il transito ai soli mezzi con portata inferiore a cinque tonnellate e qualche volta anche minore. Moltissime sono le strade provinciali e comunali che sono ancora da bitumare, per cui d'estate la polvere sollevata dagli automezzi rende impossibile abitare le case situate nei pressi delle strade medesime e d'inverno è impossibile percorrerle per le buche e il fango.

E veramente grave che il Governo, di fronte a questo stato di cose, ci venga a proporre, con argomentazioni inaccettabili, di ridurre i già magri (perchè sono scarsi) finanziamenti previsti dall'articolo 4 della legge numero 181 a favore delle provincie e dei comuni e destinati a contribuire — dico a contribuire perchè non sarebbero certo sufficienti — sia pure gradatamente, ad affrontare e risolvere questo grave ed importante problema.

Quali sono, onorevoli colleghi, le argomentazioni o meglio le giustificazioni — me lo consenta, onorevole Sottosegretario — sostenute dal Governo in appoggio al disegno di legge? Io voglio ribadire perchè già sono state ricordate in questa sede. Sono essenzialmente tre e precisamente: 1) in relazione — dice il Governo — all'imprevedibile aumento della motorizzazione e al correlativo aumento fiscale, la quota parte del contributo annuo del Tesoro da assegnare ai Lavori pubblici per la viabilità minore sarebbe divenuta eccessiva; 2) la legge 181 stabilisce che possono essere concessi contributi dallo Stato fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria all'ammodernamento delle strade provinciali e comunali, mentre la differenza tra il contributo concesso e l'ammontare totale dell'opera deve far carico agli enti locali interessati; poichè — si aggiunge — questi ultimi, cioè i comuni e le provincie, hanno in gran parte bilanci deficitari ed incontrano notevoli difficoltà a reperire i mutui, ne consegue che molto spesso il contributo dello Stato rimane inutilizzato; 3) — e questa

giustificazione è conseguente alla precedente — proprio perchè questi fondi rimangono inutilizzati conviene prenderli e darli all'ANAS la quale è in grado di utilizzarli immediatamente ed utilmente per raccordi autostradali, per il completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione e per la sistemazione delle strade statali. Queste sono le essenziali argomentazioni a sostegno del provvedimento sottoposto alla nostra approvazione.

Se esaminiamo la proposta della Commissione, riscontriamo che il testo del Governo è stato modificato in senso migliorativo (noi siamo convinti che ciò sia avvenuto anche per il contributo fortemente critico venuto dai commissari della 7ª Commissione di nostra parte) e si è compiuto uno sforzo da parte del collega Sammartino, con la sua relazione, per ridimensionare e precisare le argomentazioni contenute nella relazione governativa che accompagnava il disegno di legge. Si intravedono in queste modifiche, che la Commissione ha apportato, e nella relazione con la quale si spiegano le ragioni di queste modifiche, le preoccupazioni anche della maggioranza dei colleghi della settima Commissione nell'affrontare questo delicato argomento. Ne prendiamo atto, ma ci pare troppo poco quando pensiamo, e crediamo di aver ragione, che il provvedimento è profondamente sbagliato sia dal punto di vista dei principi, sia dal punto di vista pratico, per le conseguenze che ne deriverebbero se il provvedimento medesimo fosse approvato. Di fronte a simili richieste, non si tratta di cercare e trovare delle parziali modificazioni, di trovare un modo più preciso e più puntuale per giustificarle, ma occorre avere il coraggio di respingerle e provvedere a sostituire meccanismi superati ed in crisi (perchè è vero che questi esistono ed impediscono ai comuni la rapida e piena utilizzazione di questi contributi) con altri più efficienti e più funzionali.

Per questo noi riteniamo che anche le modifiche apportate dalla Commissione non siano accettabili, se non per la parte riguardante la elevazione al cento per cento del contributo previsto dall'ultimo comma del-

l'articolo 2. Cercherò di spiegare e documentare le ragioni di questa nostra posizione.

Intanto, mi si consenta di riprendere una questione che mi pare sia stata liquidata, onorevole relatore, troppo sbrigativamente nella sua relazione: si tratta dell'*iter* del disegno di legge che in realtà è stato — come è scritto nella relazione — piuttosto laborioso. Il disegno di legge infatti è stato assegnato, come altri hanno ricordato, alla settima Commissione permanente in sede deliberante il 30 luglio 1969. La Commissione lo esaminò in tre sedute molto distanziate nel tempo l'una dall'altra ed esattamente il 22 ottobre 1969, il 29 aprile 1970 e il 28 ottobre 1970. Nel corso di questo lungo periodo ha lavorato anche una sottocommissione. Perchè un così lungo e impegnato lavoro non ha consentito di raggiungere un accordo in Commissione? Onorevole relatore, come ho già detto è per lo meno sbrigativo e superficiale attribuire all'intransigente negativa posizione dell'opposizione di sinistra la responsabilità per un *iter* così laborioso e per il fatto che il provvedimento è stato portato in Aula. La ragione vera di questo ritardo, del mancato accordo in Commissione, va ricercata invece nella natura negativa del provvedimento che, ripeto, è nel suo complesso inaccettabile anche dopo le modifiche migliorative introdotte dalla Commissione.

Onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi della maggioranza, andate a chiedere il parere agli amministratori locali e vi accorgete che la nostra posizione è pienamente condivisa anche da una grande parte di amministratori che appartengono alla vostra stessa parte politica. Ma entriamo più specificamente e dettagliatamente nel merito del provvedimento. Il contributo del Tesoro ai Lavori pubblici per la viabilità minore è stato stabilito con la n. 181, come tutti sanno, nella misura del 5 per cento delle imposte sui carburanti e delle tasse di circolazione per gli esercizi 1962-1965, del 10 per cento per gli esercizi 1965-1967, del 15 per cento per gli esercizi 1967-1968 e del 20 per cento per gli esercizi successivi. Una prima considerazione io voglio fare seguendo proprio le argomentazioni della maggioranza, ed è questa: se nei primi anni di attuazione, sia per l'en-

tità del consumo di carburante di allora che per la bassa percentuale, il contributo era irrisorio e insignificante (3 miliardi e 800 milioni nel 1962), ciò vuol dire che il problema della viabilità minore è stato particolarmente trascurato ed è stato rinviato nel tempo un più concreto intervento, per cui dalla quota del 5 per cento nel 1962 si passa alla quota del 20 per cento per gli esercizi successivi al 1968. Non è vero che il legislatore non abbia tenuto conto anche di eventuali incrementi. E se incrementi maggiori di quelli che potevano essere previsti ci sono stati, ci sono stati anche dei costi in aumento che hanno superato ogni previsione che potesse fare allora il legislatore.

Ebbene, nel momento in cui, dopo anni di attesa, gli amministratori locali pensavano di poter disporre di somme non ancora sufficienti per affrontare questo importante problema, ma per lo meno più consistenti, voi presentate un provvedimento che, se approvato, toglierebbe ai comuni e alle province una somma non solo, onorevole relatore, di 189 miliardi in sette anni, come ella afferma nella sua relazione, ma notevolmente superiore. I 189 miliardi infatti scaturiscono — ed ella lo scrive nella sua relazione — da un calcolo, a mio avviso, sbagliato perchè nel fare i conti ci si è basati sull'incremento medio del contributo degli ultimi cinque anni. Poichè sappiamo tutti però che la motorizzazione e il consumo di carburante da cui si ricava il contributo sono stati in continuo e costante aumento — e così sarà per i prossimi anni — possiamo arguire che i miliardi che verrebbero tolti agli enti locali per la viabilità minore saranno certamente molti di più.

Un'altra questione sulla quale voglio soffermarmi un momento riguarda i contributi inutilizzati. Importanti dati al riguardo ci vengono forniti molto diligentemente dal relatore; 115 miliardi e 977 milioni di contributi assegnati, di cui 71 miliardi e 458 milioni utilizzati e 44 miliardi e 519 milioni inutilizzati. E un dato importante, ma, a mio avviso, insufficiente per una analisi più precisa e completa sull'argomento. Sarebbe interessante sapere — e mi rivolgo all'onorevole Sottosegretario e al relatore — a quali

anni si riferiscono i contributi di cui si parla nella relazione, quelli assegnati e non utilizzati.

Vedete, onorevoli colleghi, se in queste cifre sono compresi i contributi assegnati nell'ultimo semestre del 1969 e quelli assegnati nel 1970, allora anche questi dati dovrebbero essere ridimensionati. Se consideriamo infatti i tempi di elaborazione e di approvazione dei progetti nonché i tempi tecnici di esecuzione delle opere, i contributi concessi nell'ultimo semestre del 1969 e quelli concessi nel corso di quest'anno non possono in alcun modo essere considerati inutilizzati, ma soltanto in corso di utilizzazione.

Ho voluto fare questa precisazione per compiere una esatta valutazione del problema e non certo per negare le difficoltà che le amministrazioni locali incontrano — sia per i bilanci deficitari sia per la impossibilità di reperire mutui — nella utilizzazione sollecita dei contributi loro assegnati.

Mi rendo conto che non è possibile un discorso completo ed approfondito su questi temi in questa sede, ma è certo che un discorso va fatto sia per quanto riguarda la Cassa depositi e prestiti, che è sorta per finanziare gli enti locali ed è utilizzata troppo spesso per altri scopi che nulla hanno a che vedere con le opere degli enti locali, sia per quanto riguarda gli altri istituti di credito, sia per quanto concerne in generale tutta la politica del credito e la situazione finanziaria degli enti locali.

È certo, comunque, che voi non potete in alcun modo prendere a pretesto questa pesante situazione finanziaria degli enti locali per togliere ai medesimi anche quel poco che loro spetta per legge.

Ci sono però anche altre cause che determinano il fenomeno dei contributi assegnati e non utilizzati. Prendiamo, ad esempio, la questione relativa alle procedure: l'ente locale, ottenuto il contributo, elabora il progetto e lo invia al Genio civile il quale, dopo averlo esaminato, lo manda al Provveditorato alle opere pubbliche per l'approvazione. Quando non sorgono particolari difficoltà, quando cioè le cose vanno bene, passano due anni prima di avere l'approvazione. Poi comincia la dolente nota della ri-

cerca dei finanziamenti e passano altri anni prima di aver perfezionato il mutuo.

Finalmente si può indire la gara di appalto; nel frattempo però sono aumentati i prezzi, le gare vanno deserte e tutto deve ricominciare da capo. È un lavoro estenuante, interminabile, avvilente per gli uffici amministrativi, per i tecnici e gli amministratori degli enti locali.

Queste sono le cause vere da eliminare se si vuole ovviare al grosso inconveniente dei cosiddetti contributi inutilizzati. E questo vale — badate bene — non soltanto per la 181 ma anche per la 184 e la 589, per le quali vi è una situazione analoga.

Z A N N I E R, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Direi che vale per tutte le opere pubbliche.

L U S O L I. Esatto, poichè questi meccanismi non funzionano più, sono in crisi e vanno sostituiti con altri più solleciti. Pertanto mi associo ai colleghi che hanno considerato l'ultimo comma dell'articolo 2 proposto dalla Commissione come un passo avanti, anche se piccolo, in questa direzione.

Ma se il provvedimento verrà approvato nel suo complesso così come è stato proposto, anche questo elemento positivo verrà vanificato poichè se da un lato si potranno accelerare i tempi di utilizzazione dei contributi, dall'altro si realizzerà una quantità molto minore di opere di sistemazione di strade da parte degli enti locali. Infatti voi finite per togliere centinaia di miliardi dal fondo globale. Di conseguenza è chiaro che noi avremo risolto il problema della utilizzazione più spedita dei contributi concessi, ma ne avremo creato un altro che è quello di prolungare ancora chissà per quanto tempo la soluzione dei più gravi problemi. In effetti anche per la viabilità minore siamo del parere che non si può risolvere il problema in un solo colpo. Le cifre che venivano citate qui dal collega del mio Gruppo, intervenuto in questa discussione, sono cifre astronomiche, e noi sappiamo tutti che ci sono anche altri problemi da affrontare. Quello che noi vogliamo è però che almeno queste briciole che ci sono oggi a disposizione

per legge a favore dei comuni e delle province siano lasciate ai comuni e alle province stesse, in modo che sia possibile affrontare e risolvere in un lasso di tempo ragionevole le cose più urgenti e gravi.

Si deve tenere conto, a tale proposito, che il costo delle opere dal 1962 ad oggi è raddoppiato e che i costi continueranno ad aumentare negli anni a venire, e quindi voi non potete, nel modo più assoluto, venire qui a togliere centinaia di miliardi da questo fondo.

Le esigenze in questo campo sono tante, come abbiamo detto, e tali da rendere del tutto inaccettabile la proposta che viene avanzata. Ecco la situazione a Reggio Emilia, nella mia provincia, che credo non difforme da molte altre di Italia: sono state inoltrate domande per il contributo da 27 comuni, su 45, e dall'amministrazione provinciale per la sistemazione di 61 strade, per un importo complessivo di circa 4 miliardi di lire. Tali richieste si riferiscono alle opere ritenute più importanti ed urgenti, in quanto già i comuni e le province fanno le scelte; non chiedono tutto nè pretendono tutto in un solo giorno. Programmano giustamente, mandano avanti le richieste più importanti, non chiedono tutto. Nonostante questo — dicevo — abbiamo oltre 4 miliardi di richieste che attendono di essere soddisfatte. Molti comuni ripetono le stesse domande dal 1962 e non ottengono neanche due righe di risposta, onorevole Sottosegretario. Altri addirittura si sono stancati di richiedere.

Onorevoli colleghi, consentitemi di riferire qui il particolare dell'*iter* di una sola di queste domande. Ne ho qui diverse riguardanti la mia provincia (altri potrebbero portare l'esperienza della propria provincia), ma per ragioni di tempo ne citerò soltanto una. È stata inoltrata dal comune di Cadelbosco Sopra di Reggio Emilia per la sistemazione della strada Argine-Francone che collega un'importante frazione al capoluogo; è lunga 2.690 metri e larga 3,50. I cittadini della frazione la conoscono sotto il nome di Argine vecchio, proprio perchè si snoda in modo tortuoso su un vecchio argine di difesa idraulica. È pressochè impraticabile in

tutte le stagioni. La prima domanda viene presentata nel 1966. Il progetto prevedeva una spesa di 44.800.000 lire. Su proposta dell'ufficio del Genio civile della provincia, il Provveditorato alle opere pubbliche di Bologna include l'opera nella graduatoria urgente e la invia al Ministero. I cittadini sollecitano, fanno scioperi, manifestazioni per ottenere una rapida sistemazione di quella strada; ordini del giorno, telegrammi, delegazioni di amministratori e cittadini dalle autorità locali e da quelle ministeriali.

Della situazione viene informato direttamente l'onorevole Ministro che in data 19 maggio 1967 assicura il sindaco del suo particolare interessamento. Dopo altri solleciti, altra lettera del Ministro in data 5 ottobre 1967 al comune con altre assicurazioni di interessamento. Il 4 novembre 1968 manifestazione di protesta di quei cittadini ed alla fine si conclude con una petizione che viene inviata al Ministro il quale, in data 7 dicembre 1968, assicura nuovamente che la pratica è tenuta in buona evidenza. Passano altri mesi, si provvede ad altri solleciti. In data 26 marzo 1969 un Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici riceve il sindaco assicurandolo di tutto il suo impegno. In data 3 maggio 1969 lo stesso Sottosegretario assicurava nuovamente, con propria nota diretta al sindaco, il suo interessamento. Vi risparmio, onorevoli colleghi, l'elencazione di tutti gli interventi compiuti dal sottoscritto al fine di contribuire all'accoglimento di quella istanza, conoscendo personalmente la gravità di quella situazione. In data 14 settembre 1970 il comune riceve finalmente comunicazione dell'avvenuta concessione del contributo. Ella, onorevole relatore, dice che è stato travagliato l'*iter* di questo provvedimento. Pensi a quanto è stato travagliato l'*iter* della pratica di quel comune! E centinaia e centinaia di altri comuni si sono venuti a trovare e si trovano nella stessa condizione travagliata. Quasi cinque anni di interventi continui di ogni tipo per ottenere un contributo per un'opera la cui spesa totale è di 44 milioni e, ripeto ancora, per un'opera segnalata dal provveditore regionale alle opere pubbliche tra

quelle urgenti. Immaginiamoci quelle che vengono segnalate come ordinarie e normali! Ci sono sindaci ed amministratori provinciali che fanno innumerevoli viaggi dagli ingegneri capi degli uffici del Genio civile, dai provveditori regionali alle opere pubbliche competenti per territorio per sollecitare l'accoglimento di domande da anni presentate. I funzionari responsabili di questi uffici periferici — e non si tratta, badi bene, onorevole Sottosegretario, dell'ultimo funzionario dell'ufficio periferico del Ministero dei lavori pubblici, ma si tratta anche dei provveditori regionali alle opere pubbliche — non sono in grado di dare risposte: aprono le braccia e dicono che tutto dipende da Roma. Ma gli stessi funzionari della direzione generale della viabilità minore del Ministero dei lavori pubblici, quando vengono interessati per qualche domanda tendente ad ottenere il contributo, non sono in condizioni di dire se e quando quelle domande potranno essere accolte. Il massimo che un sindaco o un amministratore provinciale riesce a sapere, venendo a Roma, è il posto assegnato alla domanda, per la quale naturalmente attende da anni, nella graduatoria formulata dall'ufficio del Genio civile e dal Provveditorato regionale alle opere pubbliche. Ma vede, onorevole Sottosegretario, molto spesso quel sindaco che ha constatato con soddisfazione che la domanda per la strada che lui vuole sistemare è stata collocata nei primi posti della graduatoria viene poi a sapere che anziché quella è stata ammessa a contributo un'altra strada di un altro comune che si trovava nell'ultimo posto della graduatoria medesima.

Le sarò grato, onorevole Sottosegretario, se vorrà rispondere anche a queste mie precise domande. Con quali criteri vengono assegnati questi contributi? Perché un'opera collocata al primo posto, quindi considerata urgente dai suoi uffici tecnici periferici del Ministero dei lavori pubblici, molto spesso non riesce ad uscire dalla montagna di carta del suo Ministero ed invece viene finanziata un'opera che è stata collocata all'ultimo posto? E se i criteri, come risulta chiaramente dall'andamento delle cose, che presiedono alle scelte delle opere da finanziare

non sono tecnici, ma di altra natura, perché allora fate sprecare tanto tempo ai vostri funzionari degli uffici tecnici del Genio civile, dei Provveditorati alle opere pubbliche per formulare graduatorie? Tempo prezioso sprecano questi funzionari che vanno sul posto dopo aver ricevuto tutte le domande dei comuni e della provincia, fanno dei sopralluoghi alle strade per le quali è stato chiesto il contributo, vanno a vedere come stanno le cose, fanno relazioni tecniche ed alla fine presentano la graduatoria: ebbene, perché fate compiere tutto questo lavoro se poi i criteri che presiedono alle scelte non sono di carattere tecnico, ma di altra natura?

Io le chiedo risposte precise a queste domande, perché questa che io ho denunciato è una situazione grave, intollerabile, alla quale si deve porre urgentemente fine, onorevole Sottosegretario.

Ma ritorniamo al provvedimento sottoposto al nostro esame; ci sono, lo sappiamo tutti, domande presentate fin dal 1962, ripresentate negli anni successivi per opere urgenti, indilazionabili che non vengono accolte e voi venite qui a proporci di ridurre i già insufficienti mezzi finanziari previsti a tale scopo.

Certo noi non siamo insensibili alle necessità dell'ANAS, all'importanza di dare possibilità all'ANAS di intervenire più efficacemente per sistemare strade statali in quanto molte di esse seguono ancora superati tracciati e sono in pessime condizioni di manutenzione. Si potrebbe discutere le scelte compiute dall'ANAS fino adesso, le cose fatte con priorità e quelle non fatte: qui ci sarebbe da discutere; sta di fatto che ci sono strade statali che hanno bisogno di urgenti interventi, lo riconosciamo. Sappiamo anche che quando vengono dati i mezzi ai tecnici dell'ANAS questi li sanno usare bene: non siamo qui per dire che i tecnici dell'ANAS sperperano, si fanno corrompere; non facciamo questo discorso. Sappiamo anche che i comuni e le province non solo sono interessati alla viabilità cosiddetta minore — e sarebbe questo un termine, come giustamente diceva il collega Raia, da eliminare — ma hanno anche bisogno di una viabilità statale degna di questo nome, per cui non di

rado gli amministratori locali intervengono e insistono affinché l'ANAS provveda a sistemare questa o quella strada statale. È il caso, ad esempio, dei comuni e delle province interessate alla sistemazione — faccio questo esempio, ma ne potrei citare molti altri — delle strade statali n. 45, la Genova-Piacenza, e n. 63, che collega direttamente la provincia di Reggio Emilia con tutta la Versilia, con le province di Massa-Carrara e La Spezia.

Queste strade sono in condizioni pessime e a nulla sono valse le richieste e le proteste degli amministratori degli enti locali e delle popolazioni interessate avanzate in tutti questi anni per ottenere i necessari interventi; a nulla sono valsi gli ordini del giorno presentati dai nostri colleghi in Commissione e le numerose interpellanze presentate da vari parlamentari, compreso il sottoscritto. Le popolazioni e gli operatori economici più direttamente interessati alla situazione della 63 sono tuttora in agitazione proprio per ottenere un intervento che possa rendere più accettabili le condizioni di quella strada statale.

Queste esigenze dunque non ci sono sfuggite e non ci sfuggono. Ma in questa sede ci preme sottolineare due cose: la prima è che i mezzi di cui l'ANAS ha urgente bisogno non devono essere in alcun modo, in nessuna misura, sottratti alla viabilità minore delle province e dei comuni; la seconda è che è necessario consentire ai comuni e alle province — ed ora alle regioni, onorevole Sottosegretario e onorevoli colleghi — di poter dire una parola, ma una parola che conti, sui programmi dell'ANAS perchè fino ad oggi a queste scelte gli enti locali sono stati mantenuti del tutto estranei, con le conseguenze che noi tutti conosciamo e che qui sono state ampiamente denunciate.

Per fornire di altri mezzi finanziari l'ANAS, lo stesso Ministero dei lavori pubblici, prima di giungere a questa proposta, ha cercato altre soluzioni. Ciò dimostra che anche il Ministero dei lavori pubblici non riteneva opportuno ridurre i finanziamenti che la legge 181 destina alla viabilità delle province e dei comuni.

Si legge nell'ampia e dettagliata relazione del senatore Sammartino: « Il Ministero

dei lavori pubblici ha più volte prospettato al Tesoro la necessità di un finanziamento straordinario, magari distribuito in più esercizi; ma i contatti non hanno conseguito esito positivo ».

Z A N N I E R, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo è il centro del problema in discussione oggi. (*Commenti dall'estrema sinistra*).

L U S O L I. Il Ministro dei lavori pubblici quindi — ci dice il relatore e ci conferma ora il Sottosegretario — si è rivolto al Tesoro per chiedere finanziamenti proprio per non toccare i fondi destinati ai comuni. Questo è il centro della questione e anch'io concordo su questo. Voi siete andati a bussare al Tesoro, avete trovato le porte sbarrate ed allora avete spalancato quelle degli enti locali ed avete messo le mani sui soldi dei comuni e delle province. Questo non potete negarlo. Lei, onorevole relatore, dice che quello di questa legge è stato un *iter* travagliato; ma questo *iter* durerà ancora parecchio perchè i comuni e le province stanno facendo sentire il loro peso. Io ho ricevuto decine di ordini del giorno e di lettere da sindaci, da amministratori provinciali nei quali mi si chiede di intervenire, di fare in modo che il nostro Gruppo, che altri Gruppi, che tutti i colleghi respingano questa proposta del Governo. Quindi stia tranquillo e stia tranquillo anche lei, onorevole Sottosegretario: questa legge avrà un *iter* ancora abbastanza lungo!

Si parla spesso di programmazione: ne parliamo noi, ne parlate voi, credo che tutti siano convinti in fondo su questo punto. E tutti insieme sosteniamo anche che gli enti locali, le province e i comuni, devono avere il loro ruolo, devono giuocare un loro ruolo nella programmazione. Quando però andiamo a prendere i provvedimenti, allora i comuni e le province quel ruolo non lo devono più giocare.

Perchè non avete interpellato — e sarebbe stato giusto, necessario e corretto prima di giungere ad una decisione di tanta importanza — almeno le due associazioni unitarie dei comuni e delle province, l'ANCI e l'UPI? Queste due associazioni, onorevoli

collegli, sono dirette — voi lo sapete bene — in maggioranza non dalla nostra parte; potevate quindi rivolgervi ad esse, chiedere il loro parere, sentire che cosa ne pensassero. Se non vi avete pensato, si fa ancora in tempo: sospendiamo il dibattito in corso e riprendiamolo dopo aver chiesto il parere di queste due associazioni nazionali che raggruppano tutti i comuni e tutte le provincie d'Italia.

Ad ogni modo — e concludo, signor Presidente — per quanto ci riguarda, l'unica modifica alla legge n. 181 che possiamo accettare, anzi che abbiamo sollecitato perchè la riteniamo utile e necessaria, è quella contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 2 del testo della Commissione, è cioè quella di elevare il contributo dall'80 al 100 per cento per i comuni e le province con bilancio deficitario e di dare la precedenza nella scelta delle opere da finanziare a quelle da eseguire nei territori depressi. Sul resto noi esprimiamo un parere decisamente contrario ed invitiamo la maggioranza a riflettere ancora, a tener conto della gravità del problema costituito dalla viabilità minore e quindi a modificare nel senso da noi indicato il provvedimento oggetto di questo nostro dibattito. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

Convalida della nomina a senatore a vita dell'onorevole Pietro Nenni

P R E S I D E N T E . Informo che la Giunta delle elezioni ha comunicato che, a norma dell'articolo 7, lettera b), del Regolamento del Senato, ha verificato, nella seduta odierna, la sussistenza dei titoli indicati nel decreto presidenziale, in data 25 novembre 1970, di nomina a senatore a vita, ai sensi dell'articolo 59, secondo comma, della Costituzione, dell'onorevole Pietro Nenni, per avere illustrato la Patria con altissimi meriti nel campo sociale.

La Giunta ha comunicato inoltre di aver verificato il concorso degli altri requisiti di legge e, di aver dichiarato valida la nomina predetta.

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa sua comunicazione e dichiaro convalidata la nomina a senatore a vita dell'onorevole Pietro Nenni.

Annunzio di variazione nella composizione di Gruppo parlamentare

P R E S I D E N T E . Comunico che il senatore Pietro Nenni è entrato a far parte del Gruppo parlamentare del Partito socialista italiano.

Annunzio di variazione nella composizione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, su designazione del Gruppo parlamentare del Partito socialista italiano, il senatore Nenni è entrato a far parte della 3^a Commissione permanente.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Piccolo, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

G E R M A N O' , Segretario:

Il Senato,

tenuto conto che le Amministrazioni provinciali in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, ebbero a predisporre organici programmi di provincializzazione di strade comunali e consortili, per cui le strade, in detti programmi indicate, ottennero anche il formale decreto di provincializzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici; che la successiva legge n. 181 del 1962 di proroga della citata legge n. 126, ampliò i programmi di provincializzazione suddetti inserendovi nuove strade, anch'esse riconosciute provinciali con analogo decreto ministeriale;

considerato che sin dal 1969 sono esauriti i fondi stanziati con la legge di proroga della legge n. 126, e cioè con la n. 181, per cui parte dei programmi di provincializzazione sopra menzionati sono rimasti senza attuazione; che tale mancata attuazione implica tra l'altro precise responsabilità delle Amministrazioni provinciali, che si trovano ad avere a proprio carico strade che non sono in grado di sostenere con i propri mezzi e che furono incluse nei succitati programmi sul presupposto del contributo da parte del Governo fino all'80 per cento della spesa;

impegna il Governo ad adottare con ogni possibile urgenza un nuovo provvedimento legislativo che, ricollegandosi alle leggi n. 126 e n. 181, affronti il problema del completamento dei programmi di provincializzazione a suo tempo approvati, tenendo naturalmente conto che i detti programmi, predisposti nel 1958 e nel 1963, comportano per la loro realizzazione spese di gran lunga superiori a quelle originariamente previste per i noti aumenti dei costi

3.

P R E S I D E N T E . Il senatore Piccolo ha facoltà di parlare.

P I C C O L O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, io limiterò il mio intervento allo stretto necessario, rimanendo proprio aderente al disegno di legge che noi stiamo discutendo. Infatti, poichè il problema della viabilità è indubbiamente molto complesso e molto interessante, se volessimo parlarne da un punto di vista generale, esso occuperebbe la nostra attenzione per molte ore. Ma siccome credo che anche questo disegno di legge sia quanto mai importante, proprio per andare incontro agli enti locali ed anche all'ANAS (poichè anche l'ANAS ha dei problemi molto seri da affrontare e risolvere nell'interesse della comunità), ritengo sia il caso, da parte di ciascuno di noi, di compiere, sia pure ognuno dal proprio punto di vista, ogni sforzo perchè si possa giungere al più presto alla solu-

zione del problema oggetto del presente disegno di legge.

Dirò subito che fui forse il primo fra quelli...

G E N C O . Esatto.

P I C C O L O . . . che si opposero al disegno di legge originario perchè indubbiamente esso, così come era stato predisposto e come del resto si evince da quello oggi al nostro esame che porta anche il testo del disegno di legge originario, non teneva sufficientemente conto degli interessi dei comuni e delle provincie... (*Interruzione del senatore Bonazzi*). Non è che abbiamo cambiato opinione da un momento all'altro, ma l'abbiamo fatto a ragion veduta e sempre nel solco degli interessi delle comunità, che sono alla base della nostra discussione, cioè gli enti locali e l'ANAS, che è un validissimo strumento per l'apprestamento e il mantenimento in efficienza della vasta rete viaria statale, che certamente è una delle componenti essenziali per il traffico nazionale.

Io mi opposi all'originario disegno di legge perchè esso *sic et simpliciter* annunciava che alcuni fondi previsti dall'articolo 4 della legge n. 181 per i contributi ai comuni e alle provincie venivano in parte assegnati all'ANAS perchè (si diceva un po' semplicisticamente) tanto i comuni che le provincie hanno difficoltà a spendere anche i contributi loro assegnati non riuscendo essi a reperire neppure l'altro 20 per cento ad integrazione dell'80 per cento di contributo. Infatti, come sapete, la legge prevede il contributo sino all'80 per cento. Noi Ministero quindi — si diceva — abbiamo dei fondi assegnati da anni ai comuni; fondi che sono passati nei residui passivi, senza che si siano potuti utilizzare. Io mi dicevo, e questa era la mia preoccupazione: se questo è lo spirito della legge è bene che il Governo esamini a fondo il problema. Ora, devo dare atto al Governo che esso ha risposto alla nostra richiesta e alle nostre attese. Amici miei, se noi qui invece di assegnare con questa legge 308 miliardi ai comuni ne assegnassimo anche 450 e persistesse tuttavia la diffi-

coltà di reperire l'altro 20 per cento, noi non avremmo risolto il problema. (*Interruzione dall'estrema sinistra*). Lasciamo stare le difficoltà della contrazione dei mutui; a parte questo, se mi si consente, la difficoltà è anche di carattere formale. In buona parte i comuni e le provincie non hanno cespiti delegabili ed anche se il consorzio volesse loro andare incontro, avrebbe motivo di non farlo, perchè esso deve legittimamente richiedere la sua garanzia dato che per il 90 per cento dei comuni, se non anche di più, mancano cespiti delegabili.

M A D E R C H I . È forse colpa loro?

P I C C O L O . Questo è un altro discorso; qui non possiamo parlare di cielo, mare e terra. Dobbiamo attenerci ai contenuti di questo disegno di legge; le ragioni per cui i comuni e le provincie si trovano in queste condizioni saranno materia della riforma della finanza locale che noi ci auspichiamo venga presto, affinchè anche questi problemi possano essere affrontati. Ora, però, dobbiamo trattare realisticamente la questione che abbiamo di fronte; altrimenti i comuni non avranno contributi non solo per il 1971-1972 fino al 1975, ma neanche per il 1980. Come vecchio amministratore di enti locali, io mi rendo conto, per esperienza personale, delle difficoltà dei comuni; ecco perchè quando mi opposi all'originario testo di legge misi subito in risalto questo aspetto e dissi: caro Ministro, io mi rendo conto dei problemi attinenti a questa materia, delle necessità dell'ANAS, ma è il caso di affrontare il problema del 20 per cento; noi cioè dobbiamo vedere come oggi, indipendentemente da quello che sarà il risanamento della finanza locale, attraverso un'organica riforma, si possa andare incontro immediatamente ai problemi dei comuni e delle provincie. Rinviammo allora l'esame del disegno di legge, ci furono contatti tra una Sottocommissione ed il Governo; ed ora io non posso che dichiararmi soddisfatto, dal momento che il Governo dice di avere di fronte il problema degli enti locali e quello dell'ANAS. Del resto, amici miei, l'ANAS non si occupa solo delle arterie di grande comunicazione...

M A D E R C H I . L'ANAS ha i suoi finanziamenti.

P I C C O L O . Abbiamo visto quali sono i finanziamenti dell'ANAS. Noi, come rappresentanti delle popolazioni degli enti locali, abbiamo interesse a che la rete viaria statale sia efficiente. Non difendiamo gli interessi dei comuni e delle provincie trascurando quelli dell'ANAS, anche perchè molte strade dell'ANAS sono di interesse locale e voi sapete benissimo che le strade statali attraversano quasi sempre i nostri centri urbani, tanto che spesso si confondono le strade statali con quelle provinciali.

Non sto dicendo di stornare 100 miliardi per costruire un'autostrada trascurando gli interessi degli enti locali. Ci troviamo di fronte a 145.000 chilometri di strade provinciali, ad oltre centomila chilometri di strade comunali e a soli 44.000 chilometri di strade statali. Questa viabilità (quella dei comuni e delle provincie), a mio avviso non è poi tanto minore perchè queste strade costituiscono i vasi capillari delle economie locali. Invero, proprio le strade comunali e provinciali portano ai posti di lavoro e ai centri abitati. Proprio per questo motivo, infatti, ci siamo affrettati a trovare una soluzione, peraltro limitata nel tempo. Non abbiamo modificato nè alterato la natura dell'articolo 4, come è stato osservato, ma abbiamo trovato una soluzione volta a dar modo anche all'ANAS di fare un programma organico dei propri lavori che sono urgenti sulla base di dati certi. Abbiamo voluto forfetizzare una certa entrata solo per sei anni, dal 1971 al 1977, per fare in modo di uscire da questa situazione perchè l'ANAS deve compiere notevoli lavori. L'ANAS infatti è costretta a fare le varianti all'interno dei centri abitati, varianti che devono portare il tracciato stradale fuori del centro abitato, e questo nell'interesse del centro abitato stesso, e deve fare inoltre dei raccordi importantissimi. Non ci siamo preoccupati quindi di creare nuove e grandi arterie a discapito delle strade comunali e provinciali. Abbiamo voluto andare incontro agli interessi dell'ANAS, tenendo conto anche degli interessi degli enti locali i quali oggi, seppu-

re hanno qualche decina di miliardi in meno, attraverso la garanzia del 20 per cento potranno utilizzare effettivamente i contributi che riusciranno ad ottenere. Se andiamo a vedere quanti contributi sono stati assegnati ai comuni, vediamo che le somme non sono state spese e sono passate a residuo passivo.

L U S O L I . Invece di rimuovere queste difficoltà, voi volete crearne altre.

P I C C O L O . Non dico che questo provvedimento debba essere definitivo, altrimenti non mi sarei dichiarato favorevole; l'onorevole Sottosegretario lo sa e il senatore Maderchi sa che, in sede di Sottocommissione, io per primo ho proposto di limitare nel tempo il provvedimento. Non abbiamo accettato la proposta, che pure ci veniva dall'ANAS, per estendere ad un periodo più lungo l'accordo in discussione ed abbiamo voluto porre dei limiti di tempo, perchè abbiamo la speranza e vorrei dire anche la certezza che il Governo possa portare a termine dei piani organici e possa andare incontro alle necessità non solo degli enti locali ma anche dell'ANAS per tutti i problemi inerenti al traffico.

Se poi si va a fare un calcolo, si constaterà che il 20 per cento su 308 miliardi rappresenta oltre 61 miliardi, che pure vanno a carico dello Stato. Quindi una parte di quella somma che si è perduta da parte dei comuni, così come è rapportata nel disegno di legge, è abbastanza largamente compensata, sia pure in parte.

C A T A L A N O . Ma quel 20 per cento già competeva ai comuni e alle provincie.

P I C C O L O . Ma io parlo del 20 per cento che ricade a carico dello Stato; lo Stato si è assunto, a norma della 181, l'impegno di dare... (*Interruzioni dall'estrema sinistra. Richiami del Presidente*).

Allora non mi sono spiegato: io sto dicendo che il 20 per cento che viene integrato dallo Stato accanto all'80 per cento rappresenta oltre 60 miliardi. Ma oltre al fatto dell'importo della somma, per quello che possa

rappresentare, vi è la possibilità effettiva di dare concretezza materiale ai programmi che i comuni andranno a fare in base a questi contributi.

Vorrei fare poi un'altra considerazione: qui il problema interessa, diciamo la verità, più i comuni che le provincie. I problemi delle provincie non si possono risolvere con le disposizioni dell'articolo 4 della 181, voi lo sapete meglio di me.

B U Z I O . Ma c'è la 126.

P I C C O L O . La 126 fu a suo tempo finanziata e prorogata con l'articolo 6 della legge n. 181 del 1962. La 126 stanziava ben 180 miliardi per la provincializzazione di strade comunali e consortili; le provincie vennero direi abilitate a predisporre dei programmi di provincializzazione di strade comunali e consortili che avessero avuto i debiti requisiti per essere dichiarate provinciali e fecero dei programmi in questo senso. Questi programmi furono presentati al Ministero e le strade relative contenute in questi programmi ottennero anche il decreto ministeriale e sono diventate strade provinciali. I 180 miliardi furono stanziati e scaglionati in sei esercizi dal 1959 al 1965.

Poichè con tale somma non si poteva provvedere all'intera sistemazione dei programmi predisposti dalle provincie, il Ministero preparò un altro provvedimento legislativo, la 181. Con questa legge stanziò altri 176 miliardi in cinque esercizi, cioè fino al 1969. A questa data 1969, ed esauriti i fondi per il completamento dei programmi di cui alla 126, suscettibili anche di modifiche o di ampliamenti, questa legge non è stata più prorogata e noi siamo in attesa — all'uopo ho presentato un ordine del giorno — che il Governo proroghi gli effetti della 126 e della 181, non solo perchè esiste un programma di provincializzazione con le strade che hanno il relativo decreto di provincializzazione e che oggi ricadono tutte a carico delle provincie, senza che possano essere sistemate, ma anche perchè la mancata sistemazione di esse comporta anche una responsabilità

a carico delle amministrazioni provinciali. Infatti le amministrazioni provinciali hanno avuto i decreti ed oggi sono le proprietarie di queste strade; ma se non ci sono i fondi risultano proprietarie di strade assolutamente non trafficabili, con grandi responsabilità.

Desidero ancora puntualizzare un altro aspetto. Le strade provinciali che possono essere sistemate a norma dell'articolo 4 della legge n. 181 non sono tutte le strade provinciali; sono quelle che erano provinciali prima ancora che venisse fatto il programma delle provincializzazioni, cioè le vecchie provinciali prima della 126. Quindi si tratta soprattutto di interessi delle strade comunali che certamente hanno la loro importanza.

Il problema delle strade provinciali si risolve con un finanziamento organico, con una proroga della 126 e della 181, non solo con il contributo. Certo i contributi rappresentano un sollievo ed una cosa utile per i comuni; direi però che i soli contributi non sono sufficienti, ma che bisogna provvedere a dare anche ai comuni una legge organica; perchè fino a quando non sarà fatta la riforma della finanza locale, che metta in condizione i comuni di poter operare, non si potranno certo risolvere i problemi di tutti i comuni con 80 o 100 miliardi all'anno. Occorre quindi una legge organica, ma in attesa di questa legge bisogna venire incontro ai comuni in maniera più massiccia. Anche se noi avessimo mantenuto inalterate le proporzioni che derivano dall'articolo 4 della legge n. 181, in favore dei comuni, cioè di quell'introito da parte del Ministero dei lavori pubblici sulla benzina, sui gasoli, sulle tasse di circolazione, non è questo che avrebbe potuto risolvere in maniera organica il problema dei comuni stessi. Perchè, se tutti i comuni che hanno i bilanci in uno stato deficitario (sono circa il 90 per cento) facessero domanda al Ministero per avere un contributo, ciò porterebbe ad un intasamento di domande che il Ministero non potrebbe fronteggiare, anche se si lasciassero inalterate quelle entrate di cui tanto si è discusso in questa sede.

È allora il caso di chiedere al Ministero di porre allo studio una soluzione che possa risolvere i problemi della viabilità minore riferita soprattutto ai comuni, magari un provvedimento straordinario che sia in grado di mettere i comuni nella condizione di articolare un programma ragionevole per le necessità delle proprie circoscrizioni.

Per quanto riguarda le provincie, mi sono permesso di presentare un ordine del giorno in modo da poter affrontare il problema organicamente. Per quanto riguarda l'ANAS — ripeto — il nostro sì a questo disegno di legge significa questo: che l'ANAS venga messa in condizione di realizzare un proprio programma che si deve risolvere a favore anche dei comuni e degli enti locali, perchè l'ANAS opera proprio e soprattutto nelle zone degli enti locali, dei comuni. Molte strade statali, di grande viabilità, di grande circolazione e dimensione servono proprio i centri abitati e sono di interesse anche comunale. Questo è il motivo che ha indotto il mio Gruppo a dare il consenso a questo disegno di legge, il quale, anche se non è né vuole essere un toccasana, è certo un rimedio provvisorio che riteniamo rispondente alle necessità.

Vorrei permettermi di leggere il mio ordine del giorno: « Il Senato, tenuto conto che le amministrazioni provinciali in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, ebbero a predisporre organici programmi di provincializzazione di strade comunali e consortili, per cui le strade, in detti programmi indicate, ottennero anche il formale decreto di provincializzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici; che la successiva legge n. 181 del 1962, di proroga della citata legge n. 126, ampliò i programmi di provincializzazione suddetti inserendovi nuove strade, anch'esse riconosciute provinciali con analogo decreto ministeriale; considerato che sin dal 1969 sono esauriti i fondi stanziati con la legge di proroga della legge n. 126, e cioè con la legge n. 181, per cui parte dei programmi di provincializzazione sopra menzionati sono rimasti senza attuazione; che tale mancata attuazione implica tra l'altro precise responsabilità delle amministrazioni provinciali, che si trovano ad avere a proprio carico

strade che non sono in grado di sostenere con i propri mezzi e che furono incluse nei succitati programmi sul presupposto del contributo da parte del Governo fino all'80 per cento della spesa; impegna il Governo ad adottare con ogni possibile urgenza un nuovo provvedimento legislativo che, ricollegandosi alle leggi n. 126 e n. 181, affronti il problema del completamento dei programmi di provincializzazione a suo tempo approvati, tenendo naturalmente conto che i detti programmi, predisposti nel 1958 e nel 1963, comportano per la loro realizzazione spese di gran lunga superiori a quelle originariamente previste per i noti aumenti dei costi ».

M A D E R C H I . Basta votare contro la legge perchè quest'ordine del giorno si realizzi.

P I C C O L O . No, basta votare contro la legge per non realizzare proprio niente. Io sono di quest'avviso, perchè noi non possiamo fare qui dell'opposizione sterile senza ottenere quello che almeno si può ottenere. Noi adesso, votando la legge, otterremo che i contributi assegnati ai comuni possano veramente essere spesi a servizio delle nostre comunità; invece non votando la legge non si ottiene proprio niente e non si fanno neppure gli interessi della grande Azienda autonoma delle strade che pure serve, come ho detto, le comunità locali, i comuni e le provincie. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Stefanelli. Ne ha facoltà.

S T E F A N E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, durante la discussione sul bilancio, avvenuta nell'ottobre 1969, concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1970 fu presentato dai senatori del Gruppo comunista il seguente ordine del giorno: « Il Senato, ricordando gli impegni ripetutamente assunti in Parlamento dal Governo in materia di sostanziale potenziamento del-

la viabilità ordinaria statale, provinciale e comunale, ribadita l'assoluta necessità di tale potenziamento ai fini di un reale, organico ed equilibrato sviluppo economico e sociale del Paese, specialmente per le gravissime carenze tuttora persistenti ed aggravanti nelle regioni meridionali e depresse del territorio nazionale, constatato che anche con recentissimi provvedimenti il Governo continua ad orientare gli investimenti in misura sproporzionata verso il settore autostradale, mentre nessuna iniziativa è stata presa a favore della viabilità ordinaria, specialmente di quella provinciale e comunale, preoccupato per il fatto che nel prossimo anno si esauriranno anche i già insufficienti stanziamenti previsti dalle vigenti norme a favore della viabilità provinciale e comunale ed anche perchè gli stessi, già al di sotto del livello previsto dal piano quinquennale di sviluppo e inferiori al 50 per cento del fabbisogno, sono stati ulteriormente decurtati a favore della rete autostradale, invita il Governo a presentare al Parlamento con la massima urgenza i provvedimenti necessari al potenziamento della rete viaria ordinaria statale, provinciale e comunale ».

Quest'ordine del giorno, onorevoli colleghi, fu accolto dal Governo. Però, mentre i presentatori dell'ordine del giorno sottolineavano la necessità di un'iniziativa orientata a favorire specialmente la cosiddetta viabilità minore, il Governo faceva viaggiare il suo pensiero, non espresso naturalmente in Commissione, verso il disegno di legge che stiamo esaminando, con il quale si vuole — ricordandomi di un'espressione molto popolare — togliere a Gesù per dare a Maria (e questo lo capiscono tutti).

Infatti, con il disegno di legge governativo il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'interno e del bilancio e della programmazione economica, propone al Parlamento di ridimensionare negli anni dal 1969 al 1975 la quota destinata alla viabilità minore per far affluire le somme, che in tal modo si renderanno disponibili, nel bilancio dell'ANAS, affinché siano utilizzate per il completamento dei programmi di costruzione di strade di grande comunicazione, nonchè per la sistemazione e l'am-

modernamento della rete delle strade statali e per la costruzione di raccordi autostradali. Sono 250 miliardi che si propone di togliere alla viabilità comunale e provinciale per destinarli a quella statale.

Con la relazione che accompagna il disegno di legge il Governo espone i motivi posti alla base del provvedimento. Che cosa dice cioè il Governo? Che, se si fosse potuto prevedere, all'atto dell'emanazione della legge 21 aprile 1962, n. 181, l'imprevedibile aumento delle correlative entrate fiscali, la percentuale da assegnare al Ministero dei lavori pubblici per la concessione a province ed a comuni di contributi per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione delle strade di rispettiva competenza sarebbe stata fissata in misura minore. Si dice ancora che con l'incremento del contributo lo Stato viene a destinare maggiori somme alla viabilità locale che alla viabilità statale, dato che il contributo dell'80 per cento all'ANAS è lordo, per cui dedotte le spese generali e di personale rimane a disposizione il 50 per cento del contributo per lavori di sistemazione e di miglioramento delle strade, mentre la quota del 20 per cento che va al Ministero dei lavori pubblici non solo è netta, ma moltiplica per tre l'importo di lavoro per la sistemazione delle strade provinciali e comunali. Infine il Governo dice ancora che l'ANAS si trova nella possibilità di impiegare rapidamente tutti i fondi messi a sua disposizione, mentre le amministrazioni provinciali e comunali non sono sempre in grado di fare altrettanto per la carenza dei propri uffici tecnici e per le difficoltà di ordine finanziario nel reperimento delle somme occorrenti per la copertura della quota parte di spesa a loro carico.

Ebbene, onorevoli colleghi, il primo motivo, secondo me, non regge perchè nel 1962, quando cioè è stata emanata la legge n. 181, già si sapeva, anche da parte dei più sprovveduti, che se c'era un settore che avrebbe avuto sicuramente un notevole incremento questo era proprio il settore automobilistico; dal 1951 al 1961 il gettito complessivo dei tre tributi statali gravanti direttamente o indirettamente sulla circolazione automobilistica, cioè la tassa di circolazione, l'im-

posta di fabbricazione sugli oli minerali e la sovrimposta di confine sugli oli minerali importati, è passato in quel periodo da 136 miliardi a oltre 474 miliardi, per cui lo Stato nel 1961 ritraeva da tali tributi un nono delle sue entrate complessive. Pertanto anche sulla base di questi dati fu valutato appieno l'equilibrio del finanziamento fra strade statali, provinciali e comunali, equilibrio che è valido ancora oggi.

D'altra parte il Governo non ci dimostra che l'incremento del finanziamento supera il fabbisogno, essendo note a tutti le condizioni disagiate in cui versa tutto il settore viario cosiddetto minore. I tributi imposti alla motorizzazione presentano un eminente carattere di elasticità, connesso all'incessante sviluppo della circolazione motorizzata. Ma questo sviluppo fa corrispondentemente crescere le spese per la viabilità sia statale, sia provinciale, sia comunale; e non è giusto che lo Stato fronteggi le proprie crescenti esigenze meglio di quanto non abbia potuto in passato, mettendo però in condizione assai critica gli enti locali e le strade da essi gestite.

È inoltre da ricordare che si giunse alla predisposizione ed al varo dell'articolo 4 della legge n. 181 anche in forza delle richieste avanzate dalla 4ª assemblea generale dei comuni italiani che, sulla base di approfondite indagini statistiche, avendo rilevato le ingenti spese sostenute da comuni e province per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, chiese al Governo, come aveva già fatto l'unione delle province, una maggiore partecipazione al gettito dei tributi automobilistici, non soltanto ai fini dei miglioramenti in genere della finanza locale, ma anche e soprattutto per provvedere alla viabilità minore con quella maggiore efficacia e continuità che solo un sicuro flusso di cespiti, elastico quanto lo sono le spese per le strade, è in grado di garantire.

In ordine al secondo motivo, che va disatteso per le ragioni che dirò, c'è da premettere che lo stato di previsione dell'entrata dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1971 prevede 106 miliardi di entrate correnti e 210 miliardi di

entrate in conto capitale, per un'entrata complessiva di 316 miliardi. Rispetto al precedente bilancio dell'anno 1970, le entrate considerare nello stato di previsione presentano un aumento netto di lire 21 miliardi e 817.400.000. Nella relazione che accompagna il bilancio si legge: « Sono da porre in particolare rilievo le variazioni relative all'adeguamento della previsione all'entità del contributo dello Stato determinata ai sensi dell'articolo 3 della legge 21 aprile 1962, n. 181, recante modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, riguardante il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'ANAS (+ 31 miliardi) ». Nella stessa relazione si legge: « Circa le variazioni determinate dalla necessità di adeguare le dotazioni di bilancio alle previste occorrenze della nuova gestione, sono da porre in evidenza quelle relative ai lavori di manutenzione, consolidamento, sistemazione generale e miglioramento della rete delle strade statali per 23 miliardi e 859 milioni ». Continuando nella lettura della relazione che accompagna il bilancio si legge: « Relativamente alle spese in conto capitale va precisato che il complessivo importo di 205 miliardi e rotti concerne per miliardi 174 la costituzione di capitali fissi riguardanti principalmente la riparazione di strade ed opere di consolidamento (12 miliardi), la sistemazione e il miglioramento delle strade, comprese quelle rientranti negli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione (circa 120 miliardi), il completamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Palermo-Catania e di altri lavori stradali in Sicilia e in strade di grande comunicazione (31 miliardi), la costruzione di raccordi autostradali (7 miliardi), eccetera ».

Le indicate spese in conto capitale comprendono altresì trasferimenti per 38 miliardi concernenti contributi a favore di enti e società concessionarie di strade ed autostrade. Inoltre nello stato di previsione, titolo primo, « entrate correnti », al capitolo 121 è prevista per il 1971 un'entrata di 72 miliardi e 680 milioni quale quota-parte del contributo dello Stato ai sensi dell'articolo 26, lettera a), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e degli articoli 3 e 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181. La maggiorazione di 5 miliardi

che si propone rispetto al bilancio 1970 è per adeguamento della previsione alla quota del contributo determinato ai sensi delle leggi citate ed è attribuita a questo capitolo in relazione all'ammontare delle spese correnti.

Nello stato di previsione, titolo secondo, « entrate in conto capitale », al capitolo 521 è prevista un'entrata di circa 148 miliardi quale quota-parte del contributo dello Stato ai sensi delle anzidette leggi numeri 59 e 181. Anche la previsione di questo capitolo è aumentata rispetto al bilancio 1970 di lire 26 miliardi; per cui in conclusione risulta che del contributo di lire 275 miliardi e rotti determinato ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 181 circa 221 miliardi sono incamerati dall'ANAS (capitoli 121 e 521 già citati) e 55 miliardi costituiscono il contributo da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 181 per la viabilità comunale e provinciale.

Dopo la citazione di queste cifre il Governo può ancora sostenere che lo Stato viene a destinare maggiori somme per la viabilità provinciale e comunale che per la viabilità statale? Certamente no. Dire che con la somma assegnata al Ministero dei lavori pubblici è possibile triplicare l'importo dei lavori secondo me non ha senso perchè non concerne il contributo dello Stato, che rimane pur sempre il 20 per cento rispetto all'80 per cento che va all'ANAS. Le spese generali e di personale non gravano solo sull'ANAS, ma anche sugli enti locali; e se questi enti hanno un bilancio proprio, e molto deficitario come è noto a tutti, un bilancio proprio ce l'ha anche l'ANAS. E se i comuni e le provincie concorrono alle spese affrontando le conseguenze dei mutui, anche l'ANAS fa altrettanto o può fare altrettanto. I termini del problema non si spostano, sotto qualunque aspetto li si voglia guardare. E l'incremento del gettito fiscale automobilistico, che dà luogo all'incremento del contributo ai lavori pubblici, non sposta affatto l'equilibrio voluto dal legislatore nel varare la legge n. 181.

Piuttosto, onorevoli colleghi, è da tenere in evidenza che, mentre molte spese risultano nelle previsioni accresciute, nel bilan-

cio dell'ANAS, il capitolo 281 concernente l'indennità ai comuni per il mantenimento delle traverse e concorsi per innovazioni dei pavimenti dei tronchi di strada compresi entro gli abitati è rimasto fermo alla spesa di 50 milioni, mentre sono a tutti note le ingenti spese che i comuni sostengono per detti lavori.

Infine il terzo motivo invocato dal Governo a sostegno del provvedimento dimostra ancora una volta come i governanti invece di affrontare e risolvere le difficoltà preferiscano l'immobilismo e l'accentramento alla dinamica dei bisogni delle popolazioni e all'autonomia degli enti locali. Per esempio, ci vuole spiegare il Governo perchè sono carenti gli uffici tecnici delle amministrazioni provinciali e comunali? L'articolo 285 del testo unico delle leggi comunali e provinciali sancisce che i progetti devono essere compilati dall'ufficio tecnico dell'ente se questo ne è fornito; qualora invece l'ente, per la sua non ragguardevole importanza, è sfornito di ufficio tecnico, oppure ragioni di urgenza e le esigenze del servizio suggeriscano di non distogliere il personale dell'ufficio dalle sue normali incombenze, l'incarico della compilazione del progetto sarà affidato ad un privato professionista. Analogamente si deve procedere quando la progettazione richiede particolari qualità tecniche o artistiche e così pure, infine, quando il personale dell'ufficio non possiede i particolari requisiti professionali richiesti dalle disposizioni in vigore per la progettazione delle opere in relazione alla loro specie o alla loro importanza. Per esempio, il regolamento 13 dicembre 1903 stabilisce che le strade comunali sono sottratte alla progettazione dei geometri.

Dunque, chi pone ostacolo alle amministrazioni comunali e provinciali di servirsi dell'opera di un professionista privato, dato che la legge lo consente? Non sono forse le autorità di controllo sugli enti locali che oppongono una serie di ostacoli? E le autorità di controllo non agiscono forse secondo le direttive governative? Allora il Governo provveda a dare direttive nel senso della legge e quest'ostacolo sarà agevolmente superato. Provveda anche il Governo a

snellire la procedura dei pareri — dell'ingegnere capo del Genio civile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici — per le opere che superano un certo importo ed anche quest'ostacolo cadrà.

Per quanto concerne le difficoltà di ordine finanziario dei comuni e delle provincie nel reperimento delle somme occorrenti per la copertura della quota parte di spesa a loro carico, oltre alle responsabilità sulla crisi finanziaria degli enti locali (responsabilità che vanno ricercate ed individuate nella politica dei Governi che si sono succeduti alla direzione del Paese che lungi dal realizzare quel sistema di autonomie previsto dalla Costituzione hanno sempre mirato a ridurre sempre più i poteri e le capacità di intervento e di azione degli enti locali), dobbiamo ricordare che a partire dal 1963, a seguito della cosiddetta congiuntura, è stato imposto agli enti locali il blocco della spesa pubblica che ha consentito agli organi di controllo (la giunta provinciale amministrativa e la commissione centrale della finanza locale), su precise disposizioni ministeriali, di tagliare drasticamente e indiscriminatamente i bilanci delle amministrazioni, paralizzando ogni loro attività.

Tuttora, onorevoli colleghi, i mutui, con qualsiasi istituto di credito vengano contratti, sono soggetti alla lunga attesa delle decisioni della commissione centrale per la finanza locale, la quale pretende di stabilire il tasso di interesse, le annualità ed ogni altra modalità per la contrazione del mutuo.

L'onorevole relatore ed il Ministro hanno fatto anche appello — e questa sera anche il senatore Piccolo — alla necessità di ridurre i residui passivi che si formano per effetto delle somme inutilizzate dal Ministero dei lavori pubblici messe a disposizione delle amministrazioni locali per lavori di viabilità. Ma, onorevoli colleghi, se guardiamo il conto dei residui passivi al 31 dicembre 1969 allegato al bilancio preventivo 1971 troviamo che i residui passivi del Ministero dei lavori pubblici ammontano a 2395 miliardi di cui 1045 miliardi di residui delle spese in conto capitale. E i residui di tutti i Ministeri sommati insieme danno la vertiginosa cifra di 6790 miliardi. Quindi, non vi è

chi non veda che si cerca di aggrapparsi al filo di paglia per non annegare. La politica dei residui, del resto voluta dal Governo per regolare la sua politica economica, ha ben altre radici che non quelle dei pochi miliardi di residui nel contributo derivante dalla legge n. 181. Dimostrato così che i motivi posti a base del provvedimento non reggono al confronto dei fatti, resta da esaminare quello che il Ministro dei lavori pubblici ha spiegato in Commissione e che è stato riportato dall'onorevole relatore nella sua relazione scritta a pagina 3, che leggo: « Il Ministero dei lavori pubblici ha più volte prospettato al Tesoro la necessità di un finanziamento straordinario, magari distribuito in più esercizi; ma i contatti non hanno conseguito esito positivo. Non restava quindi che reperire delle disponibilità nell'ambito dell'Amministrazione dei lavori pubblici, al fine di consentire un programma di lavori dell'ANAS per non meno di 250 miliardi di lire; per gli stessi titoli fu avanzata analoga richiesta, con relativa autorizzazione di spesa di lire 140 miliardi, prevista appunto dalla legge 28 marzo 1968, n. 360 ».

Così tutto è sufficientemente chiaro, onorevoli colleghi: il Ministero dei lavori pubblici chiede i soldi per l'ANAS, quello del tesoro risponde negativamente e allora il sacrificio si chiede, anzi si impone, ai più deboli, ai più bisognosi, cioè ai comuni, alle province e ai loro consorzi. È la politica di sempre scaricare sugli enti locali tutto il peso delle nuove, pressanti esigenze dello sviluppo. Siamo al limite di rottura delle finanze comunali: 8.000 e più miliardi di *deficit*, mille miliardi di disavanzo economico all'anno e lo Stato e i suoi Governi continuano sulla strada dell'imposizione di sacrifici agli enti locali, insensibili al grido angosciato degli amministratori e dei loro amministrati.

Un altro esempio tipico di questa politica lo abbiamo avuto con il decreto-legge 16 ottobre 1970, n. 723, recante provvidenze in favore delle popolazioni dei comuni colpiti dalle calamità naturali verificatesi nei mesi di agosto, settembre e ottobre del corrente anno. Per far fronte a queste provvidenze, il Governo, che dispone di un bilancio di ol-

tre 10 mila miliardi, che cosa fa? Preleva e utilizza dall'elenco n. 6, cosiddetto fondo globale del Ministero dei lavori pubblici, la somma di lire 7 miliardi dei 25 stanziati nel bilancio 1970 per la sistemazione generale delle strade provinciali. Quindi 7 miliardi tolti alle province in forza di una calamità, siamo d'accordo; ma questi 7 miliardi potevano benissimo essere reperiti da altre voci del bilancio che prevede oltre 10 mila miliardi d'entrata.

Come se non bastasse, ecco arrivare al Senato, dalla competente Commissione permanente della Camera, in data recentissima, cioè in data 19 novembre del corrente anno, il disegno di legge n. 1419 Senato, n. 2215 Camera, concernente l'erogazione per gli anni 1968, 1969 e 1970 di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori. Si tratta di una spesa di lire 8 miliardi per il 1968, di altri 8 miliardi per il 1969 e ancora di 10 miliardi per il 1970. Come sarà fronteggiata tale spesa? Leggiamo cosa c'è scritto a pagina 7 del fascicolo 362 delle Commissioni parlamentari della Camera del 30 settembre 1970: « Commissione bilancio. Dopo che il sottosegretario Cattani ha riferito il consenso del Tesoro tanto sul disegno di legge quanto sugli emendamenti, precisando che a copertura di una maggiore spesa relativa agli anni 1969 e 1970 si intende utilizzare la postazione fondo globale dell'anno finanziario 1970, inizialmente destinata ad ulteriori stanziamenti per la sistemazione generale delle strade provinciali, capitolo 5381, elenco n. 6, Ministero lavori pubblici, la Commissione a maggioranza delibera di esprimere parere favorevole ». Così tutto il fondo anzidetto del bilancio 1970 è dato a tutti all'infuori delle province. Non una lira alle province di questi 25 miliardi! E ciò nonostante il fatto che il relatore alla Camera avesse sottolineato che con questo tipo di copertura si stornano somme già destinate in bilancio a spese di investimento per finanziare oneri di carattere corrente, con conseguente ulteriore congelamento della qualificazione della spesa. Ma vi è una tendenza congenita nei Governi, una specie

di antipatia nei confronti degli enti locali, evidentemente perchè essi sono alla base della piramide dell'amministrazione dello Stato.

Onorevoli colleghi, lo Stato ha sempre agito nei confronti degli enti locali con il sistema di riprendere con la mano sinistra quello che dà con la destra. Una riprova di ciò l'abbiamo con il disegno di legge al nostro esame, la cui stesura indubbiamente è stata redatta nel momento in cui si formulava da parte del Ministero del tesoro il provvedimento n. 1807, oggi legge 16 maggio 1970, n. 281, concernente provvedimenti finanziari per l'attuazione delle Regioni a statuto ordinario. La data di presentazione dei due provvedimenti è molto vicina: 5 luglio 1969 il provvedimento che stiamo esaminando e 17 settembre dello stesso anno quello di finanziamento delle Regioni. Cosa stabilisce la legge finanziaria per la attuazione delle Regioni? L'articolo 1, primo comma, recita: « La tassa di circolazione è riconosciuta come tributo proprio della Regione ». In base all'articolo 4, sesto comma, la tassa erariale di circolazione nelle Regioni a statuto ordinario è ridotta al 50 per cento e all'ultimo comma dello stesso articolo si stabilisce che « a decorrere dalla sua istituzione e fino al 31 dicembre dell'anno successivo, l'ammontare della tassa di circolazione regionale è commisurata al 25 per cento della tassa erariale che viene corrispondentemente ridotta al 75 per cento ».

Se prendiamo in considerazione l'allegato B del disegno di legge n. 1807, dianzi citato, riscontriamo che la tassa di circolazione ha dato un gettito netto di 150 miliardi e 690 milioni, secondo i dati ACI del 1968. Quindi il 25 per cento di questa somma non raggiunge neanche i 40 miliardi. Ma quando le Regioni potranno valersi delle disposizioni finanziarie previste dal predetto articolo 1 lo stabilisce l'articolo 14, il quale recita: « Le Regioni istituiscono con legge i tributi propri di cui all'articolo 1 e gli altri che saranno previsti dalla legge di riforma tributaria con decorrenza dal 1º gennaio dell'anno successivo alla data di approvazione dei rispettivi statuti ». Quindi,

se gli statuti saranno approvati entro quest'anno, dall'anno prossimo potrà entrare in vigore la legge.

Augurandoci che tutte le Regioni abbiano il loro statuto entro la fine di questo mese, la tassa di circolazione regionale, dopo che le Regioni l'avranno istituita, frutterà alle stesse negli anni 1971 e 1972 un introito complessivo pari al 25 per cento della corrispondente entrata erariale, cioè poco più di 40 miliardi annui, tenuto conto dell'incremento del tributo in relazione allo sviluppo della motorizzazione. Ma non credo assolutamente che questa raggiungerà gli 87 miliardi previsti dal Governo per il primo esercizio finanziario, come risulta all'allegato A del disegno di legge n. 1807.

Ciò premesso, il Governo, proponendo di consolidare per sette anni, nella misura dell'anno 1968, cioè in lire 30 miliardi, il contributo annualmente destinato alla viabilità minore, ha inteso chiaramente sottrarre con la mano sinistra agli enti locali quello che aveva dato con la mano destra alle Regioni. E che le partite dare e togliere si compensino nel progetto del Governo si rileva anche dal prospetto di cui alla pagina 5 della relazione. Il relatore infatti con una stima abbastanza prudente, perchè calcolata sull'incremento medio degli ultimi cinque anni, senza tener conto cioè dello sviluppo della motorizzazione che si avrà nei prossimi anni, indica in complessivi 114 miliardi il contributo stanziato per la viabilità comunale e provinciale, che deriverà negli anni 1971 e 1972, in base all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, cioè quella legge che si vuole modificare. Però se la stima avesse tenuto conto dell'incremento medio del prelievo fiscale degli ultimi due anni anzichè degli ultimi cinque anni, indubbiamente i 114 miliardi sarebbero diventati molti di più. Comunque, pur seguendo il metodo adottato dal relatore, è agevole constatare che a fronte della previsione di 114 miliardi il Governo propone 60 miliardi per la viabilità minore nel biennio 1971-72; quindi 54 miliardi in meno agli enti locali in solo due anni.

Il raffronto a titolo di esempio si ferma al biennio indicato perchè in questo periodo opera il 25 per cento di prelievo della tassa

regionale di circolazione il cui introito si sposta di poco dal minore contributo che verrebbe agli enti locali dall'adozione del progetto governativo. Per gli anni dal 1973 al 1977 il raffronto tra l'introito del 50 per cento della tassa regionale di circolazione e il minore contributo da devolvere per opere di viabilità locale registra con chiarezza assoluta la progressiva perdita contributiva degli enti locali (regioni, comuni e provincie).

In conclusione, onorevoli colleghi, l'erario statale rinuncia ad una quota parte della tassa di circolazione a favore delle Regioni ma contemporaneamente riduce ai comuni e provincie e loro consorzi i contributi a loro spettanti, in termini di lavori stradali, sull'introito della stessa tassa.

L'ente locale inteso come provincia, comune e regione è servito! Prevenendo la eventuale obiezione, che potrebbe essere sollevata dal Governo, in ordine al fatto che l'amministrazione dello Stato non vede ridotte le sue disponibilità finanziarie solo dal dimezzamento della tassa di circolazione ma anche da quel 15 per cento dell'imposta di fabbricazione sugli olii minerali di cui alla lettera a) dell'articolo 8 della legge finanziaria delle Regioni, con il quale 15 per cento si concorre alla costituzione del fondo da ripartire tra le Regioni a statuto ordinario quale partecipazione delle Regioni al gettito di imposte erariali, dirò che, a prescindere dal fatto che, a norma del terzo comma dello stesso articolo 8 « sono riservati allo Stato i proventi derivanti da maggiorazioni di aliquote o altre modificazioni dei tributi di cui sopra, che siano disposte successivamente all'entrata in vigore della presente legge, quando siano destinati per legge alla copertura di nuove o maggiori spese a carico del bilancio statale » — cosa naturalmente che avverrà sempre — l'articolo 117 della Costituzione attribuisce alle Regioni il diritto di emanare norme legislative anche in materia di viabilità. L'articolo 118 precisa: « Spettano alla Regione le funzioni amministrative per le materie elencate nel precedente articolo, salvo quelle di interesse esclusivamente locale, che possono essere

attribuite dalle leggi della Repubblica alle Provincie, ai Comuni o ad altri enti locali ».

Quindi, onorevoli colleghi, i compiti sono diversi e le spese gravano sulla Regione quando si tratta di opere di viabilità regionale, sulla provincia e sul comune quando dette opere interessano rispettivamente la viabilità provinciale e comunale. Per cui quel 15 per cento dell'introito fiscale attinente ad un solo tributo automobilistico che lo Stato dà alle Regioni non compenserà neanche le spese gravanti sulla Regione in materia di viabilità, mentre lo Stato sarà sollevato da oneri per viabilità certamente maggiori.

L'automobilismo è, direi, un importantissimo ramo dell'attività economica nazionale che è andato sviluppandosi con velocità vertiginosa, che procura all'erario statale proventi imponenti e crescenti con velocità altrettanto vertiginosa, che cagiona ai comuni ingentissime spese ordinarie e straordinarie, ma che poco o niente fa affluire alle casse comunali. Eppure sui comuni gravano spese ordinarie per vigilanza, segnaletica e manutenzione stradale, spese straordinarie per la costruzione di strade e per l'adattamento delle strade esistenti a traffico sempre crescente. Nè si può eccepire che si tratti, per queste spese, di corrispondere ad esigenze di carattere locale: la costruzione e la manutenzione delle circonvallazioni e delle vie di scorrimento invece corrispondono proprio ad esigenze di carattere nazionale.

Di conseguenza è perfettamente lecito che gli enti locali reclamino dallo Stato un'adeguata partecipazione, direttamente e indirettamente, al notevole provento che esso ritrae dall'autoveicolo. È necessario dare ai comuni meridionali e rurali, nel quadro di una diversa politica generale a favore dello sviluppo dell'autonomia dell'ente locale, possibilità, compiti e funzioni che finora sono mancati.

I bisogni sono notevoli nei centri abitati e nelle campagne e molto vi è da fare. Pressochè ovunque occorrono strade e la mancanza di una strada oggi può essere causa di danni gravi e può produrre effetti negativi, economici e sociali, di notevole portata. Ciò può bastare da solo a rendere impossibili certe coltivazioni, a provocare distorsioni

nell'attività economica di una comunità rurale.

Intanto non vi è comune del Mezzogiorno che abbia una rete stradale sufficiente e soddisfacente. Le strade esistenti sono in buona parte impraticabili ed i comuni non hanno i mezzi per provvedere alla loro sistemazione e manutenzione. Il loro sviluppo è quasi ovunque gravemente inadeguato fino al punto che in molti casi i comuni di montagna o di collina si collegano ancora oggi attraverso strade che moltiplicano anche di dieci volte o più la loro distanza in linea d'aria. Intere zone sono ancora inaccessibili e senza collegamento alcuno con il centro abitato ed il mercato.

Sono pochi i comuni rurali e quelli meridionali in generale che possono permettersi il lusso di provvedere con il loro bilancio non dico all'ammodernamento ma almeno alla manutenzione delle strade comunali che pure rappresentano ancora il complesso viario più notevole della nazione.

Intanto lo Stato continua a fare la parte del leone sul gettito delle tasse e delle imposte che gravano sulla circolazione, sui carburanti e sui lubrificanti, lasciando agli enti locali le briciole. Noi rivendichiamo con molta franchezza una giusta ripartizione fra lo Stato, le Regioni, le provincie e i comuni dei proventi relativi alle imposte che gravano sulla circolazione, sui carburanti e sui lubrificanti. Occorre dare e non togliere agli enti locali i mezzi occorrenti per sistemare, ammodernare e arricchire la rete stradale minore, essenziale per frenare la decadenza di vaste zone agricole e per promuovere lo sviluppo economico.

Lo stesso Ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto in Commissione che quella comunale e provinciale non è viabilità effettivamente minore, ma viabilità che costituisce il tessuto connettivo, la rete di penetrazione tra le grandi vie di comunicazione, le quali resterebbero quasi desertiche se non avessero questo allacciamento, questa rete di collegamento che serve ad evitare l'isolamento delle zone interne e a favorire lo stesso sviluppo sociale e civile del nostro Paese; per cui non si può pensare ad un assetto del territorio che sia pienamente rispondente ad

una missione organica, sottovalutando e trascurando la rete della viabilità comunale e provinciale che è quella sulla quale si incentra gran parte della viabilità stessa. Ebbene, se confermiamo l'importanza della viabilità ordinaria locale sotto l'aspetto fondamentale per l'assetto territoriale e per le relazioni che debbono intercorrere nell'ambito dello stesso territorio, non possiamo fermarci al solo riconoscimento ma dobbiamo operare completamente e quindi con i necessari finanziamenti.

Onorevoli colleghi, le modifiche che propone la Commissione — frutto di un largo dibattito nel quale gli argomenti del Gruppo comunista, avversi all'approvazione del progetto governativo, hanno trovato ampia risonanza negli interventi dei colleghi di altri Gruppi di parte governativa — sono state accolte dal Governo perchè il disegno di legge era diventato insostenibile di fronte al largo schieramento contrario.

Ma queste modifiche non ci possono appagare e soprattutto non possono soddisfare gli enti locali e i loro consorzi perchè tolgono alla viabilità ordinaria locale oltre 200 miliardi. Siamo contrari ad ogni riduzione dello stanziamento relativo e siamo contrari ad ogni politica che comprima gli interessi degli enti locali.

L'unica parte del provvedimento che — nonostante gli aspetti negativi ad esso connessi — potrebbe rimanere in piedi è il terzo comma dell'articolo 2 proposto dalla Commissione inerente alla elevazione fino al 100 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali e comunali. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Volgger. Ne ha facoltà.

V O L G G E R . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non ritengo di dovermi dilungare sulla natura del disegno di legge n. 783 che stiamo discutendo dopo la chiarissima ed esauriente relazione del senatore Sammartino.

Dico subito che non voglio parlare delle strade provinciali e comunali. Anch'io, ono-

revole Sottosegretario, potrei raccontare la dolorosa storia di qualche strada provinciale e comunale, ma voglio venire alla sostanza del disegno di legge. In effetti, si tratta di un rifinanziamento dell'ANAS. Devo dichiarare, anche a nome delle nostre autorità provinciali e regionali, che questo rifinanziamento è molto atteso nella nostra provincia essendo urgentissima la necessità di completare alcune opere e di iniziare altre opere di sistemazione di grandi arterie stradali. Quindi nella nostra provincia è sentita l'urgente necessità di iniziare la sistemazione di strade di grande comunicazione e di completare opere stradali.

Son ben conscio che in tutte le regioni d'Italia, nel sud, nel centro e nel settentrione, ci sono problemi stradali: ci saranno sempre problemi stradali e non ci saranno mai mezzi sufficienti per soddisfare tutte le esigenze. Anche se moltiplicassimo le somme vi sarebbe sempre la necessità di altre opere.

Io credo che questo disegno di legge non sia un toccasana per tutti i problemi stradali, ma sia un rimedio per poter fare qualche cosa per la sistemazione delle strade.

Ricordo al Sottosegretario che i comuni della Valle Venosta hanno sollecitato da anni la sistemazione della grande arteria di questa valle e che, nonostante tutte le domande, la strada, con l'eccezione di brevi tratti, si trova — soprattutto tra Silandro e il confine — in condizioni veramente precarie. È inutile aggiungere che proprio questo è il tratto più frequentato da decine di migliaia di turisti stranieri che ogni anno, in numero sempre crescente, vengono in Italia dalla Svizzera, dall'Austria, dalla Germania. E la strada della Valle Venosta non è certamente il miglior biglietto da visita che si può presentare a questi turisti, anzi è un biglietto da visita di forma veramente scadente.

Un'altra strada di grande comunicazione è quella della Val Pusteria, e credo che l'onorevole Sottosegretario la conosca personalmente. Sembra, onorevole Zannier, che questa strada sia stata completamente dimenticata dall'ANAS. Se prescindiamo dalla costruzione di un ponte nella città di Brunico, nel capoluogo, da decenni non si è fatto niente, non si è fatto nessun lavoro di rilievo su tutta la strada, dal confine a San Can-

dido, fino a Fortezza, dove sbocca nella Valle d'Isarco. Non si è fatto nessun lavoro di rilievo da decenni, ad eccezione di quel ponte a Brunico. Ed anche nella Val Pusteria vengono i turisti dall'Austria, dalla Germania orientale e da tutta l'Europa orientale. Anche quella strada non è un biglietto da visita veramente buono. Se una strada di grande comunicazione si trova nelle condizioni in cui era venti anni fa, mi sembra che sia tempo di fare qualcosa.

Onorevole Sottosegretario, il Governo federale austriaco, con il cancelliere austriaco Kreisky, si è impegnato formalmente in queste ultime settimane a portare a termine entro l'anno prossimo la costruzione della strada di allacciamento dallo Zillertal fino al passo di Vize: c'è un impegno formale da parte del Governo federale austriaco. Nel versante della provincia di Bolzano esiste una strada costruita dalle forze militari quaranta anni fa che si trova anche in condizioni disastrose, pietose.

Se si vuole che il nuovo collegamento tra lo Zillertal e il mandamento di Vipiteno porti i frutti desiderati, bisogna provvedere in tempo alla sistemazione della Valle di Vize. Questa sarebbe una strada panoramica unica in tutto l'arco alpino. Infatti siamo ormai tutti convinti che le popolazioni delle Alpi vivono con il turismo e questo allacciamento dallo Zillertal a Vipiteno darebbe lavoro a molti abitanti e non solo di quelle vallate.

Debbo inoltre rilevare che un tratto di questa strada di circa cinque chilometri ogni anno deve essere chiuso al traffico perchè nel tardo inverno e nella primavera è continuamente minacciato dalle slavine. Nella primavera di quest'anno tutta la valle doveva essere rifornita con elicotteri e gli scolari delle scuole medie per giorni e per settimane non potevano tornare a casa da Vipiteno alla Valle di Vize.

Un brevissimo accenno desidero fare alla strada del passo del Giovo. Anche questa strada prima dell'ultimo abitato, chiamato Valtina, viene interrotta ogni anno da slavine.

Il compartimento dell'ANAS di Bolzano ha mandato mesi fa il progetto per la costruzione di varianti per queste due strade

minacciate da slavine alla Direzione dell'ANAS stessa, ma questi progetti — ci si ripete sempre — non possono essere attuati perchè l'ANAS è sprovvista di fondi.

Io ho già detto all'inizio che tutte le Regioni d'Italia hanno i loro problemi stradali e con ogni diritto reclamano fondi e fondi per la costruzione di strade, anche di grande comunicazione. Ma io ritengo che le strade che portano i turisti in Italia dall'estero, dalla Francia, dalla Svizzera, dall'Austria, dalla Jugoslavia meritino una certa priorità in quanto l'Italia vive anche per mezzo del turismo e, se vogliamo evitare che i turisti da tutta l'Europa cerchino altri luoghi di villeggiatura, dobbiamo presentare un bellissimo biglietto da visita con le nostre strade. Ritengo pertanto che le strade che dai confini recano i turisti in Italia meritino una certa priorità.

Quindi, onorevole Presidente, mi sembra che sia un dovere urgente del Senato, di noi tutti senatori, approvare il disegno di legge in questione che provvede appunto a nuovi finanziamenti per questi scopi. Ritengo che sia non soltanto urgente, ma urgentissimo approvare tale disegno di legge. Grazie. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Genco. Ne ha facoltà.

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, io ho intenzione di essere brevissimo; ho ascoltato i discorsi di tutti i colleghi, che fin qui sono intervenuti nella discussione; all'infuori del senatore Piccolo e del senatore Volgger, tutti gli altri si sono dichiarati contrari a questo disegno di legge, quasi che la rete stradale fosse proprietà privata o fosse di un'altra Nazione e la rete degli enti locali invece fosse nostra. Caro senatore Stefanelli, noi siamo senatori dello stesso collegio. Nel nostro collegio, su 13 comuni, solamente due sono ad amministrazione comunista, mentre gli altri sono tutti ad amministrazione democristiana: ebbene, lei crede che i problemi dei comuni in vostre mani non siano gli stessi dei comuni amministrati da noi? Qui non si tratta di fare, come dire, una prepotenza a

favore dell'ANAS e a danno dei comuni... (*Interruzione del senatore Maderchi*). La prego di non interrompermi, onorevole collega, anche perchè io non percepisco le interruzioni. Non si tratta, dicevo, di fare una prepotenza a favore dell'ANAS e a danno dei comuni, quasi che la rete stradale statale non si collegasse in tanti modi con la rete provinciale e comunale. Dirò che l'una è compenetrata nelle altre due. Camminando su una strada statale ci si può benissimo immettere, ad un bivio, su una strada provinciale o comunale; quindi non esiste un distacco netto, perchè da nessuna parte è scritto: qui proprietà statale, qui no.

Il senatore Brusasca (che prima ho dimenticato di citare e gliene chiedo scusa) ha spezzato una lancia a favore dell'ANAS; ma l'ANAS non ne ha bisogno. Io debbo dire, come ho detto altre volte in qualità di relatore al bilancio dei lavori pubblici o intervenendo nella discussione sullo stesso bilancio, che l'ANAS è uno degli organismi tecnici più qualificati della Nazione. Si può dire (forse lo faccio un po' per spirito di corpo) che l'ente più qualificato siano le Ferrovie dello Stato, a cui segue l'ANAS. L'ANAS non solo ha del personale qualificatissimo, che studia ed attua progetti di non lieve momento, anche arditi ed avanzatissimi, ma sta dando da vent'anni a questa parte un indirizzo e un volto nuovi alla rete delle strade statali. Stamani, venendo da Bari in aereo, vedevo una superstrada, che sarà pronta tra qualche mese, fra Castello del Lago, Benevento e Maddaloni: si andrà a congiungere alla bella strada che va da Montesarchio a Maddaloni, sull'autostrada del Sole, vicino a Caserta. È una strada di collegamento, proprio una di quelle strade di collegamento di cui parlava il senatore Bonazzi. L'azienda delle strade deve realizzare raccordi, tangenziali, collegamenti trasversali, ha detto il collega Bonazzi. Ma non sta facendo appunto questo l'ANAS, in grande misura? Non ha forse realizzato, senatore Stefanelli, la variante esterna alla sua città? Non sta forse realizzando la variante esterna alla mia città, per una spesa di diverse centinaia di milioni? Non ha forse ammodernato il tratto Toritto-Altamu-

ra-Gravina e il tratto Altamura-Matera della statale 96 e della 99 rispettivamente? Si tratta di chilometri e chilometri che sta realizzando. Però questo programma di lavori andrebbe molto più avanti e più rapidamente se l'ANAS avesse a disposizione mezzi sufficienti. Infatti tutte le volte che noi ci battiamo per qualche strada ci troviamo di fronte alla carenza dei mezzi.

Non è che le provincie e i comuni costruiscano male: Bene però non costruiscono, lasciatelo dire a me, per la mia esperienza di amministratore e, se permettete, anche di ingegnere. L'ANAS invece ha dei metodi di controllo che le altre amministrazioni non hanno. Io credo che pochi colleghi sappiano che l'ANAS a Cesano, alle porte di Roma, ha un istituto sperimentale, che è quanto di più moderno esista in Europa in materia di strade. E tutte le volte che l'ANAS realizza una strada, va a prendere le « carote » dal piano viabile (così si chiamano i provini fatti con una macchina circolare sulle strade) e fa l'analisi dei calcestruzzi bituminosi, dei manti d'asfalto, dei sottofondi, degli agglomerati, del pietrisco, delle ossature, cosa che nessuna provincia ha mai fatto: nessuna provincia e, peggio ancora, nessun comune. Se qualche collega ne conosce qualcuno, me lo dica. Ecco perchè, collega Raia, le strade fatte dai comuni e dalle provincie durano purtroppo poco; glielo dico proprio per esperienza personale.

Io ho mandato giorni fa una lettera ad una amministrazione provinciale, in cui ho scritto: quella strada costruita anni fa venne fatta con la carta velina, perchè è un ammasso di buche. Se avessero fatto fare il collaudo ad un ingegnere dell'ANAS, probabilmente le cose sarebbero andate diversamente.

Onorevoli colleghi, la rete stradale è lunga poco meno di 50.000 chilometri — 43 o 44.000 — e, secondo un certo piano, doveva raggiungere i 60 e anche, in seguito, i 100.000 chilometri. La rete stradale dello Stato attraversa moltissimi comuni; le traverse interne negli abitati di 20.000 abitanti, o al di sotto di 20.000 abitanti, sono strade comunali ma gestite e custodite dall'ANAS, che le mantiene benissimo. Quindi non si può

dire che la politica dell'ANAS sia in contrasto con le esigenze dei comuni, a favore dei quali impiega notevoli somme. Voi fate l'opposizione per l'opposizione, onorevoli colleghi.

In sede di Commissione il primo a sollevare l'argomento a favore dei comuni fu il senatore Piccolo; e — permettetemi un atto di immodestia — quello che propose la graduazione delle somme da stanziare a favore dei comuni in 36, 38, 40, 42, fino a 50 miliardi, fu proprio il sottoscritto, che disse allora: io non mi sento di votare un disegno di legge che mantiene inalterato il contributo alle provincie ed ai comuni; facciamo una graduazione di somme: un miliardo all'anno in più, due miliardi all'anno, se volete (e proposi proprio questa cifra), perchè così si terrà conto non solo della lievitazione dei prezzi, purtroppo in continuo aumento, ma anche dei maggiori introiti che l'ANAS realizzerà attraverso le maggiori entrate fiscali.

Come si legge a pagina 4 della pregevole relazione del collega Sammartino, il Ministro ha dichiarato altresì che, oltre alla realizzazione dei collegamenti e dei raccordi programmati, il Governo si propone lo scopo di allargare la rete di intervento dell'ANAS classificando tra le statali numerose strade cosiddette minori ossia provinciali o comunali. Questo è quello che il Governo ha fatto dal dopoguerra ad oggi e quello che continuerà a fare: cioè continuerà a classificare strade provinciali o di altra natura (strade, s'intende, di una certa importanza) tra le statali.

Ma io ho preso la parola per un altro motivo; prima di tutto per rilevare — l'ho detto in Commissione e lo ripeto qui — la contraddittorietà (onorevoli colleghi di parte comunista, ascoltatevi bene) della vostra posizione politica. Infatti voi combattete la politica autostradale o, se volete, stradale del Governo, affermando che essa favorisce la motorizzazione privata che nell'ultimo decennio, e vieppiù nell'ultimo anno, è diventata un grosso male; ma come fate a fermare gli italiani sulla strada della motorizzazione? Non li ferma più nessuno! Il cittadino si sente completo solo quando possiede una macchina; prima c'era la bicicletta, adesso è passata di moda in Italia, mentre in Olan-

da vanno tutti in bicicletta, anche quelli che possiedono l'automobile. Il cittadino italiano si sente menomato quando non possiede l'automobile e vuole anche l'automobile di una certa cilindrata e di un certo prestigio perchè le « cinquecento » e le « seicento » sono ritenute vetture da studenti, da poveri figli di papà. Quindi tutte le vostre argomentazioni (« avete fatto una politica autostradale! si tratta di scelte proprietarie! ») sono solo belle parole, che non dicono niente di fronte al prorompente aumento della motorizzazione, nè lo frenano. E poi combattete l'aumento del prezzo della benzina che potrebbe rallentare questo ritmo!

A questo proposito posso fare alcune precisazioni. Ieri a Bari ho parlato con un amico occupato nel settore della benzina; questi mi ha detto: lei crede che l'aumento del prezzo della benzina ne abbia ridotto il consumo? Tutt'altro: dal giorno in cui è aumentato il prezzo della benzina per effetto del decreto n. 1 e poi di quello n. 2, il consumo è aumentato del 15 o 16 per cento. Cercate di spiegare questo facile mistero! Il che vuol dire che anche l'aumento del prezzo della benzina non serve a ridurre l'incremento della motorizzazione privata, se questa è la tendenza degli italiani di ogni classe. E allora voi, da una parte siete contro il programma autostradale e chiedete così quelli che ritenete dei freni alla motorizzazione privata, ma poi, quando si aumenta il prezzo della benzina, protestate vivacemente con una serie di argomentazioni inconsistenti. Sono due posizioni, onorevole Presidente (vedo che l'onorevole Presidente sta sorridendo; probabilmente nel suo intimo mi dà ragione, anche se la sua posizione politica è così diversa dalla mia), in contraddizione.

Io ho preso la parola, e concludo, soprattutto per dire una cosa: onorevoli colleghi, state attenti che noi abbiamo una legge fondamentale dello Stato che riserva al Mezzogiorno, e non solo per la rete stradale, il 40 per cento dei finanziamenti pubblici; riserva quindi al Mezzogiorno il 40 per cento anche per i lavori di carattere comunale e provinciale, per i contributi cioè che lo Stato si appresta in virtù di questa

legge a dare agli enti locali per le loro necessità stradali. Fate in maniera che questa percentuale non sia elusa, perchè noi staremo molto attenti. Io devo concludere ringraziandovi della pazienza e della tolleranza che avete avuto, ma prego l'onorevole Sottosegretario, in una prossima occasione (non molto prossima ma neanche molto lontana), di farci sapere in quale maniera verranno osservate dette percentuali e come saranno mantenute promesse, il cui soddisfacimento è vincolato da precisi impegni legislativi in favore del Mezzogiorno. Grazie, onorevole Zannier.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Indelli. Ne ha facoltà.

INDELLI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, sono lieto di dare il mio voto favorevole a questo disegno di legge, perchè in Commissione, come nei decorsi anni, ho sostenuto la necessità di un maggiore intervento dello Stato a favore degli enti locali nel settore della viabilità minore. Noto che la nostra voce è stata accolta, in quanto il contributo previsto nell'80 per cento è stato elevato al cento per cento. Solo così si possono vedere realizzate le giuste aspirazioni delle popolazioni del territorio nazionale, soprattutto delle zone del nostro Meridione e delle zone depresse del Centro-Nord.

Le provincie, gli enti locali hanno avuto miliardi con le leggi 126 e 181, ed io ne sono testimone, in quanto che sono stato amministratore provinciale. La mia provincia, Salerno, ha avuto ben 16 miliardi e ha attuato opere per circa venti miliardi. Sono state costruite strade in luoghi privi di così importante infrastruttura, arrecando progresso in contrade che oggi sono rigogliose di vita. Alla costruzione delle strade si è aggiunta, con altre provvidenze legislative, la costruzione di elettrodotti, di acquedotti, di case.

ROMANO. E i disoccupati?

INDELLI. Parlo con documenti alla mano. Si veda Eboli, Campagna, Buccino,

San Gregorio Magno, Albanella, Altavilla, Sant'Angelo a Fasanello che, con la costruzione della strada Agresta, si collega con Petina, attraverso i monti degli Alburni. Sono strade meravigliose ottenute con le leggi 126 e 181. Se resta ancora da completare il piano della viabilità minore, sarà attuato con la legge in esame o con le leggi che verranno ad integrare la 126 e la 181. L'articolo 4 della 181 prevede il finanziamento delle strade già provinciali, ma da ammodernare secondo i moderni concetti; noi invece affermiamo la necessità di consistenti finanziamenti per realizzare una efficiente rete viaria. Infatti quando si parla della necessità di meccanizzare l'agricoltura, si deve tener conto del fatto che, se non si ha una strada adatta, la macchina non può arrivare nelle campagne, specie montane e collinari. Sarebbe antieconomico lavorare la terra in collina senza macchine, dato che i contributi di previdenza incidono molto sulla produzione. Ecco perchè esiste ancora oggi il fenomeno dell'esodo dalle campagne; solo migliorando le condizioni ambientali si può legare l'uomo alla terra. Penso inoltre che la strada, oltre che un mezzo di comunicazione, possa rappresentare anche uno strumento per la difesa del suolo.

Vorrei poi pregare il Governo di emettere il decreto per statizzare la strada provinciale Valle Cupa - Oliveto Citra - Valva - Ponte Tesciche, strada che attraversa un grande centro commerciale e sanitario, Oliveto Citra, e determina, con un traffico più adeguato, un nuovo ritmo socio-economico dell'intera alta Valle del Sele.

Inoltre vorrei sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro e del Senato il problema dei raccordi tra autostrade. Fu sollevata anni or sono in convegni indetti nelle zone interessate la necessità di costruire un grande raccordo dal Tirreno all'Adriatico, che sia collegato all'autostrada Salerno-Reggio Calabria e che unisca Contursi a Termoli, attraversando la Valle del Sele, l'Alta Irpinia e la Lucania. Questo raccordo verrebbe ad incrementare anche il settore industriale, poichè si prevedono in dette zone dei nuclei industriali. Si assicura così il lavoro a migliaia di operai. Solo in questa maniera infatti si può evitare l'emigrazione in

massa della gente delle zone depresse del Cilento, dell'Alta Irpinia e della Basilicata.

La nostra coscienza impone di esporre a voi rappresentanti del Governo anche questo problema che è importante, indifferibile e che è stato validamente sollevato e sostenuto nei convegni tenuti in varie sedi, a Pescopagano, a Contursi, a Eboli. La realizzazione di tale raccordo è prevista nella programmazione regionale.

Le laboriose popolazioni della Valle del Calore vorrebbero trasformare in realtà una antica aspirazione, cioè: la strada Vallo della Lucania-Stio-Roccadaspide, con un ramo verso Eboli e con un altro verso il Vallo del Piano, zone rigogliose per una fiorente agricoltura e zone di futuri insediamenti industriali.

Queste sono le attese delle nostre popolazioni, questa è la volontà di noi politici, che amiamo un reale progresso civile dei nostri fratelli. Formulo perciò il fervido augurio che la legge trovi il consenso del Senato e che presto possa divenire operante per arricchire il territorio nazionale di una più efficiente rete viaria. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

G E R M A N O ' , Segretario:

B E R G A M A S C O , V E R O N E S I , C H I A R I E L L O , P A L U M B O . — Al Presidente del Consi-

glio dei ministri, al Ministro senza portafoglio per i problemi relativi all'attuazione delle regioni ed al Ministro del tesoro. — Per conoscere lo stato in cui si trovano i lavori di studio necessari per l'emanazione dei decreti previsti dall'articolo 20 della legge 16 maggio 1970, n. 281, per regolare la redazione dei bilanci delle Regioni, e dall'articolo 17 della stessa legge per disciplinare il passaggio alle Regioni stesse delle funzioni ad esse attribuite dall'articolo 117 della Costituzione e del relativo personale dipendente dello Stato.

Quanto sopra, in considerazione del fatto che il termine di 6 mesi previsto dall'articolo 20 della legge n. 281 del 1970 è già quasi interamente trascorso e che all'emanazione delle norme volte a regolare il trasferimento alle Regioni delle materie attribuite alla loro competenza deve essere provveduto. (interp. - 380)

NENCIONI, CROLLALANZA, DINARO, DE MARSANICH, FRANZA, FIORENTINO, FILETTI, GRIMALDI, LAURO, LATANZA, PICARDO, TANUCCI NANNINI, TURCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Con riferimento alle notizie che circolano, ormai insistentemente, in Jugoslavia e nella Venezia Giulia in merito all'azione che starebbe conducendo il Governo jugoslavo per ottenere da parte italiana la rinuncia alla sovranità sul territorio italiano, che nel linguaggio diplomatico viene indicato come « zona B », gli interpellanti chiedono di conoscere se il nostro Governo abbia accettato di affrontare la questione con la Jugoslavia in termini di rinuncia di cessione o di scambio, in occasione delle note visite effettuate in territorio jugoslavo, o se abbia accettato di trattarla in occasione della programmata visita del Maresciallo Tito in Italia, offendendo così l'italianità di Capodistria, Isola, Pirano, Usnago, Parenzo, Cittanova, Orsera e Rovigno espressa dalla loro composizione etnica, dalla storia e dal diritto. (interp. - 381)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GERMANÒ, Segretario:

CIFARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che sta per essere decisa dal Ministro dei lavori pubblici la concessione all'Enel delle acque del sistema « fiume Paglia — lago di Bolsena — fiume Tevere » per sfruttamento idroelettrico.

Le diffuse e fondate proteste delle popolazioni dell'alto Lazio e dei cittadini pensosi dei problemi di difesa dell'ambiente e dei beni culturali e naturali già indussero l'interrogante a presentare apposita interrogazione in data 1º ottobre 1969, al Ministro dei lavori pubblici, il quale non ha finora risposto.

Detta richiesta di concessione, avanzata dall'Enel in data 17 luglio 1969, è stata corredata dallo stesso progetto presentato nel 1962 dalla società idroelettrica « Tevere » e non attuato allora a seguito delle energiche opposizioni espresse dall'Amministrazione provinciale di Viterbo, dai comuni interessati, da enti e privati cittadini.

La ripresentazione di detto progetto, peraltro molto superficialmente redatto, è tanto più grave oggi in quanto l'ente pubblico succeduto all'impresa privata dimostra di ignorare che in sede di programmazione regionale è stata ufficialmente riconosciuta al lago di Bolsena, ed alla zona che ad esso fa capo, una netta ed importante vocazione turistica, che sarebbe annullata dalle opere e soprattutto dalle alterazioni ambientali che deriverebbero dalla prevista immissione nel lago di Bolsena delle acque del Tevere.

Tale immissione, oltre che causare una grave menomazione delle caratteristiche naturali e dei valori paesistici, genererebbe profondi sconvolgimenti delle condizioni climatiche delle acque del lago e dei territori che lo circondano, con la conseguente scomparsa della fauna ittica più pregiata e delle colture agricole specializzate a clima temperato.

Al danno evidente per le iniziative turistiche, in atto fiorenti e capaci di grande sviluppo, si aggiungerebbe (e non è questa la considerazione di minor peso) la distruzione della potabilità delle acque del lago, che tuttora costituiscono una grande riserva idrica esente da inquinamenti.

L'interrogante ritiene, pertanto, che l'unico provvedimento razionale e rispettoso degli interessi bene intesi della regione e dell'intera collettività nazionale consista nel rigetto di detta istanza di concessione da parte del competente Ministero, e chiede in proposito l'intervento del Ministro della pubblica istruzione, competente in forza delle vigenti leggi, per la tutela dei luoghi di rilevante bellezza naturale. (int. or. - 1924)

ARGIROFFI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se hanno provveduto a risolvere la grave situazione esistente nell'istituto per minori handicappati di Pizzo Calabro, dove i 70 bambini ricoverati si sono ribellati alle continue e scandalose vessazioni cui sono stati sottoposti da parte del personale impiegato nell'istituto. (int. or. - 1925)

BRUSASCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Per decidere se il Governo è a conoscenza della diffusione a decine di migliaia di copie in Italia di immondo materiale pornografico distribuito da una società danese e per chiedere, con riferimento anche alla precedente interrogazione n. 1690, ancora senza risposta, quali azioni esso intende svolgere:

a) presso le Nazioni Unite, in relazione allo statuto delle stesse;

b) nei riguardi del Governo danese, in base ai rapporti bilaterali tra l'Italia e la Danimarca;

c) nei confronti dei complici, residenti in Italia, di tale turpe speculazione, come si può dedurre dai dati precisi di indirizzo e codice telefonico portati dalle buste dei destinatari,

per difendere le famiglie italiane contro la violazione del loro fondamentale di-

ritto di non essere insidiate a tradimento da pubblicazioni presentate con involucri apparentemente insospettabili, i quali, se venissero aperti da minori, potrebbero causare loro dannose influenze morali e fisiche. (int. or. - 1926)

LI VIGNI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere cosa vi sia di vero nelle ripetute notizie di stampa che hanno in questi giorni affermato che oggetto della rapina lungo la linea ferroviaria Londra-Dover sono stati lingotti d'argento e monete italiane da lire 1.000.

Se le informazioni sono esatte, l'interrogante chiede di sapere se si tratta di coniazione effettuata per conto della Zecca italiana e — in tal caso — perchè; oppure, se si tratta di illecita iniziativa privata, come essa può essere avvenuta e quali provvedimenti il Governo intende assumere. (int. or. - 1927)

GERMANO'. — *Ai Ministri della sanità, dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, dell'agricoltura e delle foreste e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati in ordine alle richieste che, in data 2 novembre 1970, numerosi abitanti di Tremestieri, Larderìa e Tipoddo, frazioni di Messina, hanno avanzato ai Ministeri in epigrafe perchè non venga costruito, nel terreno prescelto, un impianto di incenerimento di rifiuti solidi urbani da parte di quel comune.

Tra l'altro, viene lamentato che lo stabilimento sorgerebbe su un'area ricadente nelle vicinanze dei citati villaggi, del cimitero, che serve anche altri popolosi centri della zona, nonchè della provinciale Tremestieri-Larderìa, unica strada di collegamento tra importanti e popolosi centri.

Si fa altresì presente che l'impianto archerebbe danno — e non soltanto per la espropriazione dei terreni — ad estesi e fiorenti agrumeti condotti direttamente e manualmente da coltivatori diretti i quali ne ricavano il sostentamento per le loro povere famiglie.

L'interrogante chiede, infine, di conoscere se sono state osservate le disposizioni di leg-

ge vigenti in materia di scelta e di espropriazione di terreni per opere di pubblica utilità, di costruzione di impianti per rifiuti solidi urbani, di tutela del paesaggio e di protezione delle popolazioni urbane e rurali dagli inquinamenti. (int. or. - 1928)

SOTGIU, PIRASTU. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione esistente nelle scuole medie superiori della Sardegna e quali misure intende adottare:

- 1) per impedire la dequalificazione del titolo di studio ottenuto al termine del regolare *curriculum* scolastico;
- 2) per garantire agli studenti il diritto di assemblea all'interno dell'istituto;
- 3) per vietare l'intervento della polizia all'interno delle scuole;
- 4) per adottare misure che rendano effettivo il diritto allo studio. (int. or. - 1929)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

PINTO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti ritengono di dover adottare per garantire una buona preparazione professionale delle giovani che intendono esercitare la professione di estetista.

Attualmente vi sono in Italia solo poche scuole attrezzate, con docenti qualificati e ben preparati. Dette scuole gestiscono corsi regolari della durata di un anno scolastico, istituite sotto il controllo del Consorzio dell'istruzione tecnica e professionale, e rilasciano a fine corso un regolare attestato di qualificazione.

Da qualche tempo, però, sorgono sempre più numerose iniziative a carattere privatistico, a cura di industrie di cosmetici e di istituti di bellezza, che dopo qualche mese, o anche meno, non più a seguito di un corso tenuto presso una scuola, ma di pratica effettuata presso magazzini di vendita, avendo magari carpito anche il patrocinio del Consorzio dell'istruzione tecnica e professionale, rilasciano lo stesso attestato.

La funzione dell'estetista ha assunto nella società moderna un ruolo particolarmente delicato ed importante, sia per l'estensione della richiesta di prestazioni, sia per la grande varietà di prodotti cosmetici usati, alcuni dei quali a composizione complessa e con sostanze medicinali. Ne deriva l'esigenza di dover disporre di personale ben preparato, e ne deriva quindi l'esigenza che lo Stato provveda all'istituzione di scuole regolari, ben condotte, con durata dei corsi fissata dalla legge e con programma didattico idoneo per una buona preparazione professionale.

L'interrogante chiede, pertanto, che venga adottato un provvedimento che, in aderenza a tali esigenze, regolamenti la materia. (int. scr. - 4264)

PINTO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti ritiene di dover adottare per regolamentare gli acquisti di strumenti e di apparecchiature per i laboratori scientifici degli istituti tecnici e professionali di Stato.

Il Ministro, infatti, è pienamente a conoscenza che vengono effettuati annualmente acquisti per l'importo di alcuni miliardi direttamente dai presidi degli istituti, con la sola garanzia di dover effettuare la scelta fra almeno tre preventivi.

L'interrogante ritiene che debbano essere giudicate infondate le accuse, che da più parti vengono mosse, di accordi sul piano personale con i rappresentanti delle varie ditte interessate alla vendita, che non possano essere prese in considerazione le affermazioni di quanti dicono che vi è in atto una cointeressenza persino di familiari di alti funzionari, ma che, proprio per garantire la dignità della scuola e per sganciare i presidi degli istituti tecnici dalla mortificazione di basse insinuazioni, sia necessario ed urgente predisporre nuovi metodi per la fornitura degli apparecchi occorrenti ai laboratori scientifici degli istituti tecnici.

A tale scopo, l'interrogante ritiene che gli acquisti dovrebbero essere effettuati direttamente dal Ministero sulla base di prezzi determinati espressamente dal CIP e con l'impegno da parte delle ditte fornitrici ad uno sconto del 25 per cento a favore dello Stato, così come è stato stabilito per legge

per le industrie farmaceutiche che forniscono medicinali per la mutualità. (int. scr. - 4265)

ANDERLINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se corrisponda a verità che la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Cagliari abbia intenzione di abolire l'insegnamento di diritto agrario;

se tale decisione sia compatibile con il fatto che il concorso per assistente di tale disciplina sia già bandito ed in corso di espletamento;

se ciò, soprattutto, non sia di grave pregiudizio per gli studenti che hanno inserito la suddetta materia nei loro piani di studio. (int. scr. - 4266)

MURMURA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se intenda invitare le ditte concessionarie di permessi di ricerca nei comuni di Drapia e Zaccanopoli (Catanzaro) ad utilizzare gli stessi con la massima operosità.

Infatti, tali concessioni, che impediscono ogni e qualsiasi altra attività nei terreni interessati e che risalgono a tempi assai lontani, costituiscono il più grosso ostacolo allo sviluppo economico di quelle comunità. (int. scr. - 4267)

ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti ritenga di dover adottare a tutela dell'incolumità delle ville « Cimbrone » e « Rufo-
lo » di Ravello, monumenti di incomparabile valore architettonico, storico e paesaggistico, che minacciano di essere compromesse dalla sconsiderata iniziativa dei proprietari per la costruzione sulla stessa area di edifici da adibire ad albergo.

La ventilata proposta ha provocato giustificato allarme in tutti gli ambienti culturali e politici italiani, motivo per cui è necessaria una categorica assicurazione del Ministro circa la volontà di proteggere quei beni culturali da ogni minaccia di speculazione e di aggressione. (int. scr. - 4268)

SEGNANA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che con recente provvedimento, che ha portato da 12 a 25 il minimo di treni giornalieri in transito sulle linee quale criterio per la sclassificazione degli impianti, varie linee ferroviarie sono state sclassificate;

considerato che con le leggi n. 668 del 1967 e n. 747 del 1969 si prevede il passaggio in ruolo del personale in servizio sugli impianti classificati secondo la legge n. 1236 del 1959;

considerato che il personale di ruolo addetto come guardiano agli impianti sclassificati è costretto a trasferirsi oppure a rinunciare al passaggio nei ruoli delle Ferrovie, rimanendo sul posto come incaricato;

venuto a conoscenza che è attualmente in atto la revisione del capitolato per gli incaricati dei servizi dell'Azienda ferroviaria,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro non ritenga di adottare dei provvedimenti che consentano al personale degli impianti sclassificati di rimanere sul posto, evitando allo stesso gravi disagi;

2) se corrisponda al vero che alcuni addetti agli impianti sclassificati debbono svolgere fino a 70 ore settimanali di lavoro;

3) se corrisponda al vero che nel prossimo capitolato per gli incaricati gli attuali modestissimi salari subirebbero un aumento di qualche migliaio di lire e che, quindi, resterebbero a livelli assolutamente inadeguati al costo della vita;

4) se corrisponda al vero che i guardiani, i quali, a norma della legge n. 747, dovrebbero essere impegnati per un massimo di 48 ore settimanali, sono invece tenuti a prestare servizio sugli impianti sclassificati fino a 66 ore settimanali;

5) se il Ministro non ritenga di studiare provvedimenti atti a far sì che il personale di lingua tedesca della provincia di Bolzano, che a seguito della sclassifica sarebbe costretto a spostamento, possa rimanere in Alto Adige, e ciò in armonia con lo spirito con cui il Governo sta attuando il cosiddetto

« pacchetto » di misure a favore delle popolazioni alto-atesine. (int. scr. - 4269)

POERIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere come intenda intervenire per sollecitare la realizzazione della seconda cantina sociale in territorio del comune di Cirò Marina e della cantina sociale dell'Opera Sila di Torre Melissa, in provincia di Catanzaro.

Risulta all'interrogante:

che sarebbe stato già approntato il progetto esecutivo da parte dell'ufficio tecnico dell'Opera Sila, Ente di sviluppo agricolo in Calabria;

che lo stesso progetto sarebbe stato approvato dai competenti organi;

che esisterebbe già il terreno disponibile per l'ubicazione, messo a disposizione dall'Amministrazione comunale di Cirò Marina;

che esisterebbe già la piena disponibilità del finanziamento per la realizzazione dell'opera.

La pressante richiesta che viene avanzata dai piccoli e medi vitivinicoltori della zona nasce dall'esigenza di avere già per il raccolto del 1971 i vasi vinari pronti.

L'importanza che assume una siffatta opera per lo sviluppo economico della zona del vino « Cirò » e « Cirò classico », a denominazione d'origine controllata, non ha bisogno di essere sottolineata. (int. scr. - 4270)

VENTURI Lino. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se sono a conoscenza dell'avvenuta occupazione da parte delle maestranze dello stabilimento SACLA, nel comune di Rottofreno (Piacenza), dopo che l'azienda ha disposto il licenziamento di un certo numero di operai;

se corrispondono al vero alcune affermazioni secondo le quali nel piano di ristrutturazione aziendale detto stabilimento do-

vrebbe svolgere solo attività stagionale, trasferendo la lavorazione a ciclo continuo in altre sedi;

quali provvedimenti intendono prendere per venire incontro alla preoccupante situazione creatasi, che mette in viva agitazione ed in grave difficoltà l'economia della intera comunità e delle famiglie interessate. (int. scr. - 4271)

MENCHINELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali siano i criteri con i quali l'Intendenza di finanza di Massa Carrara ha accertato negli anni passati, e sta accertando nell'anno in corso, l'entità della produzione delle acque oligominerali « San Carlo » ai fini dell'applicazione dell'imposta IGE che incorpora l'imposta di fabbricazione, nonché ai fini dell'applicazione delle imposte di ricchezza mobile e complementare dei proprietari, atteso che risulta agli atti del comune di Massa una dichiarazione dell'intendente attestante che la produzione della suddetta società è di 2.700.000 litri, mentre allo stesso comune risulta da controlli propri che l'entità della produzione è quattro volte superiore, e atteso che gli stessi proprietari hanno già accettato un accertamento con lo stesso comune per oltre 5 milioni di litri ai fini dell'applicazione della speciale imposta comunale, con ciò documentandosi un'evasione fiscale ai danni dello Stato di parecchie centinaia di milioni di lire in pochi anni. (int. scr. - 4272)

Annuncio di ritiro di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni ritirate dai presentatori.

GERMANÒ, Segretario:

int. scr. - 4172 del senatore Bisori, al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni; int. scr. - 4199 del senatore Bisori, al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 2 dicembre 1970**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 2 dicembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade (783).

2. Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale (676) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del progetto di nuovo Regolamento del Senato (*Doc. II n. 4*).

III. Discussione del disegno di legge:

TERRACINI. — Del giuramento fiscale di verità (524).

(*Iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea ai sensi dell'art. 32 del Regolamento*).

La seduta è tolta (ore 20,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari