SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

373ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 1970

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI,
indi del Vice Presidente GATTO
e del Presidente FANFANI

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 19123

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Trasmissione di osservazioni e proposte 19123

DISEGNI DI LEGGE

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 19123

Approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 1397:

PRESIDENTE 19148
DEL NERO 19148

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 19123

Presentazione 19148

Presentazione di relazioni 19123

Seguito della discussione:

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

FILETTI . . . . . *Pag.* 19162
LEONE 19160, 19161
LUGNANO 19160
MARIS 19160, 19161, 19163
REALE, *Ministro di grazia e giustizia* 19161, 19162
ZUCCALÀ, *relatore* 19162, 19163

Seguito della discussione:

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

Approvazione col seguente nuovo titolo: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade »:

PRESIDENTE 19153, 19158
ANDÒ 19157
BALLESI 19138, 19148
BERTHET 19135
BISORI 19134

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

BONAZZI . . . . . *Pag.* 19156
BRUGGER 19138, 19148
BRUSASCA 19137, 19148
CATALANO 19149, 19150
CATELLANI 19136, 19148
CELIDONIO 19158
FERRI 19124
LUSOLI 19150
MADERCHI 19153
* MORLINO 19126, 19148
MURMURA 19137, 19148
PERRI 19151
PICCOLO 19148
SAMMARTINO, *relatore* . . . . . 19139 e *passim*
ZANNIER, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . *Pag.* 19142 e *passim*

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interrogazioni 19164

Per lo svolgimento di interpellanze:

PRESIDENTE 19163
PELLICANÒ 19163
REALE, *Ministro di grazia e giustizia* . . . 19164

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

B E R N A R D I N E T T I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.*

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori De Matteis per giorni 20, Mazzarolli per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

BALDINI ed altri. — « Modifiche alla legge 31 dicembre 1962, n. 1859, e al regio decreto 6 maggio 1923, n. 1054, e successive modificazioni, concernenti l'ordinamento della scuola secondaria » (1348), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 10ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), il senatore Follieri ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: ZUCCALÀ ed altri. — « Modifiche degli articoli 135 e 304-*quater* del Codice di procedura penale per la tutela del diritto dell'imputato detenuto di conferire col proprio difensore » (1286).

Comunico inoltre che il senatore Del Nero ha presentato, a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), la relazione sul disegno di legge: « Norme sul soccorso e l'assistenza alle popolazioni colpite da calamità - Protezione civile » (1397) del quale la Commissione stessa ha approvato, in sede redigente, il testo degli articoli.

Annunzio di trasmissione di osservazioni e proposte approvate dal CNEL

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ha trasmesso il testo delle osservazioni e proposte, approvate da quel Consesso, sulla riforma dell'agricoltura nell'ambito della CEE.

Tale testo sarà inviato alla 8ª Commissione permanente.

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

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

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

PELIZZO ed altri. — « Modifica della legge 4 luglio 1967, n. 537, che prevede agevolazioni ai comuni ed ai consorzi di comuni

per le opere di miglioramento e potenziamento degli impianti delle aziende municipalizzate del gas e dell'acqua » (1294);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

LOMBARDI ed altri. — « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 9 febbraio 1968, n. 91, in materia di provvedimenti a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » (1337);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

PIERACCINI ed altri. — « Miglioramento delle prestazioni economiche a favore dei cittadini colpiti da tubercolosi » (1026-B).

Seguito della discussione del disegno di legge:

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

Approvazione col seguente nuovo titolo: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 aprile 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade »

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

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

F E R R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'interesse con il quale si è sviluppato il dibattito dimostra come sia vivo e sentito il problema della viabilità in genere. Il fatto che sia stato messo, come si suol dire, il dito sulla piaga, sia pure marginalmente al problema, ci consente di esprimere un giudizio su una materia di scottante attualità.

Dirò subito che il provvedimento in esame lo accettiamo, per usare un termine ormai di moda, come « stato di necessità ».

Non possiamo ammettere in via di principio che, quasi sempre, per ovviare a lacune in materie ove esiste una competenza specifica degli enti locali si vada alla ricerca delle soluzioni in apparenza più facili, cioè quelle che scaricano sugli enti locali stessi il peso delle determinazioni che si vanno ad assumere.

Da tutti i settori responsabili della vita del Paese si elevano grida di allarme per la situazione in verità drammatica nella quale operano oggi comuni e province.

E come si cerca di ovviare a questa situazione? Male, con notevoli ritardi, a volte con provvedimenti che concorrono ad aggravare lo stato già di per sè di notevole disagio.

In forza di alcuni provvedimenti di legge — la 126 prima e la 181 dopo — si era cercato di procurare mezzi per la sistemazione delle rete viaria nazionale. I mezzi, in verità, scarsi di cui si disponeva venivano suddivisi tra ANAS, province e comuni. Da qui si ebbero i primi programmi di intervento.

È innegabile che tali provvedimenti contribuirono ad un notevole miglioramento della viabilità dell'intero Paese: amministrazioni provinciali sollevate dalle spese di manutenzione per grandi arterie, assunte dall'ANAS; comuni sollevati dal peso di onerose opere di manutenzione, di sistemazione di strade secondarie con la classificazione delle stesse strade a provinciali.

Il guaio è sorto quando le lungaggini burocratiche, l'aumento dei costi, l'indisponibilità della Cassa depositi e prestiti, l'esaurimento dei cespiti delegabili hanno ritardato i tempi di attuazione dei programmi a suo tempo predisposti.

Qual è stato il risultato? L'ANAS non è in grado di completare i programmi, le province, per l'aumento dei costi e per l'indisponibilità della Cassa depositi e prestiti, si trovano nella necessità di rivedere i programmi incompiuti, i comuni senza più cespiti delegabili non sono in grado di fruire dei finanziamenti loro concessi.

Quindi paralisi totale. Il Ministro dei lavori pubblici si preoccupa di questo stato

di cose e chiede mezzi al Ministero del tesoro. La risposta, afferma il Ministro in Commissione, è stata negativa.

Allora si va alla ricerca di una soluzione tenendo conto di una diversa utilizzazione dei mezzi di cui si dispone. Da qui la legge in esame. Da qui quello che abbiamo definito « lo stato di necessità ».

Con questo limite e con questa premessa, a noi la proposta sembra accettabile. Sembra accettabile, primo, perchè rimette in movimento una mole ingente di opere da parte dell'ANAS la cui definizione è attesa dalle popolazioni locali; secondo, perchè sblocca, con la modifica « sino al 100 per cento » del contributo, una lunga serie di opere di interesse provinciale e comunale capaci di soddisfare pressanti esigenze.

Altro aspetto positivo, a nostro giudizio, è rappresentato dalla possibilità che si apre alle amministrazioni provinciali di poter fruire dei finanziamenti di cui all'articolo 4 lettera *a*) per la sistemazione, ammodernamento e costruzione di strade provinciali, possibilità non ammessa dalla 181.

Se questo stato di cose però può andar bene in una situazione di emergenza, non riteniamo che esso possa servire a concludere un discorso.

La 126 venne accolta con favore, in modo particolare dalle amministrazioni locali, perchè veniva a portare un minimo d'ordine in una materia assai disordinata e per la prima volta introduceva un metodo programmato per la sistemazione della viabilità minore.

Sembra anche a noi che, esaurita o in via di esaurimento la prima fase, occorre promuoverne una seconda, tenendo conto che bisogna cominciare a considerare anche la viabilità regionale. Un primo concreto aiuto può venire dall'ANAS. Se l'azienda cioè, in virtù di questo provvedimento, viene a togliere qualche cosa destinata alle amministrazioni locali, qualche cosa ha il dovere di restituire, subito, senza necessità di provvedimenti straordinari. Basta che essa proceda d'intesa con le amministrazioni provinciali ad una nuova classificazione di strade provinciali che, in virtù degli ammodernamenti effettuati, hanno acquisito le caratteristiche per essere classificate statali. Con questo provvedimento sarà possibile recare un contributo concreto alle stesse amministrazioni provinciali, sollevandole da ingenti spese di manutenzione: cioè sarà questo in definitiva un piccolo segno di riparazione.

Lo stesso Ministero, tenendo conto che i piani di classificazione risalgono ormai al 1959-60, ha il dovere inoltre di affrettare i tempi per un nuovo provvedimento straordinario.

Lo sviluppo della motorizzazione, nuovi insediamenti industriali, l'incremento di attività turistiche reclamano nuovi ed efficaci provvedimenti.

Una considerevole rete autostradale è in grado oggi di assicurare rapide ed efficaci comunicazioni. Dobbiamo quindi rivolgere un impegno intenso, deciso ed efficace alla viabilità minore. E credo sia questo il momento più adatto e opportuno.

Prima di concludere, mi permetto di richiamare all'attenzione dell'onorevole Sottosegretario un ultimo motivo: esso riguarda l'intervento per le opere di bonifica.

Per le strade considerate « opere di bonifica » la situazione è la più difficile e la più drammatica. Sono migliaia i chilometri di strada costruiti in questi ultimi anni la cui manutenzione grava o sui consorzi di bonifica o — quel che è peggio — sui consorzi di utenti.

È vero che le competenze in materia investono il Ministero dell'agricoltura, ma credo sia il caso di dare una paternità unica a queste opere il cui costo di manutenzione va a ricadere sulle spalle degli utenti che poi sono quelli più poveri, trattandosi in genere di piccoli proprietari, coltivatori diretti.

Onorevoli colleghi, ho finito. Voglio augurarmi che il dibattito che si conclude possa richiamare il Governo ad una maggiore attenzione su un problema di particolare importanza e che l'occasione di questo incontro costituisca l'avvio per nuovi provvedimenti sui quali — auguriamocelo — il Senato sia chiamato presto a decidere. Con questo augurio, il Gruppo del Partito socialista italiano esprime il suo voto favorevole al provvedimento in esame. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Morlino, 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,

discutendosi il disegno di legge n. 783 recante nuove disposizioni per l'ANAS,

impegna il Governo a risolvere il problema della strada statale n. 36 predisponendo i provvedimenti amministrativi più opportuni per definire complessivamente gli stanziamenti ed i tempi per la esecuzione delle opere necessarie sia al completamento del raddoppio del tratto Lecco-Colico sia per l'attraversamento dell'abitato di Lecco, di guisa che sia possibile dare alla regione Lombarda ed agli altri Enti locali le certezze pregiudiziali per la programmazione urbanistica e per una politica dei trasporti, necessarie ad assicurare la continuità dell'espansione produttiva e dell'occupazione del territorio interessato.

2.

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

* M O R L I N O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto di intervenire nella discussione generale su questo disegno di legge per sottolineare un problema di ordine particolare che si riferisce alla complessa vicenda della cosiddetta statale n. 36. Faccio questo pur avendo presentato un ordine del giorno *ad hoc* e pur avendo aderito all'ordine del giorno del collega Catellani che ringrazio per l'iniziativa, che ha avuto l'adesione di tutti i colleghi delle province di Como, di Bergamo, oltre che della Valtellina. È una posizione, questa, che simboleggia l'adesione che certo non sarebbe mancata, io credo, da parte di tutti i colleghi della regione lombarda perchè vi è unanimità nella regione lombarda nel ritenere questo tema di ordine pregiudiziale.

Non meravigli l'onorevole Presidente e gli onorevoli colleghi il fatto che in una discussione di ordine generale come è questa anche a chi parla (come del resto è accaduto anche ad altri) accada di sottolineare un tema così concreto e specifico e che faccia questo chi, anche quando si sono discussi argomenti di ordine generale — vuoi le regioni, vuoi il divorzio, vuoi la legislazione agraria — ha cercato non già di soffermarsi soltanto su quelle leggi ma di raccordarle ad una prospettiva politica più generale. Non meravigli, ripeto, che questa volta io segua un procedimento inverso, cioè che per motivare e — dico subito all'onorevole Sottosegretario — limitare il senso del voto favorevole a questo disegno di legge, io parli (come del resto è stato fatto anche nel precedente intervento con molta puntualità) di un caso concreto, perchè in fondo le leggi valgono sempre non in sè, ma per quello che se ne può dedurre di corollari concreti, per quello che in modo induttivo se ne può ricavare per un discorso di prospettiva di politica generale. E non meravigli nemmeno che ciò venga fatto in questo Senato dove è giusto, come dice la Costituzione, che i parlamentari rappresentino tutta intera la nazione: fra le tante ragioni che legittimano il bicameralismo, invero, è anche la sempre più differenziata caratteristica che, pur nel permanere delle leggi elettorali, caratterizza la composizione di questa Camera, cioè il fatto che il metodo elettorale, mentre consente di dare una prevalenza notevole, evidentemente perchè mancano le preferenze, alla designazione dei partiti, contemporaneamente fa sì che il rappresentante di un collegio senatoriale sempre di più venga a caratterizzarsi come rappresentante complessivo di tutta intera l'area nella quale è stato eletto. Questa circostanza rende più pregnante il nostro dovere di raccordare a prospettive generali, ma anche a problemi particolari, concreti, la nostra attività.

Il taglio del mio intervento si giustifica, del resto, per il carattere di provvedimento concreto che il disegno di legge presenta. Ci si trova di fronte, infatti, ad uno dei casi tipici in cui, sotto forma di norma, noi approviamo un provvedimento di tipo amministrativo. Proprio per questo esso ha un limite e solo per questo, a mio avviso, se cioè viene mantenuto entro questo limite e con

questo significato, può essere approvato ed avere con molte probabilità anche il voto dell'altro ramo del Parlamento.

L'egregia relazione del senatore Sammartino, presentata con una puntualità di cui gli siamo grati, è riuscita a farci capire di che si tratta e questo è un merito notevole anche perchè quando le cose sono molto semplici stranamente diventano meno comprensibili. Ringrazio quindi il senatore Sammartino per averci reso comprensibile il significato di questo provvedimento. Ci ha detto il collega Sammartino una cosa molto importante — e vorrei che il Governo ne tenesse conto — quando ha affermato di aver superato le notevoli difficoltà e resistenze, presenti anche nella maggioranza, all'approvazione di questo provvedimento. Il Governo, in sede di Commissione, ha indicato in modo puntuale e preciso i problemi concreti, cioè i modi attraverso i quali effettuare un dato tipo di spostamento di fondi e di disponibilità. E allora, se noi siamo stati sollecitati ad approvare il provvedimento con queste motivazioni, vogliamo che, nell'esecuzione di questa legge, si resti fedeli a questo tipo di motivazioni; cosa che non sempre accade allorchè si motiva l'approvazione di determinate leggi.

Altro punto fondamentale: noi crediamo che questa legge si possa approvare in questi termini e nella misura in cui la si concepisca come strumento per l'utilizzazione di alcune disponibilità finanziarie, determinatesi per certi proventi, al fine di accelerare la spesa pubblica e non di ritardarla; dico ciò perchè accade più volte di essere chiamati ad approvare certi spostamenti finanziari allo scopo di accelerare la spesa pubblica e poi si scopre che si tratta di pretesti per ulteriori ritardi.

Vorremmo che l'onorevole Ministro effettuasse, almeno nell'altro ramo del Parlamento, un inquadramento di questo disegno di legge nella prospettiva più generale del problema. Vorremmo cioè che questo provvedimento venisse inquadrato nell'ambito di una politica stradale del nostro Paese o meglio nell'ambito di tutto ciò che una politica stradale dovrebbe realizzare.

Vi è nella relazione del Governo il riferimento a problemi che attengono alla funzionalità dell'ANAS e ai suoi servizi, ma devo dire con tutta sincerità che la motivazione di un'ulteriore funzionalità dell'Azienda viene collocata in questo discorso nel modo più astratto. Non vi è infatti un minimo di riferimento ai compiti concreti che l'Azienda viene chiamata ad assolvere e nessun riferimento alla prospettiva, che pur abbiamo di fronte, dell'attuazione dell'ordinamento regionale.

Per la verità devo dire che tutta l'amministrazione dei lavori pubblici, relativa cioè al settore al quale si pensava con molta semplicità da parte degli autonomisti come alla materia in cui sarebbe stato più facile e semplice realizzare il decentramento generale e in particolare il decentramento amministrativo, non accenna minimamente alle prospettive entro le quali dovrebbe porsi il problema. Ecco perchè vorremmo, nel momento in cui segnaliamo i limiti in cui approviamo non una legge, ma un provvedimento sostanzialmente amministrativo a contenuto incerto, che esso restasse certo almeno per le motivazioni che ci hanno indotti a votarlo, e che ciò venisse chiarito nel concreto delle situazioni. Siccome il discorso cui accennavo prima potrebbe sembrare un discorso attinente ad una prospettiva meramente astratta di ordine istituzionale, noi poniamo il tema in termini di esperienza concreta.

Il tono, le abitudini che hanno preso i dibattiti di questo tipo non consentono evidentemente di far apparire di qualche utilità il ripercorrere la storia di una vicenda come quella dell'ANAS che va posta all'attivo delle nostre esperienze amministrative; è una vicenda di notevole interesse quella che si è svolta intorno all'esperienza dell'Azienda delle strade statali. È uno degli esempi tipici di come in questo nostro Paese si è riusciti qualche volta, al di là di una grossa vicenda involutiva e confusa degli istituti amministrativi, a cogliere felici intuizioni di modernità, felici intuizioni di capacità operativa.

Chi ha potuto conoscere per motivi professionali la vicenda dell'ANAS può aver colto come qui si sia realizzato, prima ancora di mutuarlo dalla traduzione delle letterature straniere, l'esempio tipico di quello

strumento amministrativo che oggi ci viene riproposto come novità sotto la terminologia delle agenzie, ma che è stato l'esempio tipico di un modo di operare con funzionalità, con efficacia, con rigore amministrativo e con alta qualificazione tecnica all'interno di un obiettivo come quello di dotare il Paese di una rete stradale valida ed efficiente, con risultati veramente considerevoli.

Ma qual è il tipo di prospettiva rispetto alla quale, man mano, questo organismo è venuto perdendo quei caratteri positivi che erano nella sua intuizione ordinaria e che, da una parte per insufficienza di stanziamenti e dall'altra per l'assenza di quel tipo di organicità, di sistematicità che erano all'origine dell'Azienda, sono stati perduti? In fondo si è trattato di una delle prime aziende, di uno dei primi fatti amministrativi nei quali la realtà regionale era stata concepita con molta chiarezza; era stata, l'ANAS, una delle prime organizzazioni concepite con una struttura di tipo compartimentale, e chi ha conosciuto l'organizzazione interna di questa azienda ha scoperto che anche in essa vi era un tipo di responsabilizzazione, di articolazione, di coordinamento di servizi, di possibilità di intervento all'interno di questo organismo, sì da farne veramente un esempio eccezionale di funzionalità.

Stranamente questo organismo, direi anticipato per l'epoca in cui è sorto rispetto a certe funzioni, venendo tempi più moderni, più progrediti — nei quali, in una generale prospettiva di rinnovamento degli istituti amministrativistici si pensa ad organismi di questo tipo — lo troviamo invece paralizzato e in gran parte distorto rispetto al tipo di funzionalità originaria. Distorsione che si verifica anzitutto, non già per una mancanza di programmazione all'interno dei servizi dell'organismo, ma per il mancato inserimento dell'organismo stesso nell'ambito di quel tanto di programmazione intorno al fatto stradale che in alcuni casi, come vi dirò fra poco, rappresenta l'ipotesi di sviluppo risolutiva per certe zone nella prospettiva dello sviluppo economico; e, d'altro canto, per l'impossibilità di dare certezza alla serie di altri organismi che intorno a questa Azienda vengono a muoversi e vengono a collocarsi.

Ecco qui che la storia della statale 36 diventa tutt'uno con la storia dell'Azienda, con la storia dell'incapacità a realizzare, avvalendosi di questo organismo, un minimo di programmazione. Questa è la strada che da Milano passa per Lecco, capoluogo del collegio di cui sono rappresentante, raggiunge Colico e mette in comunicazione tutta la Valtellina col resto d'Italia. È la strada che mette in comunicazione una intera regione, una realtà come la Valtellina — credo di non sbagliare, collega Catellani — di 170-180 mila abitanti, con una realtà come la parte lecchese del territorio della provincia di Como di 120-130 mila abitanti (qui l'incertezza è data dai riguardi per certe ragioni di confine che abbiamo da delimitare nelle prospettive di autonomia del territorio lecchese) e contemporaneamente mette in relazione tutta questa realtà con Milano. E la mette così poco in relazione che si realizza questo fatto: l'area lecchese ha avuto un tipo di progresso economico — fornirò in una apposita pubblicazione le cifre esatte per non tediarvi adesso — che ha registrato un ritmo di sviluppo dei più alti non della Lombardia, ma del mondo in questo periodo, e contemporaneamente abbiamo una confinante realtà economica valtellinese che ha subìto nel corso di questi anni un processo di degradamento economico, nonostante la vitalità e la capacità di quella popolazione; i dati che pubblicherò, letti con la provvisorietà con cui essi normalmente si leggono, registrano un decremento di popolazione nella Valtellina, un saldo negativo crescente, che non rappresenta, peraltro, il vero saldo negativo. Infatti, se guardate attentamente queste cifre, scoprite che vi sono almeno 4.000 — cosiddetti nella terminologia locale — lavoratori stagionali; e se andiamo a guardare l'incremento del reddito *pro capite* di questa provincia noi troviamo che in una provincia di questo tipo tale reddito segna una stasi e nel corso di qualche anno anche un decremento, in particolare se viene commisurato alla produttività delle unità attive. Ma se andate a guardare ancora meglio queste statistiche, troverete che, di fronte a un'area lecchese dove l'agricoltura — che pure aveva tutte le tradizioni di agricol-

tura evoluta della Brianza — è scesa, nel rapporto col processo di industrializzazione, al di sotto del 4 per cento, nell'area valtellinese le cifre degli addetti all'agricoltura (e sappiamo di che tipo di agricoltura povera si tratti) corrispondono a quelle di certe zone del Mezzogiorno. Questo spiega perchè nella graduatoria del reddito, che riflette il progresso economico, la provincia di Sondrio ha visto anno per anno scendere di grado il suo posto.

Ora come si spiega che due realtà così contigue rivelino questa differenza? Si spiega soltanto col fatto che si ha della programmazione un criterio astratto, mitico, per cui si ritiene che la programmazione economica sia rappresentata soltanto o dalle profezie econometriche o dall'attesa di conti, come si diceva col linguaggio agricolo, che non tornano mai, anzichè capire che la programmazione economica, non solo sul piano nazionale ma anche sul piano locale, deve coordinare una serie di fatti e una serie di interventi, sul presupposto però che, area per area, lo sviluppo di una zona è riconducibile tutto a un fatto originario e a un fatto risolutivo del tipo che ho indicato. Si scopre, così, a questo punto che molte volte, in particolare nelle zone depresse all'interno dell'area sviluppata del Paese, l'equilibrio dello sviluppo economico, quell'equilibrio che è necessario non solo per aumentare la produttività complessiva del sistema ma che è necessario per garantire e assicurare che lo sviluppo si muova in modo omogeneo e non abbia eccessivi costi economici e poi i costi di ulteriori forme di aggravamento della congestione, si realizza intervenendo con la tempestività necessaria per la soluzione dei problemi posti dalla necessità di un efficiente sistema di comunicazione stradale.

Ora, se la richiesta unanime della costruzione di 40 chilometri di strada statale — sulle migliaia di chilometri che sono stati costruiti! — fatta da una regione come la Lombardia, che ha un peso notevole sotto il profilo della rappresentanza parlamentare, è stata disattesa così sistematicamente nel corso di questi anni, non è possibile spiegare questo senza ricondurci all'individuazione di un vizio di fondo in ordine al modo di concepire la politica di strumentazione dell'ANAS. Si tratta di un'Azienda che è stata costruita come un'agenzia, che dovrebbe corrispondere ai relativi criteri oggettivi e conformarsi ad essi. Ma c'è indubbiamente qualcosa che distorce l'attività dell'Azienda rispetto al conseguimento degli obiettivi suoi propri e non le consente non dico di realizzare quest'opera (perchè in questi due anni, grazie alla solidarietà lombarda, all'impegno degli amici della Valtellina, del senatore Catellani e del senatore Valsecchi, grazie alla solidarietà di tutti gli altri parlamentari delle provincie di Como e di Bergamo e alle continue sollecitazioni del comitato regionale lombardo per la programmazione, siamo riusciti a farne costruire un primo tratto, un secondo tratto ed una serie di lotti di questo tipo) ma di programmarne il completamento. Ma qui è il vizio! Qui non si giustificano più l'Azienda, l'agenzia, le prospettive nuove verso cui avviare la nuova amministrazione, se non si dà la certezza circa queste prospettive.

Dovete pensare che una strada di questo tipo sopporta un traffico che ha già raggiunto nelle ore di punta le 2.000 macchine all'ora; e tutti sapete che tipo di strada è (lungo il lago di Como)! Immaginate che solo una azienda di produzione di bibite che si consumano anche nella nostra *buvette* fa sì che in questa strada passi un camion ogni quattro minuti; e tenete conto del fatto che una nuova azienda che si andrà ad insediare in Val Sassina per la produzione dello stesso tipo di prodotti causerà analoghe conseguenze! Perciò potete rendervi conto di come questa incertezza sui programmi (potete anche stabilire di farla costruire fra 10 anni, ma dovete dirci l'anno in cui la farete costruire) sia tra le cause che originano le difficoltà all'espansione produttiva (sì, l'economia è fatta da psicologie delicate che bisogna garantire, ma è fatta anche dalla funzione disincentivante alle iniziative causata dall'arbitrarietà e dalla provvisorietà dell'azione amministrativa). Ora, mentre noi creiamo degli organismi speciali, distaccandoli dal corpo vivo dell'amministrazione e facendone delle aziende specializzate e, secondo quanto

si legge nei trattati di diritto amministrativo, per la cura di interessi specifici, particolari da perseguire con organicità e con autonomia rispetto — in questo caso non viene detto — alla disorganicità generale dell'amministrazione dello Stato, potete capire che operando in tal modo questo obiettivo non si realizza e non viene a concretarsi. Ed allora ne deriva la serie di fenomeni di incertezza che si stanno determinando rispetto ad una realtà come quella lecchese la cui economia è una tra le più fiorenti, più solide e più vitali (non leggerò qui le cifre relative per non tediare, ma saranno pubblicate, come già ho detto, a parte). È una economia che vive sul filo del mercato internazionale: basti dire che il 60 per cento di tutta la minuteria metallica italiana si realizza in quella zona: le cose più moderne, dagli elettrodotti che vengono esportati in America, nell'Africa e nei Paesi in via di sviluppo fino ai piatti parabolici dei telestar. È una realtà interessantissima nella quale finora non è intervenuta nessuna azienda di Stato (quindi è evidente la vitalità tutta particolare di questa economia) e nessun complesso — come si usa dire — di tipo monopolistico. Ma potete capire che questa realtà scoppia di fronte ad un'altra realtà, a quella di un'altra provincia, la quale invece continuamente vede degradare il suo reddito. E una realtà di questo tipo non riesce ad avere previsioni. Si è insediata recentemente una amministrazione comunale di alta qualità, di notevole impegno, di notevole rigore, direi, culturale e politico nel portare avanti dei programmi di tipo moderno per rispondere alle richieste di un'industria ad alto livello tecnologico, ad alta tensione imprenditoriale, ma alla sua azione, non conoscendosi in atto quale possa essere il sistema di comunicazioni, non si offre nessuna prospettiva circa le aree di ulteriore dislocazione delle attività industriali. Invece la prospettiva più semplice per questa realtà che si trova alla punta estrema del romantico lago sarebbe quella di trasferire tutte queste attività e queste possibilità ulteriori nella parte dell'alto lago che verrebbe congiunta da questa strada allo sbocco della Valtellina. Si tratta di un complesso di capitali, di fatti tecnologici che o si disperdono, o qualche volta vanno ad ubicarsi alla periferia milanese per essere assorbiti nel complesso della realtà di questa periferia. Quando, allora, ci lamentiamo del perchè si verifica la congestione, del perchè lo sviluppo avviene in modo disorganico, del perchè si determina questo complesso di problemi, ebbene, dobbiamo renderci conto che tutto ciò non avviene a caso; non è frutto solo di pravità politica, di pressioni di interessi, bensì è frutto, probabilmente, qualche volta del modo non chiaro con cui gli strumenti esistenti sono utilizzati, della mancanza della capacità necessaria per utilizzarli per quanto essi possano dare di valido e di vitale, facendoli restare aderenti al significato attribuito alla loro origine.

Comunque noi vorremmo sentire una parola di più, e non solo su questi aspetti. Io ho ascoltato il discorso di Stefanelli, discorso critico, ma limitato, anche se con qualche accenno importante, al tipo di spostamento che qui si realizzerebbe tra stanziamenti a favore delle strade statali e stanziamenti a favore delle strade provinciali e comunali. Secondo me non è questo il punto fondamentale: questo è un provvedimento concreto; se farete le cose per le quali c'è stato chiesto il voto, queste avranno una loro validità pregiudiziale anche rispetto ai problemi della viabilità comunale e provinciale; ma, ribadisco, se farete le cose per le quali ci avete chiesto il voto, non so poi se questi fondi verranno distribuiti con un arbitrio di cui non conosceremmo il significato. Oltre a ciò dovevate però dirci una parola di più anche rispetto ad un fatto molto importante: dovevate dirci cioè che cosa immaginate di fronte alla prospettiva delle regioni. A questo proposito viene presentato un emendamento che è utile e funzionale per la legge e pertanto non lo contesto: si tratta di un emendamento di tipo strumentale con il quale la Commissione ci propone una nuova classifica delle strade prevedendo oltre alle strade statali quelle di grande comunicazione. Accettiamo pure tale classificazione, tanto ci si tro-

va di fronte, come ho detto, ad un provvedimento concreto e non ad una legge; diteci però che cosa immaginate sulla prospettiva di una competenza in materia di lavori pubblici e in materia di strade che fa posto alle regioni in un modo particolare. Infatti sapete meglio di me che la competenza in materia di lavori pubblici e di strade trasferita alle regioni non è generica e generale come la competenza in materia di agricoltura e di turismo, ma è limitata alle strade, alle attività (come per i trasporti, eccetera) che sono di interesse regionale. Ora di questa definizione, di come cioè individuare una dimensione tra strade di interesse provinciale e comunale, strade di interesse nazionale e strade invece che siano di interesse regionale — cui pure bisogna far posto in virtù del dettato costituzionale — non c'è qui alcuna traccia. Io sono seriamente preoccupato perchè, senza questa definizione, ignorandosi, come per molte cose ci pare di capire, da parte dell'amministrazione dei lavori pubblici, la prospettiva regionale, non avendola presente, anche se si potrebbe credere di fare una politica di saggia o abile o furba difesa di prerogative di tipo nazionale, non vorrei poi che per questa via si realizzasse un risultato del tutto opposto. Infatti, quando andremo ad applicare questa legge, vedremo che in fondo la questione della statale n. 36 affidata alla regione lombarda sarebbe stata risolta da 10 anni, non essendo stato percepito dallo Stato sin qui il valore nazionale di questa prospettiva. Nessuno si è ricordato che il fatto di collegare due province, con un raccordo interno a una regione, rispondeva ad un interesse nazionale preminente che imponeva di fare quest'opera prima di tante altre strade, anche della stessa Lombardia, che rispondevano ad un interesse minore. Se non si è avuto cura di calcolare che quest'opera serve sì alla Valtellina, serve sì al territorio lecchese, serve a collegare il territorio lecchese alla rete di autostrade che altrimenti non tocca un'area vasta come questa, ma domani dovrà servire sicuramente a raccordarsi con l'impegno che stiamo portando avanti per il traforo ferroviario dello Spluga, sarà la via di comunicazione per il traforo stradale dello Stelvio, se questa cura di interessi nazionali non si è espressa in un'opera, difficilmente potrete venirci a dire, in sede di delimitazione di competenza delle regioni, che questa è materia di competenza nazionale. Cioè, tanto per intenderci, quando andremo a definire la materia di competenza nazionale e la materia di competenza regionale non potremo invocare astratti criteri, ma dovremo scendere al concreto; e se l'amministrazione certe realtà non le ha considerate dalla visuale dell'interesse nazionale, difficilmente potrà poi in quella sede venirci ad affermare che rispondono ad un interesse nazionale. Difficilmente l'amministrazione potrà fare questo quando certe strade, come questa — e ce ne sono altre — le ha considerate nei suo atti, nella sua presa in carico, come fatti di tipo soltanto locale, affidati soltanto all'iniziativa locale.

Noi oggi possiamo parlare di questa strada e possiamo proporvela perchè due amministrazioni locali — la Camera di commercio di Sondrio e la Camera di commercio di Como — in proprio hanno studiato il progetto e lo hanno presentato come un progetto proprio, che l'ANAS ha accettato ed apprezzato, ma fatto a spese delle due amministrazioni locali. Quando opere nazionali che hanno addirittura questa impronta di vie di grande comunicazione sono dall'amministrazione considerate come un fatto talmente localistico da richiedere la congiunta iniziativa delle due amministrazioni per portare avanti il loro progetto, diventa evidentemente difficile riaffermare, quando si ripartiscono le competenze, il valore nazionale di queste iniziative. Il corretto rapporto Stato-regioni non è fatto di discussioni abbandonate agli uffici legislativi dei Ministeri: è fatto di un'opera concreta, di un rapporto di tipo concreto che faccia veramente apprezzare, nel concreto, il senso della solidarietà nazionale.

Ma vi è un altro punto molto grave e molto importante che emerge dal taglio di cui si parla. Qual è, in fondo, il vantaggio che sia una azienda e non una normale amministrazione a curare e a realizzare certi

obiettivi? È che l'azienda, per la maggiore scioltezza che ne caratterizza l'attività, può compiere, con le caratteristiche di una sorta di imprenditorialità pubblica, le opere necessarie per la realizzazione di un obiettivo. Invece ci siamo trovati di fronte al fatto stranissimo che l'Azienda ha approvato il progetto, che il progetto è stato discusso e mandato avanti e che poi qualche privato urbanista di una rispettabilissima associazione ha dichiarato in una seduta di un pubblico organismo, come è la Camera di commercio di Como, che erano tutte fantasie perchè comunque avrebbero ricevuto dal Ministero della pubblica istruzione il divieto di portare avanti il progetto stesso. Nessuno ha creduto a queste cose e cioè al fatto che dei privati urbanisti, partecipi di meritorie associazioni, ma private, fossero così capaci da impedire anche questi tipi di attività. E invece poi ci siamo trovati di fronte al voto del Consiglio superiore delle antichità e belle arti, in base al quale, nonostante questo progetto fosse stato studiato dall'amministrazione, realizzato dalla SPEA, cioè dalla società che ha fatto le migliori autostrade del mondo, quelle nostre, con una consulenza paesaggistica unica, fosse stato redatto con cura particolare (dato che, oltre ad aver tenuto conto di tutte le esigenze paesaggistiche, prevedeva una variante nella quale erano previste anche ulteriori cautele per tutelare effettivamente il paesaggio, che non verrebbe tutelato dalla semplica manutenzione della strada che corre lungo il lago), il progetto è stato bloccato; e gli ostacoli sono stati rimossi non perchè l'Azienda in quanto tale abbia potuto, con tutta la sua capacità aziendale, sviluppare una azione a tale scopo, ma solo grazie alle solite fatiche che trasformano i parlamentari in amministratori locali e che li portano ad adempiere una funzione di amministrazione e non di controllo e di legislazione. Questi ostacoli cominciano man mano ad essere rimossi, senza che si abbia però la certezza sulla prospettiva di cui parlavo prima.

Qual è allora la preoccupazione di cui noi vorremmo si facesse carico il Ministero? Che di fronte alla prospettiva regionale, se non si dimostra l'effettiva vitalità della sua funzione, l'azione dell'Azienda per le strade non resti integra e valida. A mio avviso questa funzione c'è, ma alla condizione che sia provata la validità concreta, non astratta, di un organismo di questo tipo.

La politica delle strade non è solo quella delle autostrade, perchè se così fosse non basterebbe un'Azienda: sarebbero necessari l'amministrazione dei lavori pubblici e gli organismi concessionari che sono stati capaci di dotare il Paese delle autostrade con una rapidità eccezionale.

Un calcolo preciso che è stato fatto dall'amministrazione provinciale di Milano ci ha dimostrato che se l'autostrada del Sole fosse stata costruita con i meccanismi ordinari l'anno scorso, quando è stato compiuto questo studio, saremmo stati ancora fermi a Piacenza: non saremmo andati oltre la Milano-Piacenza, calcolando i tempi con cui si esegue questo tipo di attività!

Evidentemente le grandi infrastrutture nazionali — si è visto — potrebbero essere affidate agli organismi ai quali ci si è rivolti con tanto successo, lasciando alla amministrazione solo funzioni, appunto, di amministrazione e di erogazione dei mezzi.

Va considerata la competenza delle regioni, che si rivelerebbe più vitale per queste strade, che, ripeto, sono sì nazionali, ma nella misura in cui i relativi tratti vengano concepiti — o, nel caso, trascurati — di interesse nazionale, altrimenti vanno considerati come tratti a sè e come fatto localistico.

Ci si può riempire di tutta l'enfasi e parlare di strade nazionali di grande e di media comunicazione, ma queste cose scompaiono quando si scende all'esame concreto della loro utilità e validità. Un'area come la Valtellina, con tutto quello che essa significa, non solo storicamente, ma anche, se non altro, sotto il profilo dello sviluppo turistico, oppure una area di sviluppo industriale intenso come quella del lecchese vengono tagliate fuori dall'autostrada e dal tratto che porta da Lecco ad Agrate per collegare questa strada non si sa con chi, come, dove e quando! Questo provvedimento non lo dice, e il giorno dopo la sua approva-

zione presenterò, insieme ad altri colleghi, una interrogazione per saperlo in concreto, senza dover fare quelle defatiganti cose rappresentate dall'udienza dal Ministro, dalla delegazione dal direttore generale dell'ANAS, dalla telefonata all'amico d'infanzia che ha fatto carriera e nel frattempo ci garantisce la possibilità di esercitare le nostre funzioni di parlamentari più di quanto non si riesca con le colleganze della vita politica.

Noi dobbiamo dare certezza a una realtà economica che è viva e vitale e che serve al progresso. Dobbiamo renderci conto che non si deve venire al Parlamento o nei convegni o nei congressi a dare la rispostella di come tutto si raccorda alla programmazione economica o, fra qualche anno, alla migliore attuazione dell'ordinamento regionale. Ci vogliono gli atti di concreta amministrazione che realizzino questo tipo di obiettivi.

Nella premessa alla programmazione economica per la regione lombarda, stilata dal CRPE prima dell'attuazione dell'ordinamento regionale, c'era un accenno molto interessante: a che cosa serviva la regione per una regione evoluta come la Lombardia Si diceva lì in forme auliche e direi storicamente precise che la Regione rappresentava l'unico modo di incontrare una realtà che lo Stato italiano non aveva mai incontrato. Non crediamo che l'anarchismo sia stato solo quello dei contadini meridionali che con la bandiera, e qualche volta con la bandiera e con il crocifisso, incendiavano i municipi. C'è un anarchismo all'ingrosso di queste megalopoli che crescono senza il potere pubblico, senza che il senso del potere pubblico faccia sentire la sua capacità di dominare una certa realtà che attraverso l'ordinamento regionale, attraverso i modi nuovi in cui lo Stato viene richiamato all'ordinamento regionale, si deve attuare.

Queste sono le occasioni in cui lo Stato centrale può far avvertire che lo Stato non comincia e non finisce alla regione lombarda, che esiste anche un momento unitario dello Stato che si manifesta nella sua capacità di esprimere certi atti, certi fatti concreti conformemente alla realtà di un determinato territorio e di una determinata zona.

Lo sviluppo del Paese è un fatto complessivo ma per gestirlo armonicamente occorre tener conto di una profonda differenza. Nel Sud è necessario garantire interventi complessivi, è necessario garantire un diretto intervento industriale, con cifre che oggi sono diventate drammatiche ma che, se saranno dell'entità giusta, decideranno se la questione meridionale potrà essere risolta ed eliminata. Infatti siamo ai tempi di questa tragica alternativa. Ma la possibilità di questi massicci investimenti non può derivare che dalla nostra capacità di aumentare la produttività complessiva del sistema. Non c'è progresso di produttività all'interno delle aziende se non garantiamo la produttività complessiva del sistema, se non garantiamo che nelle zone sviluppate tutto quello che di produttività riusciamo a guadagnare nell'ambito dell'azienda non venga perduto per le diseconomie di lavori e di infrastrutture pubbliche esterne.

Molti hanno visto nell'azione che i lavoratori hanno fatto, nelle istanze che i lavoratori hanno portato fuori della fabbrica, solo un fatto sindacale. Ma quando i lavoratori si battono per la riforma sanitaria, per la casa, per i trasporti, per la politica dell'occupazione, cioè si battono per tutto quello che sta fuori dell'azienda, si battono per la vitalità del sistema produttivo, per le premesse stesse del sistema produttivo del nostro Paese, pongono le premesse perchè l'espansione economica, nel modo più produttivo proprio delle zone evolute, possa consentire di realizzare quel tipo di accumulazione di capitale necessario al tipo di massicci investimenti che si devono realizzare con maggiore concentrazione nel Sud.

Queste cose noi le diciamo: le diciamo in questa occasione, le diciamo per il collegio di Lecco, le diciamo per la Valtellina, sapendo di dirle per la terra di colui che ci ha insegnato cos'è lo sviluppo del Paese, cosa sono le prospettive di libertà, di democrazia che in nome dello sviluppo del Paese l'Italia può conseguire. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

B I S O R I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi: da molto tempo si parlava di questo disegno di legge e delle questioni cui aveva dato luogo nella Commissione lavori pubblici. Per diverse ragioni, e in molti luoghi, si seguivano i lavori della Commissione un po' con speranza, un po' con preoccupazione. Oggi io mi compiaccio nel vedere che — per democratico concorso di varie buone volontà — è stato raggiunto in Commissione un contemperamento, che a me pare ragionevole, fra i diversi punti di vista. Per il risultato cui si è così giunti desidero, da parte mia, tributare elogio sia al Governo, sia alla Commissione, e particolarmente al relatore, valoroso e appassionato, che ci ha ragguagliati in modo chiaro e convincente circa le proposte che oggi vengono presentate al Senato.

Detto questo in linea generale, desidero, in linea particolare, esprimere un fervido voto per un'opera della quale mi interesso da anni e che viene giudicata — non solo da me — ormai indispensabile.

Sembra incredibile che nella mia Toscana, un tempo rinomata anche come paese progredito, oggi non esista ancora un moderno collegamento stradale fra il suo maggior porto, quello di Livorno, da un lato e, dall'altro lato, le zone di Firenze, capoluogo della regione, e di Prato, centro della zona toscana più industrializzata. Fra il porto di Livorno e quelle zone si comunica tuttora mediante una strada vecchia di secoli, assolutamente inadeguata al traffico d'oggi, perfino pericolosa sotto certi aspetti. Dagli anni '50 si auspica la costruzione di una moderna arteria. Per parte mia non so quante siano le interrogazioni che ho via via presentate su quell'argomento. Sempre mi è stato risposto che per costruire quell'arteria mancano i fondi.

La mia più recente interrogazione, a risposta scritta, su quell'arteria è del 29 aprile di quest'anno. Non ho ancora ricevuto risposta, benchè il Regolamento del Senato assegni al Governo (com'è noto) un termine di dieci giorni per tali risposte. Non l'ho ricevuta — e me ne dolgo — benchè più volte io abbia pregato anche la Presidenza del Senato di sollecitarla. Spero che, quando questo disegno di legge sarà approvato, non mi si risponderà che mancano i fondi. Voglio anzi sperare che il Ministero dei lavori pubblici abbia tardato a rispondermi solo perchè aspettava a farlo dopo l'approvazione di questo disegno di legge appunto per dirmi che i fondi erano stati ormai reperiti.

Auspico (tengo a precisarlo) che la superstrada livornese venga costruita in modo tale che essa colleghi agevolmente — come sempre ho sostenuto esssere necessario e come scrivevo nella mia interrogazione — « non solo la città di Livorno con la città di Firenze, ma anche e soprattutto il porto di Livorno con la principale zona industriale della Toscana, che ha in Prato il suo baricentro ». Spero inoltre, come pure scrivevo, che detta « grande strada, per poter agevolmente raccogliere il traffico stradale dalla zona industriale pratese da e per il porto di Livorno », abbia per lo meno uno sbocco presso Prato nel cosiddetto « asse attrezzato », e precisamente a Mezzana, mentre un altro sbocco quella « grande strada » potrebbe « avere in direzione di Firenze ».

Non sono il solo ad augurare tutto questo.

Pochi giorni fa il Presidente della Regione Toscana ricordava ad un giornale: « La Toscana, attraverso il Comitato regionale della programmazione, è dal marzo 1968 che ha presentato al Governo un pacchetto di proposte sulla grande viabilità. Ha chiesto innanzitutto quattro strade indispensabili e prioritarie »: al secondo posto c'era « la Firenze-Prato-Pisa-Livorno ».

Alla Camera poi — come risulta dal resoconto sommario del 24-30 novembre (cioè della seduta del 24 novembre, ripresa la mattina del 30) — è stata presentata da vari deputati democristiani e socialisti della Toscana occidentale un'interpellanza nella quale si chiede al Governo « quali interventi pensa di adottare per affrontare i tempi di realizzazione » di tre grandi arterie stradali in Toscana: la seconda è, al solito, « la grande arteria di collegamento di Firenze e Prato con Pisa e Livorno ».

Fiduciosamente, onorevole Sottosegretario, io penserò in particolare a quella grande arteria nell'approvare questo disegno di legge; ed a lei raccomando — senza presentare vani ordini del giorno — che il Governo tenga presente che ormai la costruzione di quell'arteria è veramente indifferibile.

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

B E R T H E T . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, parte di quanto volevo sottoporre alla cortese vostra attenzione in merito al disegno di legge in esame già è stato da altri richiamato; pertanto mi limiterò a due soli argomenti che credo importanti e pertinenti e comunque da tenere in evidenza. Sono convinto che il disegno di legge al nostro esame risponda alle effettive esigenze dell'ANAS; desidererei però sapere se fra queste esigenze sono stati inclusi i fondi occorrenti ed a mio avviso indispensabili per pagare il lavoro straordinario cui i cantonieri devono sobbarcarsi per assicurare la viabilità durante tutti i periodi dell'anno, specie sulle strade di montagna, nonchè se sono stati previsti gli stanziamenti sufficienti per l'acquisto dei terreni espropriati ed occupati ormai da moltissimi anni per la costruzione delle belle strade che solcano il nostro Paese.

È di questi giorni un telegramma del Presidente della Giunta regionale valdostana, il quale è quanto mai preoccupato per le disposizioni che i cantonieri e gli addetti al servizio sgombero neve hanno ricevuto in merito all'orario di lavoro dalla loro Direzione generale ANAS che limiterebbe ad otto ore giornaliere il servizio e precisamente, dalle otto alle sedici, con riposo festivo domenicale. Anche il più ingenuo, la persona più profana in materia di viabilità e di circolazione può capire che disposizioni del genere creano inevitabilmente il caos e possono essere causa di danni materiali ingentissimi. Tutti sanno infatti, per scendere sul pratico, come qui nella città di Roma, appena le strade sono ricoperte da due centimetri di neve, sorgano gravissime difficoltà per il traffico e vi sia molto disagio per tutti.

Vogliamo allora, per un istante solo, portare la nostra attenzione sulle strade di accesso ai trafori alpini, sulla superstrada per esempio, del Monte Bianco, sulle strade nazionali del Gran San Bernardo, del San Bernardino, del Brennero, su quelle di accesso alle stazioni climatiche del Sestrière, del Breuil-Cervinia, di Champoluc, Gressoney, Cogne, Cortina e di altre ancora, ove migliaia di mezzi, dai TIR internazionali, ai *pullmans*, alle macchine di diporto, italiane e straniere, ai *camions* delle varie industrie annidate in tutte quelle valli, circolano con una frequenza sempre maggiore su strade che, dalla sera alla mattina, possono essere coperte da metri di neve senza l'assistenza dei cantonieri o degli spalatori? Questo semplicemente perchè l'ANAS dice di non poter pagare il lavoro straordinario a questo suo personale. Lo sgombero delle strade, come voi mi potete insegnare, dev'essere repentino, istantaneo. Non si può fare nevicare solo nelle ore in cui i cantonieri sono al lavoro. Sono certo, signor Sottosegretario, che ella si è resa perfettamente conto dell'assurdità della disposizione ANAS e vorrà cortesemente intervenire perchè, almeno per la durata del periodo invernale, il servizio di sgombero neve venga assicurato a garanzia di una, se non perfetta, almeno sicura e tranquilla transitabilità di tutte le strade nazionali della Valle d'Aosta nonchè della cerchia alpina. Se mi si concede vorrei ora spezzare una lancia a favore dei piccoli proprietari di terreno delle nostre vallate montane che per lo sviluppo delle strade nazionali si sono visti, di punto in bianco, privati del loro piccolo campicello su cui vivevano e ciò senza riceverne l'equo indennizzo. In Valle d'Aosta ci sono ancora circa 1.000 piccoli proprietari coltivatori diretti, che attendono da 3, 4, 5, 10 anni la definizione della loro pratica. « Campa cavallo » sono soliti dire, in questi casi. Però, ne converrete con me, non è questa cosa nè bella nè giusta. So, in merito, che la Regione sarebbe anche disposta a mettere i suoi uffici tecnici a disposizione per l'istruzione delle pratiche di occupazione o di esproprio. E questo, proprio per accelerarne il loro disbrigo, perchè note sono le condizioni economiche di questa povera gente. Nel raccomandare, pertanto, alla cor-

tese attenzione dell'onorevole Sottosegretario i due problemi sollevati, mi auguro che l'ANAS, col soddisfare le necessità di un pubblico (è vero) sempre più esigente, possa essere sempre più all'altezza del suo compito, per garantire una circolazione più facile e sicura e, se me lo consentite, per il buon nome d'Italia, mèta di milioni di stranieri.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Catellani e di altri senatori.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge numero 783 recante modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181, concernente l'Azienda nazionale autonoma delle strade

con particolare riferimento all'articolo 2 del predetto disegno di legge che destina le maggiori disponibilità finanziarie al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonchè alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali di primaria importanza ed alla costruzione di raccordi autostradali,

impegna il Governo a risolvere l'improrogabile problema del collegamento delle aree depresse della provincia di Sondrio e dell'alta provincia di Como con il resto della Lombardia — al quale anche il Comitato Regionale della programmazione economica della Lombardia aveva accordato il carattere di priorità assoluta — completando il raddoppio della strada statale n. 36 nel tratto fra Lecco e Colico.

1. CATELLANI, VALSECCHI Athos, MORLINO, MARTINELLI, BELOTTI, VALSECCHI Pasquale, COLLEONI

P R E S I D E N T E . Il senatore Catellani ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

C A T E L L A N I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'illustrazione dell'ordine del giorno che ho presentato insieme con altri colleghi, pone un'unica difficoltà, quella cioè di saper trarre dagli innumerevoli e inconfutabili argomenti che sostengono e avvalorano l'oggetto dell'ordine del giorno soltanto i più essenziali e determinanti. In realtà noi ci troviamo di fronte ad un comprensorio all'estremo nord della Lombardia, composto dalla provincia di Sondrio e dall'altra provincia di Como, caratterizzato dagli aspetti più deteriori della depressione socio-economica — basti citare il reddito medio *pro capite* che è fra i più bassi in Italia contro il tasso di emigrazione che è, percentualmente, fra i più alti —; comprensorio che appartiene solo formalmente alla Lombardia come geografia politica, ma non di fatto poichè è congiunto — o meglio diviso — dal resto della regione da quel budello che corre lungo la sponda orientale del lago di Como; strada fatta costruire nel 1821 dal regio imperial governo austriaco e che è rimasta, nella sua struttura essenziale, identica ad allora. E credo, di fronte ad una simile enunciazione, che ogni commento risulti superfluo. Lo studio del professor Ielmoni, con il quale le Camere di commercio di Sondrio e di Como offrivano all'ANAS il progetto esecutivo del raddoppio della strada stessa, poneva e pone in assoluta evidenza le cifre che documentano come la strada stessa abbia superato da lungo tempo ogni limite di saturazione. Alla totale insufficienza si aggiunge l'insicurezza. Mentre vi parlo la strada statale 36 è bloccata da una grossa frana caduta presso Dervio, miracolosamente senza provocare vittime, anche per l'intuito e la prontezza del cantoniere, frana che isola totalmente tutta la provincia di Sondrio e parte di quella di Como dal resto della regione. Basti dire che oggi, per compiere il tragitto Sondrio-Milano di 135 chilometri, si impiegano non meno di 5-6 ore. Vorrei aggiungere a queste considerazioni, onorevole Sottosegretario, il richiamo al piano di sviluppo redatto dal comitato regionale della programmazione economica della Lombardia, nel quale le forze politiche tutte, amministrative e sindacali della regione, componenti il comitato stesso, accordavano unanimemente al radodppio della strada statale 36, nel tratto che corre tra Lecco e Coli-

co, il carattere di priorità assoluta. Il problema è ben conosciuto dall'ANAS e dallo stesso signor Ministro che, nella seduta del 29 aprile di quest'anno, alla 7ª Commissione permanente del Senato, citava appunto tra le opere di primaria importanza la strada statale 36 nel tratto tra Lecco e Colico.

Si tratta anche in definitiva — mi sia concesso affermarlo con tutta coscienza e responsabilità — di rendere finalmente giustizia ai montanari della Valtellina, a questa forte, fedele, onesta e italianissima gente che ha sempre pagato gravosi tributi di sangue quando la Patria l'ha chiamata, che ha sempre subìto l'imposizione fiscale, che è forte ed implacabile con i poveri, senza mai protestare, soffrendo in silenzio.

Onorevole Presidente, erano questi i concetti che informavano l'ultimo discorso pronunciato dal nostro compianto convalligiano Ezio Vanoni proprio da questi banchi del Senato ove la morte lo colse. Io la prego, signor Sottosegretario, di accogliere l'ordine del giorno proposto per poter dire una volta per tutte alla gente della Valtellina che lo Stato si è ricordato di lei. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Murmura e Spasari.

L I M O N I , *Segretario*:

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 783, contenente modifiche alla legge 21 aprile 1962, n. 181;

rilevata l'estrema importanza anche socio-economica del completamento e della razionalizzazione del sistema viario calabrese, specie ai fini dello sviluppo industriale e turistico,

impegna il Governo a disporre la più rapida esecuzione delle opere concernenti le statali 522 e 536, nonchè quella della trasversale Tirreno-Ionio tra Capo Vaticano-Vibo Valentia-Serra S. Bruno-Soverato, come proposto e progettato dall'Amministrazione provinciale di Catanzaro.

4.

P R E S I D E N T E . Il senatore Murmura ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

M U R M U R A . Rinuncio a svolgerlo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Brusasca.

L I M O N I , *Segretario*:

Il Senato,

esprimendo il suo apprezzamento per l'opera svolta dal Ministro dei lavori pubblici e dall'ANAS per l'ampliamento della rete stradale nazionale ed in particolare per i raccordi necessari per ottenere la maggiore funzionalità della rete stessa,

invita il Governo a tenere presente per la più sollecita costruzione il raccordo Predosa Carcare tra le autostrade dei Fiori e Voltri Sempione e quella Torino Savona per liberare la zona di Acqui Terme, comprendente quaranta comuni, dall'isolamento nel quale essa si trova.

5. BRUSASCA

P R E S I D E N T E . Il senatore Brusasca ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

B R U S A S C A . Rinuncio a svolgerlo perchè ritengo di averlo già fatto nel mio intervento durante la discussione generale.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Volgger e di altri senatori.

L I M O N I , *Segretario*:

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 783

impegna il Governo a disporre la più rapida esecuzione delle opere delle strade di alta comunicazione con l'estero ed in primo luogo di quelle che servono ai tu-

ristì stranieri per passare le loro vacanze in Italia.

6. VOLGGER, BRUGGER, TRABUCCHI, DALVIT, OLIVA, SEGNANA, GENCO, BERTHET, SAMMARTINO

B R U G G E R . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B R U G G E R . Credo che questo ordine del giorno non abbia necessità di grandi delucidazioni, purtuttavia vorremmo far presente che noi non ci vogliamo soltanto muovere attorno all'ombra del nostro campanile, come molti ci rimproverano, bensì vorremmo che venissero realizzate delle opere — diciamo anche delle opere necessarie ed urgenti — per sistemare le strade che portano dall'estero in Italia. Non abbiamo fatto distinzione di zona, abbiamo voluto soltanto sottolineare che questa sistemazione comporta una spesa forse notevole, ma rappresenta, come disse il mio collega ieri, un biglietto da visita per i turisti che vengono dall'Europa centrale, orientale ed occidentale. Forse abbiamo dato l'impressione di pensare soltanto alla provincia di Bolzano e alla regione Trentino Alto-Adige. Con questo ordine del giorno vogliamo dimostrare che noi siamo disposti anche ad allargare la nostra visione, purchè si intervenga da parte dell'ANAS con massima sollecitudine ovunque la necessità lo richieda. Noi siamo dell'avviso che anche in questo caso si potrebbe fare una determinata categorizzazione: quelle zone di confine che vengono ritenute tanto importanti per questioni strategiche e per le servitù militari, dovrebbero essere considerate altrettanto importanti per questioni di viabilità nello sviluppo di un'Europa unita che noi tutti auspichiamo. Ci rendiamo e ci dobbiamo rendere conto che lo sviluppo turistico anche in sede europea deve tendere in futuro verso l'Italia; pertanto non dobbiamo dare il pretesto ai turisti di recarsi in altre zone, in altri Paesi a causa della scadente nostra viabilità.

È perciò che vorremmo dare la massima importanza a questo nostro ordine del giorno, pregando il Governo di volerlo tenere nel debito conto. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Ballesi.

G E R M A N O ' , *Segretario*:

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 783, concernente l'ANAS; rilevato lo stato di grave arretratezza del sistema viario marchigiano, causa non ultima della crisi socio-economica in cui versa la regione marchigiana; rilevato altresì che le Marche appaiono quasi isolate dalle altre regioni italiane, in conseguenza dell'estrema difficoltà di accedervi;

impegna il Governo a disporre la più rapida esecuzione delle trasversali di collegamento delle Marche con l'Umbria e con il Lazio ed a provvedere affinchè vengano finalmente ultimati i lavori dell'autostrada del Levante riguardanti le Marche.

7.

P R E S I D E N T E . Il senatore Ballesi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

B A L L E S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero fare una brevissima illustrazione del mio ordine del giorno che ho presentato quando ho visto che qui vi era stata una pioggia di ordini del giorno. (*Interruzione del senatore Maderchi*). È chiaro: di ordini del giorno ne possiamo presentare tutti ed io non potevo esimermi dal presentarne uno, perchè sono convinto che la regione che ho l'onore di rappresentare, cioè le Marche, si trovi effettivamente in una situazione di precarietà nei confronti del problema viario. Si tratta di una regione che si sta distaccando dal resto dell'Italia; vi sono dei colleghi in questa Assemblea i quali più volte mi hanno detto: è bella la tua regione, ma non la si può raggiungere.

Esiste da noi il problema dell'autostrada, signor Sottosegretario, quella autostrada del Levante i cui lavori sono stati cominciati a

Bologna, sono terminati ad Ancona e, saltando radicalmente il territorio marchigiano, sono stati ripresi a sud delle Marche per arrivare sino a Canosa di Puglia. Ebbene, bisognerà pure costruire quel tratto marchigiano che renda veramente funzionale l'autostrada del Levante. Inoltre c'è il problema delle trasversali, problema questo gravissimo nella mia regione in quanto essa si presenta con un sistema di valli a pettine, problema che non può essere ulteriormente eluso. Un mio amico sintetizzò il problema viario della mia regione nel modo migliore quando, partiti da Macerata e arrivati a Foligno, mi disse: siamo arrivati in Italia. Ebbene, veramente eravamo arrivati in Italia perchè da Foligno iniziava la viabilità italiana; prima c'era una viabilità che esiste soltanto nella regione marchigiana.

Pertanto, per questi motivi e visto che gli ordini del giorno erano cominciati a piovere da tutte le parti, ho ritenuto doveroso presentare il mio ordine del giorno che raccomando per l'approvazione al rappresentante del Governo.

P R E S I D E N T E . Essendo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

S A M M A R T I N O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, a questo punto della interessante, nutrita discussione, che segue la discussione franca, meditata, non frettolosa — cominciammo l'esame del presente disegno di legge il 22 ottobre 1969 — svoltasi in seno alla 7ª Commissione e poi nella Sottocommissione, io sapevo di potermi rimettere alla relazione scritta e a quanto, a conforto della tesi della maggioranza, hanno così autorevolmente sostenuto, tra ieri ed oggi, illustri colleghi del Senato. Così facendo, però, cioè rinunciando a parlare, sia pur brevemente, a conclusione dell'ampio dibattito, mi sembrerebbe di non adempiere tutto il mio dovere. Non posso infatti passare sotto silenzio il contributo validissimo di equilibrio e di esperienza qui recato dai colleghi Brusasca, Piccolo, Volgger, Genco, Indelli, Ferri, Morlino, Bisori e Berthet e l'apporto critico dell'opposizione, dato dai senatori Catalano, Raia, Bonazzi, Lusoli e Stefanelli.

Ringrazio cordialmente tutti anche per le parole tanto cortesi che hanno avuto a commento della relazione che, in nome e per conto della Commissione, ho avuto l'onore di presentare.

Il disegno di legge, dunque, viene all'esame dell'Assemblea con modificazioni che, rispetto al testo del Governo, presentato il 5 luglio 1969, sono di non trascurabile entità. Esse sono frutto di un'elaborazione responsabile e, diciamolo subito, risultato di un favorevole incontro tra posizioni e tesi del Governo e posizioni e tesi della Commissione. La favorevole predisposizione del Governo, nella persona del ministro Lauricella e dei sottosegretari Vincenzo Russo e Zannier, di fronte all'atteggiamento prudente o tiepido degli onorevoli senatori responsabili, è valsa a dare un aspetto positivo al disegno di legge e ne ha mutati, in senso assolutamente migliorativo, i lineamenti e la stessa tecnica legislativa.

Questo aspetto, del resto, è stato favorevolmente rilevato da tutti gli oratori intervenuti nel dibattito. Le perplessità del primo momento, che a molti di noi facevano temere conseguenze pesanti nei confronti della viabilità cosiddetta minore, non hanno più ragione d'essere, se si considera la modifica di cui all'articolo 2, in virtù della quale il contributo da concedersi ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 181, alle amministrazioni provinciali e comunali e loro consorzi viene elevato sino al cento per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali e comunali.

Questo traguardo — risulta a tutti noi — era attesissimo da parte degli enti locali interessati e ne sono la prova i voti che sono pervenuti in questi giorni dalle più svariate amministrazioni provinciali e comunali, ansiose di conoscere il consenso del Senato su questo nuovo principio della legge n. 181.

Ricordo, onorevoli colleghi, l'intenso dibattito che precedette, alla Camera ed al Senato, l'emanazione della legge n. 181 e ricordo che, quando si giunse al traguardo dell'80 per cento di contributo, parve senza

altro a molti, di tutti i settori politici, quella una vera conquista del Parlamento a favore degli enti locali. Le stesse opposizioni dovettero moderare le tesi opposte, tanto che nelle dichiarazioni di voto ci fu chi dai banchi di estrema sinistra ebbe a dichiarare che la opposizione sarebbe comunque stata completamente soddisfatta il giorno in cui provincie e comuni fossero stati in grado di costruire le proprie strade con spesa a completo carico dello Stato.

Ci siamo, onorevoli colleghi: con questa legge questo ci proponiamo e facciamo; togliamo agli enti locali un altro fardello pesantissimo, e credo che Parlamento e Governo rendano in tal modo un servizio veramente prezioso alle amministrazioni interessate.

Tutti sappiamo infatti il dramma, chè tale è, di molte amministrazioni, specialmente nelle zone depresse, impossibilitate a reperire la residua somma del 20 per cento quando il limite del contributo di legge sulla spesa non supera l'80 per cento. Valga per tutti l'esempio della mia regione, il Molise, dove da anni non si riesce a utilizzare una spesa globale di 1 miliardo e mezzo, perchè le due amministrazioni provinciali, quella di Campobasso e quella di Isernia, non sono in condizione di reperire i 300 o 400 milioni necessari a coprire il costo globale delle opere stradali programmate.

E continuiamo così a tenere decine di chilometri di strade provinciali ancora da asfaltare e strade di nuova costruzione non trafficabili, perchè incomplete e, di conseguenza, in pieno dissesto e disfacimento.

A pagina 6 della relazione mi sono fatto un dovere di trascrivere la misura dei fondi inutilizzati finora per la viabilità minore a fronte dei contributi promessi. Il totale dei contributi promessi a tutt'oggi è di lire 116 miliardi; il totale di contributi inutilizzati è di oltre 44 miliardi di lire. È una massa di danaro immobilizzata che incide notevolmente sul fenomeno, più volte lamentato, dei residui passivi.

Non è dunque chi non veda, onorevoli colleghi, come, portando il contributo statale al 100 per cento, gli enti locali saranno in grado di utilizzare finalmente tali somme, con inestimabile vantaggio, oltretutto, della occupazione operaia e con riflessi certamente positivi su tutto l'arco economico e sociale. Sicchè sento di poter affermare che, se solo questo passo avanti noi avessimo compiuto con questa legge, essa si raccomanderebbe senza remore al nostro responsabile giudizio favorevole.

Presidenza del Vice Presidente GATTO

(*Segue* S A M M A R T I N O , *relatore*). Il disegno di legge, come è evidente, è nato dalla circostanza che l'ANAS si trova al limite delle sue possibilità. Infatti, poichè l'articolo 5 della legge 21 aprile 1962, n. 181, consente all'Azienda nazionale autonoma delle strade di impegnare anticipatamente gli stanziamenti di bilancio per quattro esercizi, i fondi di cui al capitolo 519, per gli esercizi 1970, 1971 e 1972, destinato alla costruzione delle strade di grande comunicazione, e, per gli stessi esercizi, quelli di cui al capitolo 505, destinato all'esecuzione dei lavori di sistemazione della rete ordinaria delle strade statali, sono esauriti. E non essendo possibile al bilancio dell'ANAS effettuare i necessari agganci degli esercizi successivi con quelli di impegno della spesa, l'ANAS non può, fino al 1973, per le grandi comunicazioni, e fino al 1971, per le strade statali ordinarie, provvedere ad approntare opere anche di urgente o di preminente necessità.

Questo disegno di legge, con il quale, ben inteso, non si esauriscono i problemi della Azienda nazionale autonoma delle strade, consentirà, a nostro avviso, all'azienda stessa di affrontare il completamento delle ope-

re iniziate e l'impostazione di nuove opere di civile progresso.

Con l'articolo 3, la Commissione ha avvertito l'opportunità di colmare una lacuna non più concepibile nella vigente legislazione, che classifica le strade di vario tipo e rispondenti a caratteristiche tecniche ben distinte. La legge 24 luglio 1961, n. 729, aveva introdotto, appena sorvolando, il concetto di strada di grande comunicazione, senza per altro includere tale tipo di strada nella legislazione ufficiale delle strade, contenuta nell'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126. Perciò abbiamo ritenuto non più prorogabile una esatta definizione delle strade statali, le quali vengono classificate in statali di grande comunicazione e statali ordinarie.

L'altro punto sul quale si è fermata l'attenzione dei colleghi che hanno preso la parola su questo provvedimento è quello che il disegno di legge contempla all'articolo 4. Con tale norma si provvede a dividere in due quello che oggi è il servizio amministrativo, suddividendolo dunque in servizio amministrativo e servizio tecnico. Nella relazione ritengo di aver esposto con notevole ampiezza la ragione e la portata di questo emendamento aggiuntivo e perciò dispenso gli onorevoli colleghi da ulteriori considerazioni che, del resto, mi indurebbero a superflue ripetizioni. L'innovazione si giustifica con la mole di lavoro che sta davanti all'ANAS la quale — ciò va sottolineato per intelligenza di tutti — mentre amministra oggi oltre 42.000 chilometri di strade ha lo stesso organico, in personale d'ufficio di ruolo, personale d'ufficio a contratto, personale cantonieri e operai permanenti, del 1961, quando la rete delle strade statali era di poco più di 29.000 chilometri. (*Interruzione del senatore Maderchi*). E allora l'ANAS non aveva i compiti e le attribuzioni che ha oggi, non esisteva ancora il concetto di vie a scorrimento rapido o di raccordi autostradali, nè le esigenze di traffico della comunità nazionale e gli interscambi da e per il nostro Paese erano intensi, sto per dire impetuosi, come lo sono oggi. Aggiungerò che un voto è da farsi in proposito: che al più presto il Governo assuma a sè il problema di una vasta e profonda ristrutturazione di tutta la azienda, onde rendere quell'organismo perfettamente in linea con i tempi e le esigenze nuove. Con seimila cantonieri non si custodisce un patrimonio così vasto e vitale; si aggiunga poi che ai cantonieri, in occasione di pubbliche calamità, od anche solo di tempeste di neve sulle strade di montagna, si affidano compiti tanto diversi dai loro compiti ordinari d'istituto e sappiamo quali atti, spesso persino eroici, tali circostanze impongono ad oscuri operai, quotidianamente assidui lungo le strade statali della Nazione!

Forse la sede più opportuna per porre in termini esatti la questione è quella dell'esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, che è poi prossimo; ma l'occasione non ci dispensa dal raccomandare al Governo che essendo ormai in fase di completamento tutto il grande disegno autostradale — almeno così ci auguriamo — si pensi e si attui un disegno altrettanto coraggioso ed organico di strade, soltanto di strade, di grande comunicazione. Non è novità per nessuno, ritengo, affermare che le regioni, le nostre regioni, ossia quelle depresse, hanno bisogno di strade a scorrimento veloce, aventi, cioè, tutte le caratteristiche delle autostrade.

Strade, quindi, signori del Governo, più strade degne di tal nome! Anche perchè il contrasto fra le autostrade e le normali strade statali si è fatto tanto evidente che è diventato persino crudele! Uscire da un casello autostradale e inoltrarsi nelle strade dell'Appennino è cosa che rasenta il castigo, un castigo alle popolazioni che vi vivono, vi operano, pagano come tutti i cittadini di uno stesso Stato. E qui, tra ieri e oggi, si sono levate voci appassionate, ad indicare, a ricordare problemi viari di importanza essenziale per ogni più svariata zona. Qualcuno ha voluto trovare eccessivo questo fatto — ossia la esposizione di problemi locali in sede di esame di una legge particolare — ma io non vedo in quale altra sede sia ormai più possibile ad ognuno di noi portare in questa Aula problemi di progresso e di vita delle popolazioni che rappresentiamo.

L'ANAS deve completare strade di grande comunicazione. Ricordo che il Comitato regionale per la programmazione economica

della Toscana, per esempio, ci ha ricordato un « pacchetto » di priorità in tema di grandi vie di comunicazione, ponendo in testa la rapida ultimazione della superstrada Grosseto-Siena-Arezzo, e della Firenze-Prato-Pisa-Livorno, di cui ha così eloquentemente parlato poc'anzi il senatore Bisori; la Basilicata, la Calabria, la Sicilia, la Puglia, la Sardegna, il Trentino-Alto Adige, le Marche, la Campania, regioni di cui si sono fatti portavoce qui tanti colleghi, affacciano le più urgenti loro necessità viarie, comuni, del resto, a tutte le regioni, anche le più avanzate d'Italia. Sicchè io non potrei tacere — me lo consenta il Senato con indulgente pazienza — che v'è una regione, la sola regione non ancora inserita nel tessuto della grande viabilità: il Molise.

Perciò vogliano il signor Ministro e gli onorevoli Sottosegretari rivolgere la loro attenzione anche in quella direzione.

Il Molise si trova fra due autostrade, quella del Sole e l'Adriatica, ma l'una e l'altra sono collegate fra loro attraverso una serie di strade da rifare completamente, sia perchè strutturate con la tecnica dei secoli passati, sia perchè soggette a movimenti franosi, spesso di dimensioni impensabili.

Debbo intanto ringraziare, onorevole Sottosegretario, il suo Ministero per avere autorizzato l'ANAS a predisporre la progettazione esecutiva, onde sanare finalmente la piaga secolare delle frane sulla statale n. 86, lungo l'itinerario Isernia-Agnone-Belmonte del Sannio-Carunchio-Vasto e trasformare anche quell'arteria in una strada moderna.

Ma l'ANAS sa che quella regione sta sul percorso più breve tra Roma e la Puglia settentrionale, cioè la Daunia, nel cui versante è in corso la costruzione di una superstrada che salirà a Campobasso. È di qui che quell'arteria, per le zone di Bojano, Isernia e Venafro, dovrà raggiungere il casello autostradale di San Vittore. Questo è l'obiettivo minimo, sul quale da anni puntiamo, allo scopo di fare del Molise una regione di larga e profonda penetrazione.

Concludo, onorevoli colleghi. Ho premesso che la legge in esame deve porre l'ANAS in grado di proseguire nei suoi compiti di istituto. Questi fondi non sono destinati ad autostrade; lo affermo chiaramente e desidero che il Governo lo confermi al Parlamento. Comunque l'ANAS deve completare il programma delle grandi vie di comunicazione e deve provvedere alla sistemazione e all'ammodernamento delle strade statali. Ma non ci nascondiamo le altre necessità che alla Azienda derivano dal fatto di dover essa far fronte all'onere della revisione dei prezzi. Su una spesa di 1.200 miliardi di lire in questi ultimi dieci anni, impiegati naturalmente per opere stradali, l'ANAS ha subìto un maggior costo globale di 120 miliardi.

Non è naturalmente con questa legge che l'ANAS vi può provvedere, perchè le vigenti disposizioni sulla revisione dei prezzi sappiamo che fanno obbligo all'amministrazione di provvedere alla relativa spesa a carico degli stessi capitoli di bilancio su cui è stata imputata originariamente la spesa dei lavori. Occorrerà un nuovo provvedimento che preveda un finanziamento straordinario di pari importo. Avremo perciò da dover occuparci, forse presto, di nuovo dell'ANAS. Intanto io confido, e con me la maggioranza della 7ª Commissione, che il Senato vorrà esprimersi con largo favore sul presente disegno di legge. Grazie. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare il senatore Sammartino per la seria relazione che ha presentato alla nostra attenzione per l'esame del provvedimento riguardante le modifiche all'articolo 4 della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Il puntuale resoconto delle discussioni tenutesi nella Commissione lavori pubblici del Senato riportato nella relazione precitata e la replica del relatore alla discussione generale, relazione e replica che trovano il favore ed il consenso del Governo, hanno semplificato il mio compito e mi consentono, in limiti ristretti di tempo, di svolgere alcune considerazioni sugli inter-

venti dei colleghi della maggioranza e dell'opposizione ed in particolare sull'ultimo intervento svolto dal senatore Morlino riguardante la politica di programmazione per tale settore.

Recentemente, incaricato dal ministro Lauricella di seguire questo disegno di legge, mi sono reso conto delle giuste perplessità dimostrate non solo da parte dei colleghi della opposizione ma anche da quelli della maggioranza sulla prima formulazione del disegno di legge presentato dal Governo; in accordo con il Presidente della Commissione, senatore Togni, venne costituita una Sottocommissione per meglio articolare il disegno di legge originario e renderlo più rispondente alle reali necessità e ad un corretto impiego dei mezzi disponibili.

Ritenevo che le sostanziali modifiche apportate al disegno di legge, che tendevano a distribuire equamente i mezzi disponibili per un armonico ed equilibrato sviluppo della viabilità generale del Paese, potessero trovare il consenso anche da parte dei colleghi dell'opposizione di sinistra. Purtroppo ciò non è avvenuto ed abbiamo risentito in Aula i motivi della loro contrarietà.

Prima però di passare ad un esame delle critiche portate in questo dibattito dai colleghi dell'opposizione, desidero ringraziare i senatori Brusasca, Piccolo, Volgger, Genco, Indelli, Perri, ed in particolare il senatore Morlino perchè, come già detto, si è soffermato su di un tema sul quale intendo replicare nella parte finale del mio intervento, i quali hanno evidenziato lo sostanziali modifiche apportate al disegno di legge originario, che riguardano la misura variabile e crescente dei contributi che saranno assegnati in annualità dall'anno finanziario 1971 al 1978 e l'importante modifica introdotta all'articolo 2 riguardante la concessione del contributo statale dall'80 al 100 per cento a favore delle amministrazioni comunali, provinciali e loro consorzi per l'attuazione delle opere stradali di loro pertinenza.

Con tale importante emendamento — come è stato rilevato unanimemente in Commissione — si permetterà ai comuni che non erano in grado di reperire il 20 per cento della spesa per indisponibilità finanziaria dei propri bilanci o per l'impossibilità di cespiti delegabili per la contrattazione dei relativi mutui, di avviare a concreta realizzazione le opere finanziate e di utilizzare i contributi accantonati che a tutt'oggi ammontano ad oltre 45 miliardi e che concorrono ad aumentare i residui passivi del bilancio dei lavori pubblici che purtroppo dall'anno scorso a quest'anno sono aumentati di 900 miliardi circa; oltre alla rapida attuazione di opere di indubbia importanza sociale ed al conseguente incremento occupazionale in un momento in cui anche per la crisi che si svilupperà nel settore dell'edilizia si profilano situazioni di disoccupazione, si determinano le condizioni di un rapido utilizzo dei mezzi stanziati sottraendoli alla svalutazione corrente ed alla dinamica ascensionale dell'aumento dei prezzi per la realizzazione di tali opere.

Mantenere inutilizzati per un solo anno contributi concessi ai comuni significa realizzare nell'anno successivo l'80 per cento delle opere programmate, con una perdita — in termini economici — valutabile nella misura del 20 per cento, senza contare il danno sociale che ne deriva per la ritardata realizzazione dell'opera stessa.

In sostanza, rispondendo al senatore Lusoli, con questo emendamento si assicura la rapidità della realizzazione delle opere finanziate evitando gli aumenti dei prezzi ed i fenomeni di svalutazione che oggi si verificano causa l'impossibilità dell'immediato impiego dei contributi concessi nella misura dell'80 per cento per la realizzazione di tali opere.

Per comprendere ciò basti pensare che dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno l'aumento dei prezzi è stato di circa il 20 per cento, per cui un'opera stradale programmata e finanziata nel 1969 e che viene realizzata nel 1970 comporta un aumento di costo di circa il 20 per cento; il che equivale ad una realizzazione di lavori pari all'80 per cento di quelli programmati l'anno precedente.

L U S O L I . Lei non può realizzare quest'anno quelle opere per le quali il con-

tributo che viene concesso viene prelevato sul fondo dell'anno prossimo.

ZANNIER, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il tema che stiamo trattando riguarda i residui passivi, cioè finanziamenti fatti fin dal 1965 o addirittura in epoche anteriori e che sono rimasti sino ad oggi inutilizzati per i motivi che ho precedentemente illustrati. In sostanza, se avessimo impiegato i fondi stanziati nel 1965 e che troviamo, invece, a residui nel 1970, avremmo certamente realizzato opere per un valore doppio rispetto a quelle che potremmo realizzare con gli stessi fondi nel 1971. Lo stesso problema riguarda l'edilizia scolastica. Infatti, con i finanziamenti stanziati con la legge n. 641 per il biennio 1967-1968 rimasti inutilizzati fino al corrente anno, attualmente si costruisce il 50 per cento delle aule che avremmo potuto costruire nel biennio 1967-68. Analogamente dicasi per l'edilizia ospedaliera.

Vero è, come ha fatto presente nel suo intervento il senatore Lusoli, che il ritardo nell'attuazione delle opere pubbliche dipende anche da procedure e meccanismi lenti e complessi che è ormai urgente modificare. Ecco perchè vi è l'assoluta necessità di formulare nuove norme per la progettazione, l'approvazione, l'appalto, la direzione, contabilità e collaudazione delle opere da eseguirsi per conto dello Stato, di determinare con il personale dipendente un rapporto di collaborazione e non di passiva esecuzione delle disposizioni che provengono dagli organi direttivi. Questo rinnovamento della normativa, questa collaborazione ampia e diffusa, la responsabilizzazione per i settori di competenza, sono condizioni necessarie per abbreviare i tempi burocratici richiesti per l'espletamento delle pratiche inerenti la realizzazione delle opere pubbliche.

Questi problemi sono stati esaminati con il ministro Lauricella, il quale, consapevole della esigenza di porre rimedio a tale situazione, mi ha incaricato di costituire una commissione di studio, che, valendosi della collaborazione di funzionari esperti a diversi livelli territoriali, sia in grado di formulare nuove norme regolamentari per assicurare l'acceleramento delle opere nei vari settori dei lavori pubblici.

Si tratta in sostanza, con un gruppo di esperti che sono già al lavoro, di rielaborare in maniera organica legislazione e regolamenti, così da emanare nuovi strumenti legislativi e normativi in grado di porre Stato e Regioni chiamati a dare attuazione alle leggi riguardanti la realizzazione di opere pubbliche in condizioni da eliminare le lunghe e complesse procedure burocratiche oggi esistenti, responsabilizzando gli enti locali, progettista e direttore dei lavori, riservando al collaudo dell'opera i controlli di legittimità e di merito nell'esecuzione della medesima. Se non riusciremo ad assicurare nuovi strumenti operativi alle pubbliche amministrazioni, noi continueremo a fare leggi, illudendoci di dar corpo così ad indirizzi nuovi di progresso e tutto continuerà ad arenarsi a livello attuativo; cresceranno i residui passivi, crescerà il nostro ritardo rispetto ai tempi, crescerà la nostra impotenza a guidare lo sviluppo del Paese.

Non possiamo, in sostanza, accettare che si dichiari la nostra incapacità di cambiare le strutture amministrative; ci si deve liberare di loro sostituendole, a poco a poco, con gli enti funzionali. Questi hanno svolto e svolgono un ruolo di primaria importanza per lo sviluppo del Paese proprio perchè nei loro confronti si sono mutate le regole di comportamento, si sono resi agili i controlli, si è reso possibile — grazie a diversi trattamenti economici — il reclutamento di personale specializzato.

Nulla ci impedisce di rendere altrettanto efficiente la Pubblica amministrazione.

Ma il problema fondamentale, infine, per contenere i tempi tecnico-amministrativi per la realizzazione delle opere è la modifica o meglio il capovolgimento dell'attuale sistema di finanziamento delle medesime.

Si tratta in sostanza di rovesciare il sistema attualmente applicato dallo Stato per la realizzazione delle opere pubbliche che si attua, come è noto, facendo gli stanziamenti in base a preventivi sommari di spesa od in base a dati parametrici, come è avvenuto per l'edilizia scolastica, per cui tali finanziamenti sono sempre inadeguati e com-

portano ritardi nella progettazione, stralci d'opera, perizie integrative di spesa ed un complesso di atti tecnici ed amministrativi che ritardano notevolmente l'attuazione delle opere programmate.

I fondi stanziati ed inutilizzati vengono così accantonati a residui. Occorre in sostanza, come avviene in molti Paesi europei, fare in modo che il finanziamento sia attuato dopo l'appalto dell'opera, ed attuare quindi programmazioni esecutive delle opere da realizzare prevedendo globalmente i finanziamenti occorrenti.

Particolare importanza, infine, assume l'articolo aggiuntivo n. 4 che prevede lo sdoppiamento del servizio amministrativo e del servizio tecnico dei lavori dell'ANAS e ciò in attesa di una più radicale ristrutturazione di tutta l'azienda in relazione agli impegnativi compiti che a questa sono affidati.

Confido che la proposta formulata ad unanimità dalla Commissione lavori pubblici di indire una riunione specifica per approfondire in sede politica — con la presenza dei Ministri direttamente interessati — il problema della grave carenza dei tecnici, con particolare riferimento agli ingegneri ed agli architetti nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, venga rapidamente concretizzata in modo da esaminare anche il problema segnalato dal senatore Berthet della riorganizzazione strutturale degli organici dell'ANAS che risalgono al 1961 e prevedere l'organizzazione di idonei uffici studi, programmazione e progettazioni in grado di assolvere gli impegnativi compiti che ricadono sotto la competenza dell'ANAS. In questi anni infatti abbiamo enunciato ricchezza di idee per una politica di programmazione ma siamo stati altrettanto poveri di esperienza e concretezza nella realizzazione degli obiettivi. Ed è proprio qui il motivo delle ricorrenti crisi della politica di centro-sinistra. Attendo quindi con fiducia la convocazione della Commissione lavori pubblici del Senato, con all'ordine del giorno l'argomento precitato, convinto che non c'è politica di programmazione, non c'è organizzazione di uno Stato moderno, non c'è Ministero che possa portare a realizzazione le opere programmate se non poniamo la nostra attenzione sulla ricerca e preparazione dell'uomo che è l'elemento fondamentale di una programmazione operativa.

Ma ormai non si è più in grado di attendere queste organiche riforme ed accantonare problemi che sono diventati indilazionabili.

Attualmente, infatti, il servizio ispettivo tecnico dell'ANAS sovraintende a tutti i lavori, sia quelli che interessano direttamente le strade statali, sia quelli che interessano le autostrade, ed il tutto per importi elevatissimi dell'ordine di molte centinaia di miliardi annui e ciò comporta gravi difficoltà per il direttore del predetto servizio nel dirigere e seguire tale duplice attività.

Per meglio responsabilizzare ed assicurare una più attenta gestione di servizio occorre creare un servizio lavori autostrade distinto ed autonomo dal servizio lavori strade statali, così come occorre sdoppiare il servizio amministrativo destinando un responsabile per il servizio amministrativo per gli affari generali e il personale, distinto da un servizio amministrativo da destinarsi alla gestione di tutti i lavori in esecuzione diretta a cura dell'ANAS e di quelli autostradali affidati in concessione il cui importo globalmente ammonta a circa 2.000 miliardi.

Ma veniamo ora — illustrati gli obiettivi e le finalità del presente disegno di legge che tende, come già detto, a ripartire equamente il contributo dello Stato tra i vari settori della viabilità che interessano il Paese ed al più rapido impiego dei mezzi stanziati per l'attuazione della viabilità minore — ad un esame delle osservazioni formulate dall'opposizione di sinistra ed in particolare dai senatori Catalano, Raia, Bonazzi, Lusoli, Stefanelli, che criticano il provvedimento nonostante la riduzione dell'aliquota del 20 per cento, assegnata dalla legge n. 181, a favore delle provincie, dei comuni e loro consorzi.

M A D E R C H I . Questo dovrebbe essere il titolo della legge.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'esperienza di questi ultimi anni ha ampiamente dimostrato la

necessità di una diversa ripartizione dei contributi che il Tesoro assegna al Ministero dei lavori pubblici in relazione all'assunzione da parte dell'ANAS di strade provinciali che sono state statizzate ai sensi della legge n. 126; ripartizione dei fondi che venne operata, con la legge n. 181, con criteri astratti ed aprioristici, sulla base di dati di fatto del 1961-62 profondamente modificati nei successivi esercizi in seguito al piano di statizzazione delle strade provinciali passate all'ANAS.

Mi sembra che il criterio di gradualità crescente fissato nell'assegnazione dei contributi ai comuni ed alle provincie (5 per cento esercizio 1962-63, 10 per cento esercizi 1965-66 e 1966-67, 15 per cento esercizio 1967-68 e 20 per cento esercizi successivi) contrasti con il criterio di una gradualità decrescente dei contributi fissati all'ANAS, in considerazione del fatto che con l'assunzione da parte dell'ANAS di strade provinciali classificate statali ai sensi della legge n. 126 la rete stradale dell'ANAS è passata dal 1961 da chilometri 29.997 a chilometri 42.010 nel 1969, con una previsione di ulteriore statizzazione di 983 chilometri nel 1970 e di 833 chilometri nel 1971.

In sostanza, di fronte ad un aumento percentuale della rete stradale dell'ANAS che è dell'ordine del 40 per cento rispetto al 1961, ci si trova ad avere un provvedimento legislativo vigente che contrae il contributo assegnato all'azienda.

In relazione a tale situazione ed a quanto illustrerò in seguito, il Ministro dei lavori pubblici — nella sua qualità di Presidente anche dell'ANAS — ha ritenuto giustamente di effettuare una diversa ripartizione, proprio per realizzare quel necessario raccordo tra la viabilità minore e la viabilità autostradale, potenziando la rete delle strade statali e classificando tra queste numerose altre strade di carattere provinciale, alleggerendo in tal modo gli oneri che per esse gravano su provincie e comuni.

Tralasciando il problema dell'inadeguatezza dei finanziamenti per il programma stradale di grande comunicazione, che in relazione alle esigenze programmate richiedeva un finanziamento di lire 370 miliardi da aggiungere a quelli a suo tempo stanziati con la legge n. 729 e che di tale richiesta con la legge n. 360 venne accolta una somma ridotta a 140 miliardi, dei quali solo 70 furono accollati al Tesoro, mentre i restanti 70 vennero accollati alla stessa ANAS a detrimento dei propri finanziamenti per la manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade ordinarie, l'ANAS dovrà provvedere con urgenza al miglioramento delle strade statali che interessano direttamente i comuni.

Non dimentichiamo, infatti, onorevoli colleghi, che gran parte delle strade statali che attraversano gli abitati dei centri comunali, diventando traverse interne dei medesimi, hanno favorito un'irrazionale espansione urbanistica per cui vi è stato un espandersi delle zone residenziali a cavallo di tali strade, proprio perchè le amministrazioni comunali hanno mancato di porre in essere piani regolatori in grado di consentire un razionale assetto del proprio territorio ed assicurare quelle zone di rispetto alla viabilità statale oggi soffocata da una situazione di disordine.

Eppure questi problemi devono essere dall'ANAS attualmente affrontati con la creazione di numerose varianti che comportano ingenti spese per la loro realizzazione.

Oltre a questi problemi di vitale interesse delle amministrazioni comunali e provinciali, per i quali saranno destinati buona parte dei fondi che con il disegno di legge al nostro esame verranno messi a disposizione dell'ANAS, numerose ed urgenti sono le necessità di strade statali di maggiore importanza che dovranno trovare sistemazione nelle nostre regioni, con particolare riferimento alla destinazione a favore dello sviluppo delle regioni meridionali e ad alcune di interesse internazionale, come la strada statale 13 che allo stato attuale rappresenta la sola via di comunicazione con l'Austria e verso l'Est europeo.

Ecco perchè ritengo che con il presente disegno di legge non si risolvono i problemi finanziari dell'ANAS alla quale bisognerebbe assegnare, per un organico programma di ammodernamento della rete stradale statale, una cifra certamente non inferiore a 1.500 miliardi, come sono d'accordo che le disponibilità finanziarie previste da questa legge

e da altre leggi a favore della viabilità comunale e minore sono del tutto insufficienti per dare una risposta a questo problema. Ma poichè occorre operare nell'ambito dei finanziamenti che il Governo ha a disposizione, ritengo che i criteri di ripartizione, per il periodo limitato di tempo previsto dal disegno di legge, siano rispondenti alle reali necessità del Paese.

Ed è proprio di fronte alla carenza di mezzi disponibili per la viabilità che il Governo fa affidamento sull'impegnativo compito che le Regioni devono assolvere: il piano di sviluppo economico regionale che ha come struttura portante il piano regolatore regionale nel quale, a sua volta, assume particolare importanza il sistema della viabilità. Occorre, in sostanza, programmare non in modo indicativo ma in forma esecutiva un piano di viabilità regionale, individuando la priorità degli interventi in relazione al traffico ed all'importanza delle strade oggetto di pianificazione e coordinare le iniziative a livello regionale con quelle a livello nazionale.

Solo con una politica di programmazione così concepita l'Esecutivo sarà posto in condizione di distribuire razionalmente e democraticamente i mezzi che ha a disposizione per affrontare, in modo organico, il problema della viabilità sia ordinaria che ferroviaria. Solo con un piano così redatto e che sia vincolante per l'Esecutivo sarà possibile eliminare gli inconvenienti segnalati dal senatore Lusoli di assegnazioni di finanziamenti non conformi alle graduatorie, assegnazioni che avvengano nell'ambito dei poteri discrezionali dei singoli Ministeri.

Convinto anche che le Regioni sapranno darci utili indicazioni per affrontare tali problemi, mi permetto — per i motivi che ho illustrato — di chiedere al Senato l'approvazione del disegno di legge al nostro esame e di concordare con le indicazioni espresse dal senatore Morlino per una rinnovata politica di programmazione, una politica di programmazione che dia certezza ai cittadini soprattutto sui tempi di attuazione delle opere e sul rispetto delle priorità assegnate e che troppo spesso vengono modificate. Questo impegno il Governo e nel caso specifico il Ministero dei lavori pubblici devono assumersi per realizzare quello Stato di diritto che sia rispettoso del mantenimento dei programmi deliberati. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere sugli ordini del giorno.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'ordine del giorno Catellani, Valsecchi ed altri il Governo lo accetta come raccomandazione, ribadendo che il Ministro, proprio nell'intervento svolto in Commissione, segnalò tale strada tra quelle che dovevano essere avviate a risoluzione il più rapidamente possibile.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Morlino riguardante lo stesso argomento, vale quanto già detto.

L'ordine del giorno a firma del senatore Piccolo è quello che maggiormente mi interessa perchè propone il problema di rifinanziamento della legge che ha esaurito i suoi fondi nel 1969. Mi riferisco all'articolo 6 della legge n. 181 che prevedeva fino a tale data finanziamenti per 170 miliardi. Pertanto lo accolgo, con la più attenta raccomandazione, rendendomi portavoce presso il Ministero, che sta già predisponendo un disegno di legge in tal senso per fare in modo che nel prossimo quinquennio venga predisposto un finanziamento specifico da destinarsi a favore della viabilità comunale e provinciale da attuarsi secondo programmi elaborati dalle amministrazioni regionali.

Accetto poi l'ordine del giorno a firma dei senatori Murmura e Spasari come raccomandazione ed analogamente per l'ordine del giorno Volgger, Brugger, Trabucchi, Dalvit ed altri senatori, per cui ho già dimostrato il mio assenso nella replica.

Accetto pure come raccomandazione l'ordine del giorno Brusasca e l'ordine del giorno Ballesi.

P R E S I D E N T E . Senatore Catellani, mantiene l'ordine del giorno n. 1?

C A T E L L A N I . Non insisto per la votazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Morlino, mantiene l'ordine del giorno n. 2?

M O R L I N O . Non insisto per la votazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Piccolo, mantiene l'ordine del giorno n. 3?

P I C C O L O . Non insisto per la sua votazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Murmura, mantiene l'ordine del giorno n. 4?

M U R M U R A . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Brusasca, mantiene l'ordine del giorno n. 5?

B R U S A S C A . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Brugger, mantiene l'ordine del giorno n. 6?

B R U G G E R . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Senatore Ballesi, mantiene l'ordine del giorno n. 7?

B A L L E S I . Non insisto per la sua votazione.

Presentazione di disegno di legge

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* A nome del Presidente del Consiglio dei ministri, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Approvazione, ai sensi dell'articolo 123, secondo comma, della Costituzione, dello Statuto della Regione Liguria » (1436).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione del predetto disegno di legge.

Approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 1397

D E L N E R O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L N E R O . Chiedo che sia adottata la procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 1397, concernente « Norme sul soccorso e l'assistenza alle popolazioni colpite da calamità - Protezione civile », assegnato alla 1ª Commissione in sede redigente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta del senatore Del Nero è accolta. Il disegno di legge sarà posto all'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge n. 783 nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Art. 1.

A decorrere dall'anno finanziario 1971 e fino a tutto l'anno finanziario 1977, la quota parte del contributo annuale da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per la viabilità ordinaria a norma dell'articolo 4, lettera *a*) della legge 21 aprile 1962, n. 181, è stabilita nelle misure seguenti:

esercizio	1971	38 miliardi
»	1972	40 »
»	1973	42 »
»	1974	44 »
»	1975	46 »
»	1976	48 »
»	1977	50 »

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Catalano, Renda, Stefanelli, Poerio, Lusoli e Del Pace è stato presentato l'emendamento 1. 1, tendente a sopprimere l'articolo 1.

Il senatore Catalano ha facoltà di illustrare questo emendamento.

C A T A L A N O . Signor Presidente, avremmo potuto fare anche a meno di illustrare questo emendamento soppressivo e gli altri emendamenti da noi presentati. Tuttavia riteniamo necessario precisare soltanto che il nostro primo emendamento vuole ribadire il nostro giudizio circa l'attingimento dei fondi, che il Governo ha ritenuto di dover stabilire in questa legge. Cioè noi non abbiamo, come è stato detto da qualche giornale, niente contro l'ANAS e contro i programmi e le necessità che sono stati portati a base della proposta di legge del Governo. Soltanto siamo contro il criterio adottato di sottrarre fondi, ritenuti necessari per l'ANAS, alla viabilità comunale e provinciale. Ribadiamo quindi la nostra posizione contraria alla riduzione dei fondi destinati ai comuni e alle province, che vengono portati per il 1971 da 55 a 38 miliardi e così successivamente fino al 1977 da 91 a 50 miliardi. Siamo quindi contro la sottrazione complessiva di 190 miliardi per il settennio alla viabilità provinciale e comunale. Ed è per questo motivo che siamo per la soppressione dell'articolo 1; siamo per la non sottrazione ai comuni e alle provincie di questa ingente somma di denaro necessaria per assolvere ai loro compiti. E quindi preghiamo anche la stampa e la televisione di dare esattamente conto della posizione del Gruppo comunista. Noi non siamo contro le strade statali; siamo contro la sottrazione alle strade provinciali e comunali dei fondi già destinati ai loro bisogni dalla legge 181. Gli altri emendamenti rispondono alla logica della nostra posizione.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

S A M M A R T I N O , *relatore*. La Commissione è contraria.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Concordo con il relatore.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1. 1, presentato dal senatore Catalano e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura.

G E R M A N O ' , *Segretario*:

Art. 2.

Con le disponibilità finanziarie derivanti dal precedente articolo 1 per gli anni dal 1971 al 1977 l'Azienda nazionale autonoma delle strade provvederà al completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione, nonchè alla sistemazione ed ammodernamento delle strade statali di primaria importanza ed alla costruzione di raccordi autostradali.

Ai lavori concernenti le strade di grande comunicazione ed i raccordi autostradali di cui al precedente comma si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Il contributo da concedere ai sensi dell'articolo 4, comma *a*), della legge 21 aprile 1962, n. 181, alle Amministrazioni provinciali e comunali e loro consorzi, è elevato sino al 100 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade provinciali e comunali, nel caso in cui si tratti di amministrazioni con bilancio deficitario e con preferenza alle amministrazioni provinciali e comunali dei territori delimitati ai sensi dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e dell'articolo 1 della legge 22 luglio 1966, n. 614.

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Catalano, Renda, Stefanelli, Poerio, Lusoli e Del Pace è stato presentato l'emendamento 2. 1, tendente a sopprimere il primo ed il secondo comma.

Da parte degli stessi senatori è stato presentato l'emendamento 2. 2 tendente ad inserire, in via subordinata, al primo comma, dopo le parole: « di grande comunicazione », le seguenti: « di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, numero 729, ed all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360 ». Il senatore Catalano ha facoltà di illustrare i due emendamenti.

C A T A L A N O . Li riteniamo illustrati.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere su questi emendamenti.

S A M M A R T I N O , *relatore*. La Commissione è contraria.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 2. 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2. 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

L U S O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L U S O L I . Signor Presidente, poichè il nostro Gruppo è contrario al primo ed al secondo comma dell'articolo 2, mentre è favorevole al terzo comma, chiedo che l'articolo sia posto in votazione per parti separate, nel senso che i primi due commi siano votati separatamente dal terzo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti i primi due commi dell'articolo 2. Chi li approva è pregato di alzarsi.

Sono approvati.

Metto ai voti il terzo comma dell'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Art. 3.

L'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, è così modificato:

« Le strade di uso pubblico si distinguono in statali, di grande comunicazione e ordinarie, provinciali, comunali, vicinali e militari. Le caratteristiche tecniche delle strade statali di grande comunicazione, che debbono sussistere lungo l'intero tracciato compreso tra i capisaldi estremi, sono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — sentito il parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda ».

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Catalano, Renda, Stefanelli, Poerio, Lusoli e Del Pace è stato presentato l'emendamento 3. 1, tendente a sopprimere l'articolo. Il senatore Catalano ha facoltà di illustrare questo emendamento.

C A T A L A N O . Lo riteniamo illustrato.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

S A M M A R T I N O , *relatore*. La Commissione è contraria.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 3. 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 4. Se ne dia lettura.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Art. 4.

Anche in dipendenza delle maggiori attribuzioni derivanti all'Azienda nazionale autonoma delle strade dall'applicazione della presente legge, le dotazioni del quadro II della tabella B, annessa alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, sono aumentate di due posti, uno per ciascuna delle qualifiche ivi indicate.

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Catalano, Renda, Stefanelli, Poerio, Lusoli e Del Pace è stato presentato l'emendamento 4. 1, tendente a sopprimere l'articolo. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere su questo emendamento.

S A M M A R T I N O , *relatore*. La Commissione è contraria.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 4. 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'articolo 5. Se ne dia lettura.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Art. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e nel bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, le variazioni di bilancio necessarie per l'applicazione della presente legge.

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Catalano, Renda, Stefanelli, Poerio, Lusoli e Del Pace è stato presentato l'emendamento 5. 1, tendente a sopprimere l'articolo.

Questo emendamento è precluso.

Metto ai voti l'articolo 5. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Perri. Ne ha facoltà.

P E R R I . Molto brevemente, desidero rendere noto il perchè noi votiamo a favore di questo disegno di legge. Ho l'impressione che dalla lunga discussione che si è sviluppata qui in Senato non si siano colti, a mio avviso, i punti fondamentali, cioè l'essenza di questo disegno di legge.

Non è un provvedimento che vuole risolvere i problemi dell'ANAS o che vuole e può risolvere in un senso o nell'altro i problemi della viabilità minore.

È un provvedimento esclusivamente congiunturale, che intende praticamente risolvere due aspetti della situazione, intende cioè tonificare in parte l'edilizia e permettere il completamento di opere importanti in via di costruzione.

Sul primo punto, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi. Si dice che l'edilizia è ammalata: tutti la vogliono curare, vogliono risolverne i problemi, vogliono andarle incontro. Però, quando si tratta di adottare un provvedimento che può tonificare effettivamente l'edilizia, si fanno « i distinguo », se ne discute molto genericamente e, naturalmente, si finisce per non fare nulla.

Desidero richiamare l'attenzione del Senato su questo provvedimento che effettivamente può portare un contributo valido, o per lo meno può portare qualche sollievo alla situazione dell'edilizia, cosa che non avver-

rebbe se noi non lo approvassimo e lasciassimo ai comuni di intervenire per sollevare la situazione dell'edilizia.

Desidero fornire qualche dato.

Sono in possesso di elementi molto interessanti, che ho sviluppato stamattina in una assemblea e che voglio ricordare qui, molto brevemente. Le progettazioni del 1970 rispetto al 1969 sono diminuite del 40 per cento; nel 1969 erano già cadute ad un livello mai raggiunto in 17 anni. Ma, quel che è peggio, gli inizi dei lavori sono ridotti del 50 per cento, nei primi sette mesi rispetto al corrispondente periodo del 1969. E gli inizi dei lavori sono quelli che danno una indicazione molto precisa dell'andamento dell'attività edilizia. Da quanto precede è, purtroppo, facile dedurre che nel 1971 e nel 1972 avremo una crisi gravissima, di cui abbiamo già le prime avvisaglie attraverso la disoccupazione e la riduzione degli investimenti soprattutto nei materiali di primo impiego ed un calo di iniziative veramente pauroso. Ora per il 1971 si prevede una produzione di circa il 30 per cento rispetto a quella del 1970; raggiungeremo appena appena il livello di 200.000 nuove abitazioni cioè di 1 milione di vani rispetto ai 2 milioni e 800.000 vani del 1964. Questo è uno stato di cose estremamente grave, nè l'edilizia pubblica che dovrebbe intervenire interviene o quanto meno alleggerisce la situazione: infatti, anche in questo settore, si è verificato un calo di circa il 20 per cento.

Perchè tutto questo? Perchè anche i lavori pubblici che, normalmente, quando c'è un calo nell'edilizia residenziale, intervengono per cercare di riequilibrare, operando da volano, gli investimenti e l'attività edilizia, hanno avuto un calo abbastanza sostanziale. Mi riferisco al 1969 che rispetto al 1968 sia in termini monetari, sia in termini reali ha registrato una notevole flessione; nel 1970 poi rispetto al 1969 in termini reali c'è un calo di circa il 7 per cento. Del resto i comuni, le provincie, gli enti assistenziali e previdenziali, la Cassa per il Mezzogiorno ormai non operano più. Praticamente se vi è stata una certa attività nel 1969 e se questa continua ad esserci nel 1970, dipende dall'ANAS che ha sviluppato opere per circa il 40 per cento degli investimenti per i lavori pubblici: ANAS e concessionarie. Ma per far questo l'ANAS non ha soltanto utilizzato i fondi a disposizione nei bilanci degli anni 1969-70, ma, come bene ha detto il collega Sammartino, ha impegnato i proventi futuri del 1971-72 e credo anche del 1973, perchè mi risulta che ci sono appalti già aggiudicati con pagamenti nel 1973. Allo stato attuale delle cose l'ANAS non può appaltare quasi più niente, perchè ha liquidato tutto ciò che poteva liquidare, impegnando anche i quattro anni futuri. In questa situazione evidentemente c'è un numero notevole di opere da completare ed io ne citerò qualcuna che mi è stata segnalata: la Grosseto-Fano; l'itinerario E-7 e la strada statale 3-*bis* Orte-Cesena-Ravenna; la strada n. 45 che qui ho sentito già richiamare; la Basentana; la Carlo Felice; la Firenze-Livorno; la Camigliatello-Crotone; la n. 113 Messina-Palermo; la n. 185 e tutte le altre che sono state qui elencate e per le quali è stato richiesto un intervento dell'ANAS.

Ora bisogna sottolineare che queste strade sono incomplete e lo rimarranno se non si interviene immediatamente; d'altra parte, se non interveniamo noi con questo provvedimento, non c'è speranza di avere altri fondi nel prossimo futuro. Sappiamo benissimo che occorrono ancora 130 miliardi per il completamento delle autostrade e che occorrono 120-130 miliardi per il pagamento delle revisioni dei prezzi, però, allo stato, non c'è alcun provvedimento immediato. Ragione per cui, se una legge venisse presentata oggi, ci vorrebbe almeno un anno — e quella al nostro esame è già un anno che è in gestazione — e, praticamente, nel 1970, l'ANAS rimarrebbe bloccata aggravando una situazione che è già estremamente delicata.

Pertanto — ecco il punto sul quale io richiamo l'attenzione — si tratta di un provvedimento contingente che può agevolare quanto meno la soluzione del problema gravissimo dell'edilizia nel campo dei lavori pubblici per il 1971-1972 e che può sanare certe situazioni gravissime createsi in seno all'ANAS per il completamento di alcune opere che altrimenti rimarrebbero inutilizzate. Nel 1971-72 — e richiamo su questo punto l'attenzione del senatore Maderchi — l'ANAS

può impegnare circa 130 miliardi. Quindi, approvando questa legge, noi diamo la possibilità all'ANAS di investire 130 miliardi; se non approviamo questa legge evidentemente i comuni potrebbero impiegare soltanto 34 miliardi in più di quelli che impiegherebbero nel caso che questa legge venisse approvata; ovverosia, approvando questa legge, i comuni avrebbero circa 80 miliardi nel 1971-1972; non approvando questa legge avrebbero 114 miliardi che, aggiunti ai 44-45 miliardi di residui, danno la cifra di circa 150 miliardi che non potrebbero utilizzare in quanto, mancando i cespiti per il famoso 20 per cento, non potrebbero, per lo meno in gran parte, essere operanti e quindi si andrebbero ad aumentare i residui passivi che sono già di 44 miliardi. Ed anche nell'ipotesi che noi approvassimo questa legge soltanto nella parte che riguarda il contributo totale ai comuni ed alle provincie, io credo che per il 1971-72 i comuni non avrebbero i mezzi per approntare i progetti e per esperire tutte le pratiche onde arrivare all'esecuzione delle opere.

Quindi credo sia dimostrato che quanto meno negli anni 1971-72, approvando questa legge, noi potremo impiegare 100-130 miliardi, mentre, non approvandola, i comuni avrebbero soltanto 34 miliardi in più. Si tratta di una differenza di cento miliardi che nella attuale situazione critica della edilizia ha la sua importanza.

Da parte dei colleghi di sinistra si oppone che i comuni praticamente potrebbero impiegare lo stesso le somme. Ebbene, ed ho quasi finito, signor Presidente...

P R E S I D E N T E . Non è questione della lunghezza, ma lei comincia a polemizzare. Ora lei è in tema di dichiarazione di voto e deve esprimere il voto del suo Gruppo.

P E R R I . D'accordo, signor Presidente, ma io parlo molto poco e quando parlo cerco di dire qualche cosa di concreto. Volevo dire praticamente che i comuni non hanno la possibilità, anche se hanno la disponibilità, di impiegare questi fondi e quindi a favore dell'occupazione noi non avremmo un risultato positivo. È vero — e qui è il punto — che noi impegnamo i fondi per sette anni, ma è anche vero che, una volta risolto il problema congiunturale — e noi ci auguriamo di uscire da questa situazione congiunturale nel 1972 o nel 1973, altrimenti, come si suol dire, andremmo veramente a « remengo » — noi potremmo rivedere il problema delle grandi strade comunali e provinciali. Si tratta, infatti, di un problema che investe non i 180 o i 190 miliardi, ma somme enormi che sono state indicate da alcuni in 15.000 o 20.000 miliardi. Pertanto i 180 miliardi in meno o in più non risolverebbero nessun problema. C'è un ordine del giorno del collega Piccolo che ricollegandosi alle leggi 126 e 181 impegna il Governo ad assicurare alle amministrazioni provinciali disponibilità molto maggiori di quelle previste in quelle leggi per consentire il riordino, il ripristino e l'ammodernamento della rete viaria di loro competenza. Comunque c'è certamente la volontà del Parlamento, espressa da tutte le parti, di rivedere la situazione delle strade comunali e provinciali e di prendere, con provvedimenti di vasta portata, delle decisioni che risolvano realmente il problema dei comuni e delle provincie.

Pertanto, dato che si tratta di un provvedimento congiunturale che agevola la situazione gravissima dell'edilizia e che consente di completare opere che altrimenti non sarebbero completate e resterebbero inutilizzate, noi liberali votiamo a favore di questo provvedimento.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Maderchi. Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, signor Sottosegretario, il dibattito ha messo in evidenza come quasi nessuno di coloro che esprimeranno voto favorevole possa dirsi tranquillo e soddisfatto di questo provvedimento. Ora, prima che questo disegno di legge, che forse sarebbe stato più opportuno intitolare come suggeriva il sottosegretario Zannier o, meglio ancora, « sottrazione di fondi destinati alla viabilità provinciale e comunale » (e questo avrebbe impedito, tra l'altro, alla radio-televisione di dare un'informazione inesatta circa la nostra posizio-

ne), venga approvato, noi sentiamo la necessità di fare una dichiarazione di voto.

Gli interventi dei colleghi Catalano, Lusoli e Stefanelli in sede di discussione generale hanno messo chiaramente in luce la nostra posizione portando una documentazione ampia sulla situazione che ancora oggi esiste nella viabilità di competenza dei comuni e delle provincie.

La replica che a nome del Governo ha fatto il sottosegretario Zannier non può farci modificare la nostra opinione. Anzi in un certo senso ci convince della giusta posizione che noi abbiamo preso nei confronti del disegno di legge. Infatti, il punto che è venuto fuori nel dibattito e per il quale noi abbiamo voluto che si svolgesse qui in Aula questa discussione è che il Ministro dei lavori pubblici, anche Presidente dell'ANAS, avendo bisogno di finanziamento per procedere alla costruzione e al completamento di quelle arterie di raccordo indispensabili a garantire la massima funzionalità della rete — dice il nostro relatore — e non avendo ottenuto dal Tesoro gli stanziamenti richiesti, ha rivolto il suo sguardo al capitolo di spesa del Ministero dei lavori pubblici, già ampiamente saccheggiato per necessità precedenti, e propone con questa legge la modifica dell'articolo 4 della legge 21 aprile 1968, n. 181.

Nel testo primitivo, signor Presidente, il finanziamento delle opere appariva meno urgente, mentre risaltava invece in primo piano un concetto diverso che — sono convinto — rappresenta tuttora la molla del provvedimento, espresso in questi termini (leggo testualmente dalla relazione al disegno di legge 783, a pagina 2, 1ª colonna, ultimo capoverso): « In sostanza, con l'incremento del contributo da corrispondere al Ministero dei lavori pubblici in forza della legge n. 181, si giunge alla conseguenza » — e questo sarebbe il fatto inammissibile — « che lo Stato viene a destinare maggiori somme per la viabilità comunale e provinciale che per la viabilità statale ».

Questo non può essere tollerato: più denari alla viabilità comunale e provinciale che a quella statale. E ciò in linea ipotetica, d'altra parte, e molto discutibile, perchè il calcolo è stato fatto ritenendo che il 50 per cento delle somme destinate all'ANAS debba essere assorbito da spese generali di personale e di manutenzione (che secondo il parere dell'estensore della relazione, fatto proprio dal Governo, non dovrebbero essere calcolate fra le spese dello Stato), mentre per i finanziamenti alla viabilità ordinaria comunale e provinciale devono considerarsi anche le somme che gli enti locali hanno dovuto reperire a carico dei propri bilanci, attraverso i mutui, per coprire la forte differenza tra il contributo e la spesa effettiva che lo stesso Governo nella stessa relazione dice essere stata in media del 70 per cento della spesa totale.

Ma, tortuosità e vizio di impostazione del calcolo a parte, rimane il fatto centrale, e cioè che lo Stato dichiara di non poter tollerare che gli enti locali possano disporre di somme maggiori di quelle stanziate per la rete stradale statale. Occorre quindi modificare il riparto. Poi (ed è sempre la relazione che lo afferma, signor Presidente) le somme che si renderanno disponibili e che rimarranno stanziate nel bilancio della ANAS verranno utilizzate per il completamento del programma di costruzione di strade di grande comunicazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 360, nonchè per la sistemazione e l'ammodernamento della rete delle strade statali e per la costruzione di raccordi autostradali. (*Interruzione del senatore Genco*). È questa la ragione della nostra opposizione alla modifica all'articolo 4 della legge 181. A differenza del collega Brusasca, che ha voluto sciogliere un inno alle condizioni della rete stradale statale, noi, come hanno sottolineato i colleghi del mio Gruppo che sono intervenuti, sappiamo invece che c'è ancora molto da fare, da sistemare e da migliorare anche nella rete statale. Ma siamo convinti, per la esperienza che ognuno di noi ha acquisito, per la documentazione di cui siamo in possesso, che il paragone con la rete stradale comunale e provinciale non sia nemmeno pensabile. E ciò, signor Presidente, non per colpa dei comuni o delle provincie, come si

affanna invece ad affermare nella sua relazione il Governo, ma per colpa della politica che è stata portata avanti e che ha imposto condizioni impossibili alla finanza di questi enti.

Sono note le situazioni dei bilanci comunali, le cause vere del loro dissesto: non c'è bisogno quindi che io mi soffermi su questo tema. Ma occorre tener presente che, dopo la classificazione delle strade ordinata per legge, gli enti locali non sono stati messi in condizione di sistemare le strade che hanno dovuto assumere, se il contributo medio, anzichè dell'80 per cento della spesa, come la legge consentiva, è stato soltanto, come dice la relazione del Governo, del 30 per cento, in base ad una precisa scelta compiuta dal Governo...

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Era un errore nella relazione.

M A D E R C H I . Dovevate correggerlo. In base, dicevo, ad una precisa scelta compiuta dal Governo il quale ora non può scaricarsi delle proprie responsabilità accusando gli enti locali.

Presidenza del Presidente FANFANI

(*Segue* M A D E R C H I). Ma lasciando da parte il problema delle responsabilità, mi pare di poter dire che nemmeno il Governo in realtà vuole compiere un serio raffronto fra lo stato delle strade statali e quello della rete comunale e provinciale, stante il fatto che alla mia domanda, avanzata in Commissione, di avere un quadro delle richieste di finanziamento pervenute dagli enti locali, si è preferito non dare una risposta. Ma non è un segreto di Stato, e ciò che non è stato fatto in Commissione si può fare qui in Aula. Il raffronto fra i dati della rete statale e quelli della rete comunale e provinciale è il seguente: l'ANAS chiede al Parlamento un ulteriore finanziamento per i suoi programmi di 189 miliardi; i comuni e le provincie hanno ancora bisogno di alcune migliaia di miliardi per sistemare le proprie strade.

Questa situazione d'altra parte è nota. Ognuno di noi sa che i comuni e le provincie hanno assunto in carico strade che erano poco più che sentieri in terra battuta, mentre l'ANAS ha statizzato e assunto le migliori tra le strade provinciali. Ognuno di noi sa che le strade degli enti locali non possono rimanere nelle condizioni attuali senza prolungare ulteriormente lo stato di profonda arretratezza economica e di grave isolamento in cui ancora tanta parte della popolazione delle provincie italiane è costretta a vivere.

Di fronte a questa situazione grave e per certi versi drammatica, quando il meccanismo della legge avrebbe potuto assicurare, attraverso un aumento dei fondi messi a disposizione, la realizzazione dei piani predisposti dagli enti locali, il Governo propone la riduzione dei fondi. Noi non esitiamo ad affermare con estrema decisione, onorevole Presidente, che questa è una scelta profondamente sbagliata. Ci dispiace di dover dire certe cose all'indirizzo di un Ministro socialista che apprezziamo particolarmente per la capacità di comprendere le esigenze popolari, ma non possiamo tacere la sgradevole impressione suscitata in noi da questo provvedimento che ci fa intravvedere, attraverso questa scelta, l'abbandono di una linea di difesa di quegli interessi popolari dei quali il miglioramento della viabilità minore rappresenta un elemento certo non secondario.

Prima che si vada al voto vogliamo porre una questione. Abbiamo tutti di fronte agli occhi la valutazione del danno enorme che si continua ad arrecare alla nostra economia mantenendo in condizioni intollerabili, di quasi intransitabilità, una parte cospicua della rete stradale non statale, nelle condizioni di non assicurarne il collegamento con la

rete nazionale e la necessaria confluenza su questa dall'interno del territorio? Quali e quanti sacrifici vengono così ancora imposti alle popolazioni, alle zone agricole? E a poco gioverà, onorevoli colleghi, l'aumento del contributo sino al cento per cento della spesa necessaria per le amministrazioni locali delle zone depresse e con bilanci deficitari, che pure consideriamo un elemento positivo e nello stesso tempo un tardivo riconoscimento della politica errata che è stata fino a questo momento portata avanti nei loro confronti da parte del Governo, se contemporaneamente si riduce la massa del finanziamento, la somma che si ha a disposizione. In una parola, onorevole Sottosegretario, facendo i conti veri, non quelli di semplice aritmetica, ciò vuol dire che le strade che potranno essere sistemate risulteranno molte di meno di quelle in precedenza considerate.

Un'ultima notazione sentiamo il dovere di fare sull'articolo 4 del provvedimento. Esso è stato aggiunto in un secondo momento; nella prima stesura infatti non esisteva, poi forse l'ANAS, costretta a rivedere le sue posizioni e a rinunciare a 60 miliardi (perchè questa è la differenza tra la richiesta della prima stesura e quella della seconda), ha chiesto una modifica del proprio organico. Non è stata fornita alcuna documentazione sulla necessità di questa variazione se non nella relazione stesa dal senatore Sammartino. Comunque noi la consideriamo inopportuna anche sotto il profilo politico perchè adottata proprio alla vigilia della discussione che il Parlamento dovrà senz'altro fare sulle proposte del Governo per effettuare il trasferimento di poteri alle Regioni.

Per queste ragioni, valutando il provvedimento errato ai fini della costituzione di un organico e coordinato sistema viario nazionale che comprenda sia le grandi arterie della rete nazionale che le strade provinciali e comunali, supporto indispensabile per lo sviluppo dell'economia del nostro Paese, considerando il suo sistema di finanziamento profondamente iniquo perchè effettuato a danno di un settore della viabilità che si trova in condizioni di estrema carenza ed affidato ad enti pubblici dalle finanze disastrate, ritenendolo inopportuno anche per l'imminenza del trasferimento della materia alla competenza delle Regioni, il Gruppo comunista voterà contro. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bonazzi. Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questa mia dichiarazione di voto non farò perdere molto tempo a chi mi ascolta poichè nel mio intervento di ieri, svolto nel corso della discussione generale, ho cercato di esprimere le ragioni più importanti, a parere mio, che hanno indotto il Gruppo della sinistra indipendente ad assumere nei confronti di questo disegno di legge un atteggiamento di netta critica e di netta opposizione. Devo però — con il consenso dell'onorevole Presidente — aggiungere alcune considerazioni a quanto già detto ieri; considerazioni che mi hanno convinto del fatto che non possiamo che votare contro il provvedimento presentato dal Governo.

Mentre nel corso della discussione generale è stato riconosciuto, anche da parte di appartenenti alla maggioranza — e mi riferisco al relatore, ai senatori Brusasca, Piccolo e Morlino — che gli enti locali si sono trovati e si trovano tuttora in difficoltà nell'eseguire le opere stradali e tutte le opere pubbliche di loro competenza, per le ragioni che sono state spiegate, non vi è stata poi, nelle repliche del relatore e dell'onorevole Sottosegretario, nessuna parola che riflettesse e dimostrasse una volontà di modifica di tale realtà attraverso provvedimenti idonei allo scopo. E dicendo questo intendo riferirmi a provvedimenti capaci di portare finalmente gli enti locali a funzionare meglio, a meglio corrispondere — per restare il più possibile in argomento — alle esigenze di miglioramento e di potenziamento della viabilità minore. Gli enti locali non vanno, è stato detto e riconosciuto; è stato detto e riconosciuto che mancano loro cespiti delegabili a garanzia dei mutui; allorchè progettano opere pubbliche sono costretti ad attendere per anni l'approvazione definitiva di queste, e poi alla fine, in attesa di provvedimenti che

sempre si auspicano, che sempre si enunciano, ma che non si adottano mai, si toglie loro una parte di finanziamenti. Io dico, onorevoli colleghi, che questa è davvero una bella soluzione per chi tanto parla di autonomie locali e per chi talvolta osa parlare anche dell'esigenza di una maggiore presenza degli enti locali nella politica di piano del nostra Paese!

Nel corso della discussione generale sono state sollevate da parte nostra, cioè da parte dell'opposizione di sinistra, due grosse questioni: quella della politica delle autostrade seguita dal Governo in tutti questi anni, e sulla quale abbiamo avanzato diverse riserve e critiche, e quella di aver ignorato completamente la Regione, nel disegno di legge governativo che si sta ora per votare e ciò anche se, come è ben presente a tutti gli onorevoli colleghi e all'onorevole Sottosegretario, la viabilità è una delle materie che, in base all'articolo 117 della nostra Costituzione, è di precisa competenza delle Regioni, costituite con il voto del 7 giugno. Si tratta, ripeto, di due grosse questioni: di due questioni di fondo, si può e si deve ben dire e si dovrebbe ben riconoscere da parte di tutti.

Purtroppo nelle due repliche si è quasi sorvolato sulla prima questione, quella delle autostrade, e per la seconda, tirato per i capelli — mi consenta di usare questa espressione, onorevole Sottosegretario — nel corso di alcuni interventi di colleghi avutisi in Aula ieri ed oggi, chi ha replicato ha dimostrato come su tutto il problema relativo ai rapporti con le Regioni ed alle loro funzioni il Govero sia ancora molto impreparato, sia ancora in fase di meditazione e di studio.

Onorevole Sottosegretario, io riconosco a lei competenza su questi problemi e le do atto, come già ho fatto in altra circostanza, di volere e di sapere mettere anche sempre una sincera passione nel seguirli e nell'affrontarli. Il guaio è però che il Governo del quale ella fa parte persegue una linea sbagliata riguardo ad essi; una linea che il mio Gruppo ed io consideriamo profondamente sbagliata, una linea che è apparsa ed appare chiaramente anche in questo disegno di legge. Ecco perchè, onorevole Presidente, tale disegno di legge 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 per dichiarazione di voto il senatore Andò. Ne ha facoltà.

A N D O' . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, una dichiarazione di voto da parte della Democrazia cristiana non era prevista. in verità perchè troppo esaurienti sono stati gli interventi dei colleghi della mia parte, che mi hanno preceduto. D'altro canto lo stesso relatore, che appartiene al mio Gruppo, ha fatto una relazione tale che non saprei trovare parole sufficienti per elogiare per la sua completezza ed acutezza. Sembra però doveroso che sia espresso il voto favorevole del mio Gruppo, sia per non lasciare solo il senatore Perri nella sua manifestazione di consenso al disegno di legge, sia anche per tranquillizzare il senatore Maderchi il quale a sua volta ha sollevato delle perplessità circa la nostra convinzione nell'approvare questo disegno di legge.

Io potrò fare qualche osservazione in base a ciò che ho potuto desumere da questa nostra discussione. Si è molto insistito sulla politica generale della strada, anche se questo tema non era quello precipuo della nostra discussione, ma soltanto lo sfondo in cui si inquadra il disegno di legge in esame.

Il dibattito ha assunto invece una grande ampiezza data l'importante esposizione del relatore ed anche perchè su questa politica si sono intrattenuti i vari colleghi. Però è chiaro che è un tema che viene sfruttato dall'opposizione di sinistra per rivolgere le solite critiche al Governo per quello che ha fatto e per quello che non ha fatto, per quello che avrebbe dovuto fare. E perciò si spiega come questo disegno di legge, che avrebbe potuto ben essere approvato in sede legislativa in Commissione, per volontà invece dell'opposizione di sinistra è venuto in Aula, dove appunto si sono svolte queste critiche non sempre obiettive, anzi tutt'altro che obiettive da parte della opposizione. In sostanza da parte nostra si è voluto tendere ad un equilibrio tra gli interventi per la viabili-

tà maggiore e gli interventi per la viabilità minore. Questo equilibrio penso che sia stato raggiunto attraverso una variante al disegno di legge originario che ha poi riportato il consenso dell'intera Commissione. Perchè, come è noto, la Commissione stessa ebbe delle perplessità allorquando in una modifica — proposta dal Governo — della tangente spettante all'ANAS e di quella spettante ai comuni si propose di forfetizzare in 30 miliardi la quota spettante ai comuni. In questo si vide da parte nostra — ed io stesso ebbi queste stesse perplessità — un danno nei confronti dei comuni, i quali vedevano aumentare progressivamente le somme cui avrebbero potuto attingere. Siamo quindi arrivati, per successiva elaborazione, ad una dizione del disegno di legge che può veramente, senatore Maderchi, tranquillizzare. Una collaborazione si è operata tra la Commissione permanente dei lavori pubblici ed il Governo per trovare una soluzione migliorativa per la viabilità minore, favorendo nel contempo la rete delle grandi comunicazioni. È quindi stato formulato questo disegno di legge che tiene conto delle esigenze di entrambi i settori e soprattutto dei comuni e delle provincie che col nuovo dispositivo vengono agevolati nella esecuzione delle opere di loro competenza. E non è vero, senatore Bonazzi, che le autostrade sono delle opere di lusso; questa parola l'ho sentita ripetere da lei non in quest'Aula ma nella Commissione lavori pubblici ed è uno *slogan* caro all'opposizione di sinistra. Le autostrade sono egualmente importanti come tutte le altre arterie, come le arterie minori, specialmente per le regioni depresse del Sud e del Centro-Nord, quando si tratta di accorciare lunghe distanze, quando si tratta di recuperare tempi che sono stati perduti per parecchi e parecchi anni, forse non più recuperabili. Dovrei qui accennare anche al problema (visto che si parla di viabilità, di infrastrutture, di autostrade e di strade di grande comunicazione) del ponte sullo Stretto. Ritengo però che questo problema sia estraneo alla presente discussione anche se mi è cara un'espressione che lo farebbe rientrare nel tema e cioè che il ponte sullo Stretto non è che un lotto dell'autostrada che dal Brennero ariva all'estremo lembo della Sicilia. (*Interruzioni dall'estrema sinistra*). Comunque il problema ha una trattazione a parte ed anche un finanziamento a parte.

È per tutte queste considerazioni, signor Presidente, che io esprimo il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana a questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Celidonio. Ne ha facoltà.

C E L I D O N I O . Sarò brevissimo, onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi. Nel dare la mia personale adesione al disegno di legge n. 783 mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo sull'opportunità di ufficializzare finalmente l'impegno per il finanziamento nella realizzazione del tronco viario Sulmona-Popoli-Avezzano, che mi risulta già preso da tempo, per dare così concretezza alla volontà di interventi veramente produttivi e che, come tali, possono contribuire al superamento di squilibri secolari, che particolarmente caratterizzano una vasta zona depressa, socialmente ed economicamente, dell'Abruzzo.

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, vorrei approfittare dell'occasione per richiamare l'attenzione di tutta l'Assemblea sull'opportunità che le dichiarazioni di voto vengano ricondotte a ciò che prevede il Regolamento, e quindi sull'opportunità che soltanto nel corso della discussione generale siano fatti i veri e propri rilievi di dettaglio e i richiami. Pertanto vorrei pregare tutti i senatori e i Gruppi con i loro Presidenti di coadiuvare la Presidenza nell'osservanza delle norme regolamentari al fine soprattutto di un più spedito svolgimento dei nostri dibattiti.

Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con l'avvertenza che il titolo, nel testo proposto dalla Commissione, risulta così modificato: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, 7 febbraio 1961, n. 59, e 21 apri-

le 1962, n. 181, concernenti l'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge:

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo Codice di procedura penale », già approvato dalla Camera dei deputati. Ricordo che nel mese di giugno scorso è stata chiusa la discussione generale ed hanno parlato il relatore ed il Ministro.

Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione, discussione che proseguirà domani e, se necessario, venerdì.

Si dia lettura dell'articolo 1.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un nuovo testo del codice di procedura penale, udito il parere di una commissione composta da dodici deputati e dodici senatori nominati dai Presidenti delle rispettive Assemblee; da quattro magistrati designati dal Consiglio superiore della magistratura; da quattro professori ordinari di diritto penale o di diritto processuale, e uno di diritto costituzionale, designati dal Consiglio superiore della pubblica istruzione; da quattro avvocati designati dal Consiglio nazionale forense; da due membri designati dal Presidente del Consiglio dei ministri, dei quali uno appartenente alla giustizia militare, di grado equiparato a consigliere di cassazione, ed uno appartenente all'avvocatura dello Stato, di qualifica non inferiore a sostituto avvocato dello Stato; da quattro membri designati dal Ministro di grazia e giustizia.

I membri non parlamentari della commissione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro di grazia e giustizia.

La commissione è assistita da una segreteria costituita e nominata dal Ministro di grazia e giustizia.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura degli emendamenti all'articolo 1.

G E R M A N O' , *Segretario*:

Al primo comma, sostituire le parole: « entro due anni » *con le altre*: « entro un anno ».

1. 2 MARIS, PETRONE, TEDESCO Giglia, MACCARRONE Pietro, TROPEANO, TERRACINI, LUGNANO

Al primo comma, dopo le parole: « da quattro magistrati designati dal Consiglio superiore della magistratura » *inserire le altre*: « , rispettivamente appartenenti alla pretura, al tribunale, alla corte d'appello e alla Corte di cassazione ».

1. 3 MARIS, PETRONE, TEDESCO Giglia, MACCARRONE Pietro, TROPEANO, TERRACINI, LUGNANO

Al primo comma, sostituire il periodo: « da due membri designati dal Presidente del Consiglio dei ministri, dei quali uno appartenente alla giustizia militare di grado equiparato a consigliere di Cassazione, ed uno appartenente all'avvocatura dello Stato di qualifica non inferiore a sostituto avvocato dello Stato » *con il seguente*: « da due membri designati dal Presidente del Consiglio dei ministri, scelti tra i professori ordinari di procedura penale o diritto penale, e gli avvocati iscritti nell'albo per il patrocinio innanzi alla Corte di Cassazione ».

1. 1 LEONE

L U G N A N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L U G N A N O . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per una questione di principio noi siamo stati decisamente contrari alla delega al Governo per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale; e quando noi insistevamo su questa nostra posizione ci fu risposto che era necessario dare la delega al Governo perchè si procedesse con maggiore speditezza e celerità verso l'approdo finale. Ci fu risposto che era semplicemente illusorio sperare che le Commissioni giustizia del Senato e della Camera potessero portare a termine in un ragionevole periodo di tempo questa riforma; ed alle nostre insistenze e soprattutto alle nostre critiche e alle nostre censure che vertevano sulle preoccupazioni che una delega suscita sempre, ci fu risposto, in un modo starei per dire metodico e sistematico: non possiamo perdere tempo, dobbiamo far presto. È questa la ragione sostanziale, concreta e positiva per la quale il Governo e coloro che lo sostenevano, si intende, finirono col prevalere in sede di discussione sia in Commissione, sia in Aula.

Ora, signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è proprio in omaggio a questa esigenza che è stata dichiarata prevalente su tutte le altre che noi ci permettiamo di insistere. Quando abbiamo detto che possiamo benissimo fare noi questo lavoro perchè le Commissioni, i componenti delle Commissioni, i parlamentari tutti hanno già offerto sufficienti prove — come si dice nel nostro gergo — di maturità e di validità scientifica — mi si passi il termine un poco presuntuoso — e quando abbiamo detto che si può benissimo elaborare e varare il nuovo codice di procedura penale in sede redigente, non intendevamo affermare che solo per questo avrebbe dovuto essere considerato migliore di quello che potrebbe uscir fuori dall'elaborazione della commissione ministeriale, ma innegabilmente noi avremmo potuto ben sperare: ebbene, ci fu detto di no perchè non possiamo e non dobbiamo perdere del tempo. Allora, in omaggio a questa affermazione, e soltanto in omaggio a questo argomento che poi ha finito col prevalere, noi vi chiediamo oggi di ridurre il periodo di tempo concesso al Governo per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale da due ad un anno.

P R E S I D E N T E . Il senatore Maris ha facoltà di illustrare l'emendamento 1. 3.

M A R I S . Signor Presidente, onorevole Ministro, l'articolo primo del disegno di legge prevede che nella commissione che deve fornire il parere al Governo sono compresi tra gli altri quattro magistrati designati dal Consiglio superiore della magistratura. Noi non abbiamo nulla da obiettare in proposito; chiediamo soltanto che questi quattro magistrati rappresentino veramente tutti i magistrati, non solo quelli della Corte di cassazione, e perciò riteniamo di dare questa indicazione, cioè che i quattro magistrati siano scelti dal Consiglio superiore della magistratura uno tra i magistrati della pretura, uno tra i magistrati del tribunale, uno tra i magistrati dalla corte d'appello e uno tra quelli della Corte di cassazione.

P R E S I D E N T E . Il senatore Leone ha facoltà di illustrare l'emendamento 1. 1.

L E O N E . Onorevole Presidente, ritengo che nella composizione della commissione di cui parla l'articolo 1 vadano sostituiti il magistrato appartenente alla giustizia militare e l'avvocato dello Stato.

Senza mancare di riguardo a queste due rispettabili categorie, mi pare che non abbiano particolari attitudini per il compito che è assegnato alla commissione e che quindi, come tali, non possano dare un utile e proficuo contributo. È chiaro che marginalmente il magistrato della giustizia militare e l'avvocato dello Stato possano avere interessi culturali e siano perciò capaci di dare un certo contributo legislativo, ma io darei maggiore spazio ai professori universitari ed agli avvocati; i professori universitari di procedura penale o perfino di diritto penale e gli avvocati iscritti alla Cassazione certamente avranno una più larga ed universale visione dei problemi concernenti la riforma del codice di procedura penale.

Giacchè ho la parola — e non la chiederò più in sede di dichiarazione di voto — dichiaro, per quanto mi riguarda, che voterò a favore dell'emendamento Maris per assicurare a questa commissione magistrati provenienti dalle varie giurisdizioni che possano dare un contributo vivo, attraverso componenti varie, della loro esperienza, della loro sensibilità, della loro cultura e non un contributo che appartenga soltanto ai magistrati di Cassazione, di cui noi apprezziamo l'autorità e la funzione, ma che sono talvolta fuori dalla realtà viva del processo penale che deve costituire il presupposto ed il fondamento del tessuto del nuovo codice.

M A R I S . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R I S . Ho chiesto la parola non per uno scambio di cortesie con il senatore Leone...

P R E S I D E N T E . Se le merita però il senatore Leone dato il contributo che ha dato in Commissione a questa discussione.

M A R I S . Questa sarebbe già una ragione sufficiente per me, comunque non ho chiesto la parola per questo e nemmeno per odio ai rappresentanti della giustizia militare o dell'Avvocatura dello Stato, ma per porre in rilievo l'esigenza di riparare ad una lacuna grave, cioè al fatto che sono stati assenti dalla preparazione di questo disegno di legge i rappresentanti della dottrina, i rappresentanti dell'università.

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* Sono previsti. Lei non ha letto quella parte dell'articolo in cui si dice: da quattro professori ordinari di diritto penale o di diritto processuale, e uno di diritto costituzionale, designati dal Consiglio superiore della pubblica istruzione e da quattro avvocati designati dal Consiglio nazionale forense.

M A R I S . Io penso comunque che sia giusto allargare questa rappresentanza perchè sia più qualificata. Quindi il nostro Gruppo voterà anche a favore dell'emendamento 1. 1.

L E O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L E O N E . Per facilitare l'eventuale approvazione del mio emendamento vorrei dire che non insisto perchè questi membri, professori ed avvocati, che dovrebbero sostituire i magistrati militari e gli avvocati dello Stato, siano nominati dal Presidente del Consiglio: a me interessa la sostanza. Possono essere anche nominati dai loro rispettivi organi e cioè i professori dal Consiglio superiore della pubblica istruzione e gli avvocati dal Consiglio nazionale forense.

Vorrei dire una sola parola sul primo emendamento del senatore Maris, illustrato dal senatore Lugnano. Sono decisamente contrario a ridurre ad un anno il termine di due anni per l'esplicazione della delega. Il codice, se passerà questa delega anche con le modifiche apprestate e sottoposte all'attenzione dell'Assemblea, sarà un codice profondamente innovatore, nel quale quindi il tessuto del vecchio codice non troverà alcuna possibilità di utilizzazione. Se si pensa che entro questo termine il Governo dovrà preparare un progetto e lo dovrà sottoporre al parere della commissione (e qui vorrei ricordare quanto dissi in sede di discussione generale e cioè che questa commissione dovrà essere chiamata tempestivamente ad esprimere il parere; non dubito dell'impegno di questo Guardasigilli, come anche dei suoi eventuali successori, ma qualche occasione del passato mi fa esperto di alcuni pareri richiesti nelle ultimissime ore, con conseguente poca validità del contributo; si consideri che tratta di un codice per la cui stesura è nominata una commissione composta di elementi che rappresentano l'*élite* della cultura) credo che due anni a stento saranno sufficienti per poter esplicare la delega. Mi auguro anzi che per la sollecitudine del Governo e per il contributo che darà questa commissione non si debba chiedere, come è accaduto talvolta in altri settori, una proroga alla delega.

Ecco perchè pregherei i colleghi presentatori, Maris ed altri, di non insistere per l'abbreviazione di questo termine.

F I L E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F I L E T T I . Signor Presidente, in rappresentanza del mio Gruppo annuncio il voto favorevole per tutti e tre gli emendamenti presentati.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

Z U C C A L A', *relatore.* Signor Presidente, anzitutto la ringrazio per le sue rassicuranti parole rivolte testè all'Assemblea per completare l'esame di questo provvedimento entro venerdì. Questa sua precisazione ci rassicura sull'*iter* di questo provvedimento e sulla opportunità che esso sia definitivamente fissato, perchè ha avuto un cammino piuttosto tormentato e lungo nel corso di queste nostre ultime vicende parlamentari.

Per quanto riguarda l'emendamento 1. 2 (Maris ed altri) esprimo parere contrario, anche se formulo l'auspicio che un anno possa essere sufficiente per realizzare la riforma del codice in via definitiva. È però difficile che un anno sia sufficiente per espletare la stesura di tutti gli articoli con la necessaria oculatezza.

Per quanto riguarda invece l'emendamento 1. 3 (Maris ed altri) esprimo parere favorevole. Mi sembra opportuno che i quattro magistrati chiamati dal Consiglio superiore della magistratura siano rappresentanti delle singole giurisdizioni (pretura, tribunale, corte d'appello e Cassazione).

Infine, per quanto riguarda l'emendamento 1. 1, a firma del senatore Leone, ritengo che non sia opportuno sopprimere la designazione da parte del Presidente del Consiglio di due componenti, della giustizia militare e dell'Avvocatura dello Stato, perchè questa importantissima riforma strutturale che inciderà profondamente nella vita del Paese, è soltanto il primo passo: ci saranno altri passi successivi che dovranno coinvolgere sia i codici militari sia le altre strutture giudiziarie. È quindi opportuno che i rappresentanti di questi organismi si rendano conto, attraverso la loro diretta partecipazione, dell'importanza e del modo in cui viene organizzato il lavoro per la stesura del codice.

Inoltre, i professori universitari sono già rappresentati sufficientemente in numero di 4, così come ci sono 4 magistrati, 4 avvocati e altri 4 membri nominati dal Ministro (e qui vorrei raccomandare al Ministro di non dimenticare un rappresentante dei cancellieri tra i 4 che nominerà), per cui esprimo parere contrario per l'emendamento 1. 1.

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il parere.

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* Io sono d'accordo con il relatore. Voglio osservare, a proposito dell'articolo 1, che non è vero che la ragione per la quale abbiamo adottato lo strumento della delega è quella di fare più presto. Tra l'altro, se fosse questa sola la ragione, sarebbe già dimostrato il suo fondamento perchè dal 1965, quando io l'ho presentato alla Camera, nell'altra legislatura, questo provvedimento sta in discussione e adesso noi arriveremo — spero — a varare con queste modificazioni il disegno di legge il quale dovrà ritornare alla Camera. Quindi avremo dimostrato che soltanto per approvare un disegno di legge delega ci vogliono 6 anni e pertanto, anche sotto il profilo temporale, la delega è assolutamente necessaria.

Ma non era questa la ragione e, rimettendomi alle ragioni che sono state indicate succintamente ma con molta chiarezza dal senatore Leone nella sua dichiarazione di voto preventiva e dal relatore, ritengo che debba restare il termine di due anni.

Vorrei assicurare in questa occasione il senatore Leone per quanto personalmente mi riguarda. Ho detto scherzando che lasceremo l'assicurazione per testamento al successore.

P R E S I D E N T E . Lei anticipa gli auguri per le vacanze natalizie! (*Ilarità*).

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* Certamente il proposito di questo Guardasigilli e — suppongo — di quelli che lo se-

guiranno è di far intervenire subito le Commissioni, cioè di non aspettare di far prima tutto per far poi guardare i risultati. Man mano che il lavoro viene affrontato e che si presentano dei problemi bisogna interpellare le Commissioni.

Per quanto riguarda l'emendamento 1. 3 presentato dal senatore Maris e da altri, io sono d'accordo, però vorrei proporre di modificare la formulazione per tener conto della necessità che ci sia anche qualche requirente. Quindi proporrei di esprimerlo in questi termini: « da quattro magistrati designati dal Consiglio superiore della magistratura di cui tre, rispettivamente, in servizio, quali giudicanti o requirenti, presso la corte di cassazione, la corte d'appello, il tribunale ed uno in servizio presso la pretura ». Presso la pretura non possiamo parlare di requirenti. Se i presentatori avessero la cortesia di accettare questa formulazione, che non muta la sostanza ma consente di fare intervenire eventualmente anche magistrati requirenti, io ne sarei molto lieto.

Per quanto riguarda l'emendamento 1. 1, debbo dire, come ho già accennato in un'interruzione e come ha ricordato poco fa il relatore, che non vedo la ragione di istituire una categoria di professori universitari nominati dal Presidente del consiglio mentre abbiamo già quattro professori universitari nominati dal Consiglio superiore della pubblica istruzione e quattro avvocati designati dal Consiglio nazionale forense. Mi pare che la rappresentanza di queste due qualificate categorie sia sufficiente ed abbondante mentre, come ha rilevato il relatore, è utile che siano presenti anche un rappresentante della magistratura militare e un rappresentante dell'Avvocatura dello Stato. Grazie.

P R E S I D E N T E . Senatore Maris, accetta la proposta dell'onorevole Guardasigilli?

M A R I S . Sì, accettiamo la formulazione proposta dall'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere.

Z U C C A L A' , *relatore*. La Commissione è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1. 2 presentato dal senatore Maris e da altri senatori, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1. 3, che secondo la proposta del ministro Reale risulta così formulato: « di cui tre, rispettivamente, in servizio, quali giudicanti o requirenti, presso la corte di cassazione, la corte d'appello, il tribunale, ed uno in servizio presso la pretura ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1. 1 presentato dal senatore Leone, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Per lo svolgimento di interpellanze

P E L L I C A N O' . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E L L I C A N O' . Onorevole Presidente, vorrei sollecitare lo svolgimento delle interpellanze nn. 343 e 355, da me presentate sui problemi di Reggio Calabria rispettivamente il 23 luglio e il 6 ottobre 1970.

P R E S I D E N T E . Onorevole ministro Reale, la invito a far presente la richiesta del senatore Pellicanò all'onorevole Presidente del Consiglio affinchè faccia sapere alla

Presidenza del Senato quando il Governo è disposto a rispondere alle due interpellanze.

R E A L E , *Ministro di grazia e giustizia.* Farò senz'altro presente questa richiesta.

Annunzio di interrogazioni

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

G E R M A N O' , *Segretario*:

CIFARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare allo scopo di assicurare il funzionamento degli aeroporti italiani bloccati dallo sciopero dei vigili del fuoco.

L'interrogante sottolinea la necessità e la urgenza di una regolamentazione dello sciopero nei pubblici servizi fondamentali, affinchè non accada che l'esercizio di un diritto così importante per i lavoratori si risolva in una inaccettabile pressione sulla libertà e sui diritti della collettività nazionale nel suo complesso, nonchè in un grave pregiudizio per la partecipazione dell'Italia alle relazioni ed ai traffici sul piano internazionale. (int. or. - 1930)

MINNOCCI, SENESE, LISI. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per sapere se intendono finalmente accogliere le aspirazioni delle popolazioni dell'intera provincia di Frosinone — ripetutamente manifestate in ogni sede competente — di vedere al più presto realizzata la costruzione della strada Frosinone-Sora, presupposto indispensabile di ogni futuro sviluppo della Ciociaria.

In considerazione del fatto che nel piano di coordinamento degli interventi pubblici nel Mezzogiorno — approvato dal CIR fin dal 1966 — sono previsti « il miglioramento e la sistemazione del collegamento Sora-Frosinone-Latina » e che lo schema di piano di sviluppo economico della regione laziale — approvato dal CRPE — assegna a tale arteria la funzione fondamentale di infrastruttura primaria per l'assetto territoriale del Lazio, gli interroganti chiedono di conoscere se si ritiene opportuno procedere immediatamente alla redazione del progetto esecutivo della Frosinone-Sora, anche sulla base degli studi e delle progettazioni di massima già elaborati. (int. or. - 1931)

FERMARIELLO, ABENANTE, PAPA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere quali urgenti misure intenda adottare per impedire che a Napoli, città medaglia d'oro della Resistenza, abbia luogo l'annunciato « convegno paneuropeo » promosso da una cosiddetta « lega nazionale dei greci all'estero ». In effetti trattasi di una volgare manifestazione di provocatori fascisti e di teppisti, sicchè sorprende che si pensi di consentirne lo svolgimento.

Gli interroganti, pertanto, interpretando la profonda indignazione e la precisa volontà democratica espressa con fermezza dai consigli degli enti elettivi, dai sindacati, dalle associazioni partigiane, dai giovani e da tutti gli antifascisti napoletani, chiedono che vengano presi gli opportuni provvedimenti per impedire nella maniera più assoluta che lo sconcio raduno si tenga e che Napoli sia costretta a subire le ininterrotte, criminali violenze dei fascisti. (int. or. - 1932)

PREMOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga che, demandando ai provveditori agli studi la responsabilità di chiedere in caso di bisogno l'intervento della polizia nei dipendenti istituti scolastici, si violi e si alteri l'ordine delle responsabilità e delle funzioni predisposto dalle leggi vigenti, con pericolose ed incontrollabili conseguenze.

L'interrogante si permette di far presente che, secondo le norme in vigore, il preside soprintende al buon andamento didattico, educativo ed amministrativo del suo istituto, per cui, ordinando, come ha ordinato il Ministro, di rimettere alla valutazione dei provveditori agli studi l'opportunità di chie-

dere oppur no l'intervento della polizia in caso di disordini, da un parte si rende irresponsabile il preside, violando una precisa norma di legge, e dall'altra si affida ad un organo esterno una competenza che per la sua natura non può essere esercitata con senso di aderenza alla realtà se non dagli stessi organi dirigenti dell'istituto in cui eventuamente si verifichino disordini.

Se il Ministero si fosse proposto di ottenere che i presidi adottino, in caso di stretta necessità, una così delicata decisione con il conforto del parere di un organo collegiale, interno allo stesso istituto, avrebbe potuto e dovuto stabilire che i presidi, prima di chiedere l'intervento della polizia, convochino il consiglio dei professori e ne sentano il parere, dato che la legge demanda proprio al collegio dei professori gli affari che investono l'indirizzo generale e disciplinare dell'istituto.

È convincimento dell'interrogante che la statuizione del Ministero di affidare ai provveditori agli studi la responsabilità di invocare l'intervento della polizia in caso di disordini non celi che la volontà di inibire intanto ai presidi l'esercizio di tale potere e che perciò essa sia destinata ad incoraggiare le imprese dei gruppi più faziosi, assicurando loro preventivamente l'immunità. (int. or. - 1933)

ANTONICELLI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere quali assicurazioni intendano dare all'indignata protesta di tutto il mondo culturale nel senso che non sarà in nessun modo realizzato l'insensato progetto di trasformare in sedi alberghiere, o in altre costruzioni a carattere speculativo, le famose ville « Cimbrone » e « Rufolo » di Ravello, patrimonio inestimabile della nazione. (int. or. - 1934)

ROSSI. — *Ai Ministri della sanità e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza dei gravi indici di inquinamento atmosferico ed idrico della zona di Terni-Narni, come conseguenza delle attività industriali siderurgiche e chimiche, con particolare riferimento agli abitati di Terni, di Narni-Scalo, di Nera Montoro ed a tutto il corso del basso Nera.

Per sapere se, in relazione all'entità dell'allarmante fenomeno, non ritengano di dover sollecitare l'iniziativa degli organi periferici e degli altri Ministeri competenti, anche al fine di individuare e denunciare eventuali reati. (int. or. - 1935)

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

CIFARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se abbia conoscenza delle agitazioni, vaste ed insistenti, degli alunni delle scuole di Trapani, i quali protestano contro la mancata istituzione in detto capoluogo di provincia della quarta classe sperimentale degli istituti professionali.

Ritenendo che non sia da disattendere detta richiesta, rivolta dai giovani ad evitare sprechi di tempo nella preparazione e contrasti discriminatori in danno della Sicilia occidentale, l'interrogante chiede che fin dal corrente anno scolastico sia istituita la quarta classe o che, in via subordinata, ne sia precisamente assicurata l'istituzione con l'anno scolastico 1971-72. (int. scr. - 4273)

CIFARELLI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per sapere se abbia notizia del fatto che a Taranto l'« Italsider » e la « Shell » stanno procedendo a grandi ampliamenti dei propri stabilimenti, mentre la società SNAM sta creando colà un suo impianto per la trasformazione del metano.

Tali ampliamenti comportano l'occupazione di diverse migliaia di ettari di terreno, parte dei quali sono di proprietà del demanio (militare marittimo e forestale); essi comportano, altresì, una colmata di 800 ettari in mare per la realizzazione di un ampio bacino portuale, la costruzione di una strada di accesso all'isola militare di S. Pietro, l'interramento di un fiume carsico, la distru-

zione del manto vegetale dell'area costiera (destinata originariamente a parco pubblico), la distruzione dell'ambiente biologico della costa tarantina e metapontina, a causa dell'inquinamento di ingenti quantità di acqua, e l'immissione di nuovi fumi industriali nell'atmosfera della città.

L'interrogante desidera sapere:

1) se le imprese che hanno iniziato i suddetti lavori siano munite di tutte le autorizzazioni necessarie o se invece stanno operando contro le leggi ed i piani vigenti;

2) se gli organi centrali e periferici dello Stato (CIPE, Ministeri del bilancio e della programmazione economica, delle partecipazioni statali, dei lavori pubblici, della difesa, della marina mercantile, dell'agricoltura e delle foreste e della sanità) abbiano concesso tali autorizzazioni e, nell'affermativa, in base a quali programmi di sviluppo e piani di organizzazione del territorio;

3) se è stato, e da chi, considerato il complesso problema di far fronte alle esigenze ambientali, sociali ed urbanistiche della popolazione tarantina attuale, e soprattutto futura, che sarà incrementata da parecchie migliaia di nuove leve di lavoro. (int. scr. - 4274)

FARNETI Ariella. — *Ai Ministri del tesoro e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere la situazione che si è venuta a determinare nelle aziende del gruppo « Confitex » dove, a causa di un grave dissesto finanziario, dovuto, sembra, al trasferimento di larghi profitti derivanti dalla produzione industriale ad altre attività attraverso società di comodo, sono in pericolo il salario e l'occupazione di oltre 300 operai ed impiegati dipendenti dalle aziende di Meldola (Forlì), Castelfranco Veneto e Rovigo.

Per sapere quali provvedimenti intendono adottare per garantire la continuità dell'attività produttiva in tutte le aziende, e con ciò i livelli di occupazione, e l'economia delle tre zone fortemente e gravemente minacciata da un'eventuale e deprecabile chiusura degli stabilimenti « Confitex ».

Per conoscere, infine, nell'ipotesi di un intervento finanziario attraverso l'IMI, i provvedimenti che si intendono adottare per la ristrutturazione degli organi amministrativi aziendali, al fine di realizzare un serio programma di investimenti, di produzione e di commercializzazione e di impedire il ripetersi di dissesti finanziari, assicurando una direzione pubblica che garantisca la serietà e la finalità dell'investimento e favorisca la partecipazione degli organi elettivi, locali e regionali, e dei lavoratori alle scelte programmatiche. (int. scr. - 4275)

BARDI. — *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali.* — Per essere informato in modo preciso ed analitico sullo stato dei lavori del programma autostradale IRI deciso dal CIPE nell'estate del 1968, sulle ragioni degli eventuali ritardi, nonchè sull'ammontare degli introiti che l'IRI ha nel frattempo realizzato dopo l'aumento delle tariffe, avvenuto sempre nel luglio 1968, giustificato dall'intento di procedere al finanziamento del programma.

Per sapere, altresì, con riferimento anche alle notizie concernenti iniziative IRI nel settore dell'edilizia:

se i Ministri interrogati non ritengano opportuno far conoscere i dati comparativi dei costi delle autostrade costruite rispettivamente dall'ANAS, dall'IRI e da altre società;

se è vero che nell'ultima convenzione ANAS-IRI sia stabilito che la concessionaria è svincolata dall'onere di sottoporre ad approvazione i progetti esecutivi, rendendosi in tal modo impossibile qualsiasi controllo, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico;

per quali motivi, nella predetta convenzione, sia stata elevata alla percentuale del 40 per cento la quota dei lavori in proprio riservata alla concessionaria IRI;

se è vero che i lavori in proprio della concessionaria hanno un costo del 50 per cento superiore a quelli eseguiti dall'ANAS per tratti di strade aventi eguali caratteristiche;

se è vero che il consiglio di amministrazione dell'ANAS abbia adottato, nella va-

lutazione dei progetti e dei relativi costi, criteri più favorevoli per quelli della concessionaria;

se è vero, infine, che la società concessionaria ha disatteso completamente gli obblighi di osservanza dei termini per la presentazione dei progetti e per l'appalto dei lavori, senza che le Amministrazioni dello Stato interessate siano intervenute per far cessare tale inadempienza. (int. scr. - 4276)

CARUCCI, MANENTI, FABRETTI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Visto che il decreto ministeriale 30 novembre 1964, con la nuova tabella delle industrie aventi disoccupazione stagionale, priva del beneficio dell'indennità di disoccupazione il personale addetto all'industria alberghiera;

considerato che l'industria alberghiera ha attività continua e non stagionale,

si chiede se il Ministro non ritiene opportuno cancellare dalla predetta tabella i lavoratori addetti all'industria alberghiera, anche se alcuni di essi in periodi stagionali prestano la loro opera in *campings*, colonie, eccetera. (int. scr. - 4277)

ALESSANDRINI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quale intervento abbia disposto per risolvere la situazione dell'EURATOM di Ispra (Varese) il cui Centro è da diversi giorni occupato dai ricercatori e dal personale appartenente alle varie nazionalità per protestare contro la nuova disciplina del lavoro prospettata in sede europea.

Un tempestivo interessamento si rende necessario per evitare l'esasperazione di quanti prestano, nell'incertezza e nell'insoddisfazione, la loro opera presso l'importante e delicato complesso di ricerca. (int. scr. - 4278)

MACCARRONE Pietro. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza che la Gestione commissariale governativa della Ferrovia circumetnea di Catania non intende applicare nei confronti dei propri dipendenti la legge 24 maggio 1970, n. 336, e che, in particolare, non è stata data evasione alla domanda per collocamento a riposo, con i benefici della succitata legge, presentata il 15 luglio 1970 dal cantoniere Verzì Giuseppe nè sono stati comunicati allo stesso i motivi del diniego.

Si chiede pertanto di sapere quali siano gli intendimenti del Ministro in ordine ai fatti sopra esposti. (int. scr. - 4279)

DINARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che, in base a recenti accordi sindacali, il salario giornaliero delle raccoglitrici di olive in provincia di Reggio Calabria è stato fissato in lire 2.407, per cui il costo giornaliero di ciascuna delle lavoratrici stesse è salito a lire 3.000 circa ove si considerino anche le spese per contributi unificati e per trasporto;

considerato che la raccolta media di olive da parte di ciascuna salariata è di tre misure giornaliere corrispondenti a litri 60 e ad un valore attuale complessivo di circa lire 2.000, sicchè le spese di raccolta superano largamente nel loro insieme il valore stesso del frutto, al punto che sono diventati sempre più numerosi in questi ultimi mesi i piccoli proprietari che rinunciano alla raccolta stessa;

considerato, altresì, che tale abnorme situazione è fonte di gravissimo allarme per l'economia agricola della provincia di Reggio Calabria e per la stessa vita delle aziende ed è causa di vivissima preoccupazione per le conseguenze di ordine finanziario che ne derivano ai vari produttori (agricoltori e imprenditori), gran parte dei quali trovasi già in stato di insolvenza anche a causa delle attuali note restrizioni del credito;

rilevato che nelle vicine province di Catanzaro e di Cosenza gli enti preposti al pagamento dell'integrazione dell'olio di oliva hanno già effettuato le liquidazioni relative alle campagne olearie 1968-69 e 1969-70, mentre in provincia di Reggio Calabria vi sono tuttora migliaia di agricoltori che attendono la liquidazione per l'annata 1968-69 e non si è dato inizio all'erogazione dell'integrazione per la trascorsa stagione 1969-70;

considerato, infine, che gli olivicoltori di cui trattasi sono giustamente preoccupati

e disorientati anche a causa della mancata emanazione delle disposizioni e dei regolamenti per la liquidazione dell'integrazione del prezzo dell'olio della già iniziata campagna 1970-71,

l'interrogante chiede di conoscere i motivi della disparità di trattamento tra provincia e provincia nell'ambito della stessa regione e se il Governo non ritenga di dover impartire tempestive disposizioni per la più rapida definizione delle pratiche relative al pagamento dell'integrazione del prezzo dell'olio per le annate 1968-69 e 1969-70, nonchè le necessarie istruzioni per la campagna 1970-71.

Si chiede, altresì, di conoscere se, in base alla nuova situazione salariale sopra richiamata, il Ministro competente non intenda, per la campagna olearia 1970-71, adottare con carattere d'urgenza tutte le iniziative necessarie per un adeguato aumento del prezzo dell'integrazione, non più rispondente alle attuali maggiori spese di produzione. (int. scr. - 4280)

CERRI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sono al corrente:

che lo stabilimento saccarifero « Spica-Lauis » (gruppo « Eridania »), di Piacenza, ha in programma la chiusura del « reparto lievito » che occupa attualmente 30 operai, che tale chiusura sarebbe messa in atto con il 15 dicembre 1970 e che verrebbe così ad essere soppresso un reparto che produce 6.000 quintali annui di lievito, pari al 20 per cento della produzione nazionale;

che la direzione della « Spica-Lauis » ha ventilato la chiusura totale dello stabilimento « per ferie » a partire dal prossimo 23 dicembre e che nessuna garanzia esiste per una tempestiva ripresa;

che lo stabilimento « Spica-Lauis » di Piacenza assorbe stabilmente 130 elementi, fra operai ed impiegati e che durante la «stagione delle bietole » vengono assunte altre 300 unità lavorative, con una lavorazione media annua di 1.700.000 quintali di bietole e con una produzione di 180.000 quintali di zucchero.

Quanto sopra esposto, si chiede ai Ministri interrogati:

se non ritengono di ravvisare nelle iniziative del gruppo « Eridiana » manovre che si identificano soltanto con ragioni speculative, lontane dalle esigenze produttive agrario-industriali del nostro Paese e dai bisogni umani e sociali dei lavoratori e delle famiglie contadine;

se non ravvisano l'esigenza di intervenire urgentemente con i poteri conferiti loro dal decreto ministeriale del 26 febbraio 1968 e da altri decreti, in difesa dello stabilimento e dei livelli d'occupazione;

se non avvertono l'esigenza, con l'incalzare degli avvenimenti, di promuovere quella conferenza nazionale del settore bieticolo-saccarifero già da tempo e da tante parti richiesta. (int. scr. - 4281)

CERRI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

se sono a conoscenza che i 170 dipendenti dell'industria alimentare SACLA di Rottofreno (comune della provincia di Piacenza) hanno occupato, venerdì 27 novembre 1970, lo stabilimento in seguito alla grave decisione aziendale di sospendere per alcuni mesi, e pressochè totalmente, qualsiasi lavorazione ed all'ancora più grave minaccia di successivo smantellamento dell'azienda (anticipando 31 licenziamenti);

se sono al corrente che la direzione della SACLA giustifica tale disegno con il pretesto infondato dell'accumularsi di eccessive scorte nei magazzini, quando invece le stesse scorte non risultano affatto eccessive in quanto ci troviamo alla vigilia di un periodo di festività in cui tradizionalmente vengono assorbite notevoli quantità dei prodotti ivi lavorati e probabilmente immagazzinati di proposito;

se non ritengono che la minacciata chiusura di detta azienda non solo crea problemi drammatici per la mano d'opera occupata, ma pone problemi gravi alla stessa produ-

zione agricola specializzata (non solo locale), la quale ha sempre conferito in misura notevole la propria produzione di piselli, cetrioli, eccetera, a tale azienda di trasformazione.

Si chiede, pertanto, un intervento urgente da parte dei Ministri interrogati affinchè la SACLA di Rottofreno assuma formale impegno di proseguire nell'attività lavorativa, anche per il futuro, garantendo nel contempo gli attuali organici aziendali. (int. scr. - 4282)

STEFANELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza dello sciopero unitario totale attuato il 26 novembre 1970 nel comune di Cassano delle Murge a seguito della persistente grave situazione per il mancato pagamento dell'integrazione concernente la produzione di olio e di grano duro dell'annata 1970.

Per conoscere quali provvedimenti urgenti saranno presi per soddisfare le legittime aspettative delle categorie interessate. (int. scr. - 4283)

ROSSI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di disagio che si è creato tra gli studenti dell'Università di Perugia in seguito al cattivo funzionamento dell'Opera universitaria che, sotto gestione commissariale e perseguendo obiettivi di puro pareggio del bilancio, ha aumentato in sensibile misura i costi di tutte le prestazioni.

In particolare, l'aumento dei prezzi dei pasti — che hanno raggiunto livelli tra i più alti d'Italia — e degli alloggi — che hanno subìto un incremento del 40 per cento — nonchè il servizio di assistenza medica — ridotto a poco più d'una parvenza di servizio sanitario — sono alla base dell'agitazione di migliaia di studenti, resa più acuta da provvedimenti provocatori, come le chiusure anticipate della mensa verificatesi in questi giorni e che hanno lasciato fuori centinaia di studenti presalariati che avevano diritto al pasto.

Si vuol sapere, pertanto, se non si ritiene di dover intervenire per assicurare che l'Opera universitaria, anche in armonia con gli orientamenti affermati nella legge di riforma, assolva a compiti di servizio sociale al fine di concorrere a rendere effettivo il diritto allo studio. (int. scr. - 4284)

LI VIGNI. — *Al Ministro del tesoro.* — (*Già int. or.* - 1927) (int. scr. - 4285)

MAGNO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto, veramente incredibile e scandaloso, che nelle vicinanze del centro abitato di Zapponeta, in agro di Manfredonia, diverse persone stanno eseguendo, indisturbate, scavi profondi su terreni da tempo sottoposti a bonifica e compresi nelle vasche di colmata istituite da diversi anni dal Consorzio generale per la bonifica e la trasformazione fondiaria in Capitanata, su progetto regolarmente approvato dal Consiglio superiore dell'agricoltura e delle foreste.

L'interrogante chiede pertanto di conoscere quali provvedimenti saranno presi per porre fine a quanto sopra esposto. (int. scr. - 4286)

MENCHINELLI. — *Ai Ministri dell'interno e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali siano i criteri con i quali la commissione provinciale di cui alla legge 24 giugno 1966, n. 534, ha accertato a Massa Carrara i prezzi medi al consumo delle acque oligominerali prodotte nella stessa provincia, ai sensi del primo comma dell'articolo 1 della legge citata, poichè risulta all'interrogante che detta commissione ha confuso le acque minerali prodotte nella provincia con quelle prodotte fuori provincia ed ha inoltre effettuato una media non rapportata alla quantità di produzione delle varie acque, ma ha effettuato una media fra i singoli prezzi, ciò che è fuori dello spirito della legge: altrimenti non si spiegherebbe come detta commissione abbia potuto fissare tale media in lire 6.000 per ettolitro, quando la parte maggiore di dette acque è prodotta dalle società « San Carlo » e « Cristallo » e viene venduta a lire 15.000

per ettolitro nel commercio normale e lire 18.000 per ettolitro in farmacia.

Si chiede, inoltre, di sapere come si intenda intervenire per porre rimedio ad un sistema che permette ai proprietari degli stabilimenti di produzione delle acque oligominerali di Massa di sottrarre al loro comune diritti per parecchie centinaia di milioni di lire. (int. scr. - 4287)

PEGORARO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del tesoro e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza della grave situazione che si è venuta a determinare nello stabilimento INGAP di Padova, presso cui sono occupati 200 dipendenti.

Già nel 1965 l'azienda aveva subìto una crisi, non dovuta a carenza di ordinativi sul mercato del giocattolo, ma ad insufficienze direzionali e ad attività estranee agli scopi dell'azienda, crisi che fu possibile scongiurare grazie all'azione unitaria dei lavoratori, dei sindacati e delle forze politiche. A cinque anni di distanza, dopo un'amministrazione controllata voluta dalle banche locali, si ripete l'identica situazione nonostante la elevata qualifica dei dipendenti, la pregiata qualità del prodotto e la dilatazione dei mercati interno ed internazionale.

Deficienze direzionali, errori commessi negli acquisti delle materie prime e nelle vendite, necessità di coprire le esposizioni di altre aziende degli stessi imprenditori, hanno provocato una situazione che diventa sempre più insostenibile per i lavoratori ed anche per quelli che lavorano a domicilio. In tale situazione si è innestata un'operazione chiaramente speculativa, consistente nel proposito dell'amministrazione dell'azienda di chiudere lo stabilimento di Padova per farne sorgere uno nuovo, per la stessa produzione, nella zona industriale di Rovigo, sostenuta dalla legge di incentivazione speciale, mediante l'acquisto di aree al prezzo di 500-600 lire al metro quadrato, il sostegno dell'assistenza tecnica del Consorzio per lo sviluppo del Polesine, la ricerca presso l'IMI di notevoli finanziamenti che dovrebbero avvicinarsi al miliardo di lire e l'ottenimento di un'importante fideiussione da parte dello stesso Consorzio. Contemporaneamente l'INGAP di Padova attuerebbe, dopo il trasferimento a Rovigo, il piano di lottizzazione in località Guizza di Padova, dove sorge lo stabilimento — come da autorizzazione ottenuta con deliberazione della Giunta municipale n. 634 del 3 aprile 1970, successivamente ratificata a maggioranza dal Consiglio comunale prima del 7 giugno 1970 — per la costruzione di un quartiere di tono elevato e realizzando quindi rendite e profitti speculativi altissimi.

Quanto sopra esposto, si chiede di sapere quali interventi i Ministri interrogati intendono attuare per impedire simili manovre ed operazioni speculative, per evitare che danaro pubblico di istituti che sono sotto la vigilanza del Governo e incentivi siano strumenti di tali operazioni, per bloccare il piano di lottizzazione che si trova attualmente presso gli uffici di competenza del Ministero dei lavori pubblici per il nulla osta previsto dall'articolo 8 della legge 6 agosto 1967, n. 765, al fine di preservare l'occupazione ed orientare i processi di industrializzazione delle zone di sottosviluppo economico secondo criteri che in nessun caso possono essere subordinati allo spreco delle risorse, alla speculazione sulle aree edificabili e, infine, a deprecabili manovre di tipo clientelare ed elettoralistico. (int. scr. - 4288)

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.* — (*Già interp.* - 381) (int. scr. - 4289)

Ordine del giorno per le sedute di giovedì 3 dicembre 1970

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 3 dicembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10,30

e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10,30

Votazione del disegno di legge:

Norme sul soccorso e l'assistenza alle popolazioni colpite da calamità — Protezione civile (1397) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

ALLE ORE 16,30

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

II. Discussione dei disegni di legge:

1. ZUCCALA' ed altri. — Modifiche degli articoli 135 e 304-*quater* del Codice di procedura penale per la tutela del diritto dell'imputato detenuto di conferire col proprio difensore (1286).

2. BISANTIS e ACCILI. — Norme riguardanti le elezioni e la durata degli organi della Cassa di previdenza e di assistenza a favore degli avvocati e procuratori (1284).

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

IV. 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 20,40*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari