

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

404^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 30 MAGGIO 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO,
indi del Vice Presidente TIBALDI
e del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Congedi	Pag. 18815	TARTUFOLI	Pag. 18833
Disegni di legge:		VACCARO	18839
Presentazione e approvazione di procedura di urgenza per il disegno di legge n. 1584	18842	Interrogazioni:	
Presentazione di relazioni	18815	Annunzio	18843
Trasmissione	18815	Per lo svolgimento:	
« Piano di nuove costruzioni stradali ed auto- stradali » (1378) (Discussione):		PRESIDENTE	18843
CROLLALANZA	18824	CORNAGGIA MEDICI	18842
ROASIO	18815	ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	18843

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 25 maggio.

R U S S O , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Battista per giorni 2, Boggiano Pico per giorni 2, Ferrari per giorni 2, Focaccia per giorni 2, Genco per giorni 2, Lorenzi per giorni 2, Micara per giorni 2, Molinari per giorni 2, Moro per giorni 2, Picardi per giorni 2, Piccioni per giorni 2, Ponti per giorni 2, Santero per giorni 2, Sibille per giorni 2, Turani per giorni 2, Valmarana per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegno di legge trasmesse dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Edizione nazionale degli scritti e del carteggio di Michele Amari » (1102-B), di iniziativa dei senatori Caristia ed altri. (Approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dall'8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Grava ha presentato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

« Aumento del concorso finanziario dello Stato alla gestione per l'assicurazione invalidità e vecchiaia dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni » (1270);

« Aumento del contributo a carico dello Stato per l'assistenza di malattia ai coltivatori diretti » (1501).

Discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Roasio. Ne ha facoltà.

R O A S I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sono passati pochi giorni dall'approvazione del Piano Verde ed oggi diamo inizio alla discussione di un nuovo piano relativo alle costruzioni stradali ed autostradali. Secondo le affermazioni del Governo e del Gruppo di maggioranza, questi piani dovrebbero rappresentare la base di una nuova politica economica del Governo Fanfani, politica capace di affrontare i gravi problemi strutturali che angosciano il nostro Paese. Ma un esame approfondito di questi provvedimenti ci dimostra che essi non rappresentano niente di nuovo se non una accentuazione di quella politica econo-

mica di classe a favore dei grandi monopoli applicata dai Governi della Democrazia Cristiana succedutisi al potere in questi ultimi 15 anni; politica già dimostratasi nei fatti insufficiente e inadeguata ad affrontare i problemi nazionali in modo organico e sociale, politica che sta alla base del decadimento di una serie di settori dell'economia nazionale. I motivi di opposizione a questo disegno di legge coincidono con le argomentazioni che noi abbiamo già sviluppato durante la discussione del Piano Verde, del Piano della scuola e di altre leggi e che sostanziano la nostra opposizione a quella scelta politica che il Governo Fanfani ha fatto, scelta che favorisce lo sviluppo e il potenziamento economico e politico dei monopoli (in questo caso: monopoli dell'automobile, della gomma e del cemento) ma incapace di affrontare in modo organico i problemi economici essenziali del nostro Paese.

Può apparire strano, per chi guardi le cose in modo superficiale, che proprio nel periodo di maggiore sviluppo economico, di aumento della produzione industriale, di aumento del reddito nazionale, cioè nel periodo del cosiddetto miracolo economico, si manifesti in modo preoccupante il decadimento di alcuni settori fondamentali della nostra economia. Si parla di crisi dell'agricoltura, di crisi dell'economia della montagna, di crisi del servizio ferroviario, di crisi delle strade, dei corsi d'acqua, delle scuole, eccetera.

Questo fatto non è che la logica conseguenza dello sviluppo anarchico e ineguale dell'economia capitalistica che è dominata dalle leggi del massimo profitto e dell'accumulazione di enormi ricchezze nelle mani di pochi gruppi capitalistici; sviluppo ineguale che si accentua anche in periodi di favorevole congiuntura economica e che aggrava quegli squilibri che si manifestano nel nostro Paese con il distacco sempre più largo tra lo sviluppo del settore industriale e il decadimento di vasti settori dell'economia agricola, tra il ritmo dello sviluppo economico nelle regioni dell'Italia settentrionale e quello del Mezzogiorno, e con il declassamento economico di vaste zone, anche nelle regioni più avanzate, attorno a delle isole di grande sviluppo economico.

Il Governo afferma di voler inserirsi in questa realtà con le varie leggi-piano, le quali, secondo voi della maggioranza, dovrebbero attenuare questi squilibri, questi ritardi, e avviare su un binario di normalità la vita economica e sociale del Paese.

Noi non condividiamo questa vostra impostazione, questa vostra illusione, ed opponiamo una nuova linea di politica economica di sviluppo democratico che limiti il potere economico e politico dei monopoli; noi opponiamo una nuova scelta negli investimenti, che permetta di affrontare i problemi strutturali su basi nuove in modo organico e democratico, e che parta dalla conoscenza concreta e tenga conto dei bisogni delle varie regioni.

Anche il disegno di legge sulle autostrade, invece di seguire una simile impostazione organica, si articola in modo frammentario, settoriale; di conseguenza esso non può portare che a un aumento degli squilibri che esistono nel campo delle comunicazioni, e ad isolare ancora di più le zone agricole e quelle economicamente più arretrate dei grandi centri industriali.

Il relatore di maggioranza cerca di sfuggire al dibattito attorno ai problemi di fondo che riguardano la linea di politica economica del Governo Fanfani, ed afferma candidamente che le nostre critiche sono ispirate più da preconcetti politici che da una precisa conoscenza dei problemi dei trasporti e delle esigenze del traffico; atteggiamento troppo facile e, direi anche, non corretto; mezzo per sfuggire al dibattito concreto ed anche per nascondere una realtà, cioè che il Piano delle autostrade è una legge che impegna per molti anni l'orientamento economico del nostro Governo in questo settore.

Dipende forse da questa impostazione il fatto che il relatore, nella sua relazione scritta, non ci dà molti ragguagli sulle esigenze e sulle condizioni tecnico-organizzative delle comunicazioni. La sua relazione è piuttosto scarna, e pare scritta da persona che non crede troppo alle cose che dice.

In ogni caso, noi faremo del nostro meglio per arricchire la nostra posizione di principio con una serie di argomentazioni concrete, per dimostrare che il disegno di legge non

può affrontare e risolvere il problema della viabilità.

La nostra opposizione al Piano delle autostrade non significa che noi, in genere, siamo contro ogni costruzione di autostrade: anche queste possono essere utili e necessarie. Però il problema deve essere visto nel suo insieme e nell'interesse di tutti i settori delle comunicazioni, partendo dai bisogni immediati e tenendo conto delle esigenze future, e non favorendo un settore a scapito dell'insieme delle comunicazioni. Il problema essenziale è quindi quello della priorità e della pianificazione.

Lo sviluppo delle vie di comunicazione è di fondamentale importanza per la vita economica e sociale, perchè è soltanto attraverso le vie di comunicazione che possono aver luogo e si possono incrementare le iniziative economiche, gli scambi commerciali, il turismo. Quindi tutta la vita di una regione, di una zona, può essere influenzata dalle reti delle comunicazioni.

La strada ha finalità ben maggiori di quelle che, a prima vista, possono apparire al singolo utente, perchè porta sempre con sé conseguenze economiche positive o negative, a volte, non sempre, previste. Perciò il Governo e la maggioranza, nel presentare questo Piano decennale delle autostrade, piano che per i vasti investimenti impegna per molti anni l'attività del potere esecutivo, dovevano partire da una adeguata conoscenza generale del problema e sapere in quale direzione era necessario agire per non correre il rischio di favorire un settore e ledere gli interessi di altri settori.

Perciò noi insistiamo sull'esigenza di democratizzare il nostro dibattito, interpellando, in proposito, gli enti locali. Non è vero che mancano piani e indicazioni di carattere provinciale e regionale in materia, e non è vero nemmeno che questi si concretino sempre nella richiesta di intervento dello Stato per finanziare certe opere.

Se esiste un settore economico in cui la statistica è abbastanza precisa, questo è proprio quello dei trasporti e della viabilità. Da anni gli enti locali, le camere di commercio, tecnici e studiosi della materia hanno presentato proposte concrete in merito. La caratteristica di questi studi è che essi partono

sempre da una conoscenza precisa e generale del sistema dei trasporti nel suo insieme, per terra, per acqua e per aria; e così pure del problema, molto dibattuto, gomma o rotaia. Il Governo avrebbe potuto, partendo da queste conoscenze concrete, elaborare uno studio dello stato in cui si trovano i trasporti nel nostro Paese e, basandosi su questo studio dettagliato, presentare poi un provvedimento che affrontasse in modo unitario la situazione, con priorità dei settori più bisognosi.

Parlando delle autostrade in genere, come vie di comunicazione, io, per esempio, non potrei opporre nessuna obiezione particolare al progetto di costruzione di autostrade in Sicilia, che dovrebbero unire i grandi centri: Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Trapani. Non conosco sufficientemente quella regione per poter opporre obiezioni. So quali sono i ritardi nel campo della viabilità in tutti i settori, strada e ferrovia, ed i bisogni dell'Isola per il suo sviluppo economico e sociale. In Sicilia tutto il sistema dei trasporti è in crisi. È giusto allora investire grandi somme in una direzione unica? Soddisfare l'esigenza di ridurre le distanze tra le grandi città, favorire gli interessi di una minoranza della popolazione siciliana, cioè di coloro che sono in possesso di automezzi, a scapito di tutti gli altri settori? A scapito delle ferrovie, delle strade nazionali, provinciali e comunali? Non sarebbe stato più giusto, più utile e più serio presentare un piano regionale unico, orientativo, che interessasse tutti i settori, ma che partisse anche dalla situazione economica delle varie zone, dei grandi e piccoli centri abitati, anche di quelli lontani dalle linee di grande traffico, per vedere come era possibile influenzarne lo sviluppo economico e sociale? Direi che non bisogna aspettare un prossimo viaggio di Fanfani in Sicilia, per scoprire, come in Calabria, che ci sono paesi completamente isolati, senza strade, e per predisporre, poi, un piano di emergenza di due miliardi per la costruzione di queste strade!

È inutile negare un fatto ormai provato: le autostrade uniscono ed avvicinano i grandi centri abitati, accelerano il flusso delle macchine sulle grandi distanze, ma raggiungono anche lo scopo di isolare i piccoli centri abi-

tati, quelli in cui la vita è sempre più grama e dove ci sarebbe più bisogno di incentivi per lo sviluppo. Lo stesso relatore di maggioranza è costretto a riconoscere questo fatto, quando afferma che la Svizzera è unita da buone autostrade alla Francia, al Belgio, all'Austria, alla Germania, per far affluire i turisti in quel Paese, ma non ha previsto fino al 1980 la costruzione di nessuna autostrada per il collegamento con l'Italia, onde non facilitare ai turisti, provenienti dal Nord, l'attraversamento del Paese per venire a godersi il nostro sole, trascurando le attrattive turistiche svizzere.

Ma voglio anche portare un esempio che interessa il Piemonte. Con la costruzione della autostrada Torino-Ivrea i due centri sono stati avvicinati e possono essere raggiunti in mezz'ora. Di ciò traggono vantaggio la Fiat e l'Olivetti soprattutto. Ma quali vantaggi ne ricavano i piccoli Comuni, dimenticati dal tracciato autostradale? Fatto curioso: l'Amministrazione comunale di Volpiano, diretta dal Partito di maggioranza, per sei mesi è stata in crisi per protesta, contro la mancata costruzione di un ponte che permettesse di attraversare l'autostrada. La richiesta era documentata dal fatto che l'autostrada aveva diviso in due il Comune, staccato il centro abitato dai campi ed i contadini, per andare sui campi a lavorare con i carri e le macchine, erano costretti a fare un lungo giro, con perdita di tempo e aumento delle spese. Chissà quanti paesi in Italia ci sono che si trovano nelle medesime condizioni di Volpiano.

Un esempio concreto di piano regionale straordinario di opere pubbliche, derivato dall'apertura di due nuovi mezzi di comunicazione, è quello compilato da un Comitato di studio per conto della Regione autonoma della Val d'Aosta, piano che richiede investimenti per 14 miliardi. Ho ricevuto questo piano, elaborato da un gruppo di studiosi e tecnici piemontesi, per conto della Giunta regionale della Val d'Aosta, presentato con una breve introduzione dal Presidente della Giunta regionale, avvocato Oreste Marozz. Il piano contiene poche cose scritte, molte cifre, molti dati. Esso sfugge ad ogni impostazione demagogica e parte da due elementi molto concreti: la costruzione dei due trafori del Monte Bianco e del Gran San

Bernardo per affrontare in modo unitario i problemi dello sviluppo economico e della viabilità, in questa zona.

Questo studio regionale, come ho già detto, dimostra che l'apertura dei due trafori pone in modo imperioso problemi nuovi ed urgenti nella regione. L'apertura dei due trafori convoglierà un flusso notevole di veicoli nella regione e questo fatto determinerà notevoli sconvolgimenti anche di carattere economico e sociale, provocando inevitabilmente un aumento notevole del ritmo delle attività.

Questo fatto pone al Governo centrale e alla Giunta regionale compiti immensi ed impegni precisi relativi alle opere che è necessario compiere. Vasti investimenti, che, come ho già detto, debbono raggiungere la somma di 14 miliardi, si impongono come conseguenza diretta dell'apertura dei due trafori.

Dice questo piano orientativo che l'apertura dei trafori avrà come prima conseguenza diretta la continuità del traffico durante tutto l'anno, anche durante l'inverno, ed un aumento notevole degli automezzi che passeranno per la Valle d'Aosta.

È necessario quindi: 1) adeguare tutta la rete stradale a questa necessità, tenendo conto delle difficoltà invernali; 2) migliorare il sistema dei pubblici trasporti con nuove concessioni ed eventuale formazione di società finanziarie miste a partecipazione regionale; 3) tenere conto dell'aumento del turismo e della necessità di creare nuove zone turistiche con idonee attrezzature ed adeguare ai nuovi bisogni i vecchi centri (a pagina 46, allegato 27, dello studio, viene fatta la lista completa dei Comuni, centri turistici da valorizzare); 4) tenere conto dell'aumento notevole del settore commerciale e del sorgere di nuove iniziative nel campo delle attività terziarie e artigianali.

Tutti questi fattori economici e sociali accentueranno ancora di più il fenomeno dello spopolamento delle zone e centri abitati lontani dalle vie di comunicazione ed arretrati economicamente e la concentrazione della popolazione in quei Comuni di bassa valle interessati da questo nuovo impulso economico. Di qui la necessità di studiare questi aspetti di carattere sociale, per non lasciarli alla spontaneità.

Ciò porterà un cambiamento nella composizione sociale della popolazione, con lo sviluppo di alcuni settori nuovi: sorgerà quindi il problema della riqualificazione dei lavoratori per attenuare i fenomeni di disgregazione sociale. Sarà necessario, inoltre, facilitare lo sviluppo delle nuove iniziative economiche ed impedire i fenomeni speculativi. Da questo nuovo afflusso di turisti anche l'agricoltura riceverà un certo impulso con la valorizzazione di alcuni prodotti come la carne ed i formaggi. Il settore più importante che viene esaminato concretamente nello studio è quello della viabilità con proposte particolareggiate di lavori urgenti per allargare e migliorare le strade statali 26 e 27 su un percorso di 142 chilometri che costituiscono l'asse di penetrazione e di transito degli automezzi nella Valle. Queste strade sono già oggi inadeguate ai bisogni della vita moderna. Il piano prevede inoltre l'accelerazione della statizzazione delle strade regionali per una lunghezza di 113 chilometri; e sottolinea l'esigenza di costruire due nuovi tronchi stradali di 80 chilometri e creare così un secondo sbocco di uscita della Valle d'Aosta verso la provincia di Torino.

Rileva infine il piano che il capoluogo, il quale rappresenta il punto di unione dei due trafori, vedrà il traffico cittadino aumentare in modo notevole; si avrà perciò un notevole aumento della popolazione e il sorgere di nuove iniziative economiche, commerciali, turistiche, che porranno di fronte al Consiglio comunale compiti nuovi per adeguare i servizi alle nuove necessità. Infine, una serie di Comuni (35 Comuni) di fondo valle saranno interessati da questo nuovo afflusso di autoveicoli e sentiranno un notevole beneficio economico se sapranno adeguare in tempo le loro attrezzature. Dovranno inoltre essere valorizzati i centri turistici, già conosciuti, con nuove attrezzature turistiche.

Mi scuso se mi sono soffermato in modo particolareggiato su un problema locale, su questo piano regionale che ha per titolo: « Programma di opere pubbliche relative all'apertura dei trafori alpini della Regione autonoma della Valle d'Aosta ». Mi sono soffermato su questo problema per dimostrare come esistano piani regionali completi che partono da alcune opere fondamentali, senza mai dimen-

ticare l'insieme del problema e cioè quello della vita economica e sociale di una regione. Ritenevo quindi necessario soffermarmi su questo punto non solo per far conoscere questo piano, che è un esempio di serietà nell'affrontare problemi economici e sociali, e nemmeno per chiedere al Governo un simile studio di carattere nazionale, perchè sarebbe pretendere troppo, ma per invitare il Governo a prendere a base gli studi regionali più o meno completi, che esistono in tutte le regioni, per presentare, quindi, un disegno di legge capace di affrontare il problema della crisi della viabilità, nel suo insieme.

È certo che una simile impostazione avrebbe trovato il nostro consenso completo. Come avrete notato, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, in questo piano regionale della Valle d'Aosta non si parla mai di autostrade, ma solo di strade nazionali, regionali e comunali, e diffusamente si parla dello sviluppo economico e sociale della regione. È proprio il caso di dire che per la Valle d'Aosta l'autostrada servirebbe solo per il flusso degli automezzi, senza che questa regione tragga quel beneficio economico che deriva dall'aumento del turismo e dalla permanenza, anche di poche ore o di pochi giorni, dei turisti.

Nella sua relazione, il relatore di maggioranza sostiene delle tesi molto discutibili. Ad un certo punto afferma candidamente che la inadeguatezza delle nostre strade si rileva soprattutto sulle grandi distanze e sulle arterie di intenso traffico. Mi pare che dicendo questo dimostri una completa ignoranza delle difficoltà della viabilità minore nei tratti vicini ai grandi centri abitati.

Il relatore sostiene, in un altro punto della relazione, che le autostrade avranno anche la funzione di alleggerire la circolazione delle strade secondarie, ma questa sua affermazione viene contraddetta da quanto egli afferma a pagina 6, dove sviluppa la critica ai nodi autostradali i quali convogliano artificialmente imponenti correnti di transito verso determinati centri urbani, imponendo inutili deviazioni e sovraccaricando gli anelli di circonvallazione. Si vede che il relatore non sa che gli automezzi partono dai centri abitati verso la periferia, verso le grandi arterie, se no non si saprebbe da dove provengono. Ci si domanda (ed io vi pongo questo

problema) a cosa servano queste autostrade senza i nodi stradali; esse servirebbero esclusivamente al traffico su grandi distanze ed a un ristretto numero di utenti. Ma la tesi del relatore di maggioranza sulla funzione delle autostrade nel complesso delle reti stradali contrasta con i fatti: se infatti le mie cifre sono precise, risulta che nell'Europa occidentale nel 1957 esisteva un totale di 3.630 chilometri di autostrade, di cui circa mille in Italia. Non mi pare, dunque, che il nostro Paese si trovi in una situazione tale da richiedere questo Piano decennale.

Certo l'aumento della motorizzazione in questi ultimi anni è notevole e ha posto con maggior forza il problema della viabilità. Lo stesso numero degli incidenti presenta in modo tragico questo problema all'attenzione dell'opinione pubblica. È chiaro che il numero degli incidenti costituisce un indice eloquente della scarsa capacità di traffico delle nostre strade, anche se bisogna tenere conto altresì, in questo caso, di altri fattori come la indisciplina del guidatore, la mania della velocità (per altro alimentata dalle autostrade), il numero eccessivo di macchine di piccola cilindrata, leggere, che offrono poca resistenza agli urti e che tengono male la strada.

È certo però che gli incidenti crescono in modo vertiginoso ed in proporzione superiore a quella degli altri Paesi. Le cifre a mia disposizione dicono che nel 1960 gli incidenti mortali in Italia sono stati 7.971; ma tale cifra è inferiore alla realtà, perchè registra soltanto i casi nei quali la morte è sopravvenuta ancora sulla strada, ciò che accade nel 40 per cento del totale degli incidenti mortali, mentre non registra la morte sopravvenuta dopo il trasporto negli ospedali. In Francia ed in Inghilterra, con un volume di circolazione di automezzi doppio del nostro, si sono avuti, rispettivamente, 8.122 incidenti mortali, con morte sopravvenuta entro i tre giorni, e 6.000 incidenti sempre mortali, con morte sopravvenuta senza limiti di tempo. Nel primo bimestre di quest'anno gli incidenti sono ancora aumentati, con una percentuale del 27,7 per cento di morti e di 32,5 per cento di feriti.

La nostra osservazione di fondo è che non con le autostrade o curando solo le vie primarie di comunicazione si risolvono questi

problemi gravi, perchè ormai è noto che il 70 per cento degli automezzi circola nei pressi dei grandi centri abitati. Si tratta quindi di vedere come inserire le vie primarie di comunicazione — che per noi debbono essere le strade nazionali con diverse corsie — con la viabilità minore, strade provinciali e comunali. Per inserire il traffico dei grandi centri in tutto il sistema stradale, le strade nazionali, costituite secondo i bisogni della vita moderna, debbono essere concepite come le arterie principali e vitali dello scorrimento rapido del traffico tra le varie zone; ma con criteri moderni si deve vedere anche la viabilità minore, le strade provinciali e comunali, altrimenti si corre il rischio di avere una serie di grandi arterie nazionali, utilizzate da una percentuale minima di utenti, senza con ciò risolvere il problema del traffico, già fin da oggi incontrollabile.

Il Piano decennale per la costruzione di autostrade, onorevole Ministro, ha anche questo difetto, dunque. E per ribadire questo mio concetto, permettetemi di portare alcuni dati, anche se essi riguardano soltanto il Piemonte e la provincia di Torino. A Torino, nelle 24 ore, entrano 124 mila veicoli e ne escono 124.500. Sulle due autostrade con entrata unica, Torino-Milano e Torino-Ivrea, transitano, nelle 24 ore, 28 mila veicoli, mentre sulla statale n. 25 del Moncenisio ne transitano 34.500. Per l'autostrada Torino-Milano sono già in stato avanzato i lavori del raddoppio (la Fiat è padrona, in questo campo); per la strada nazionale, a quanto mi risulta, non si stanno ancora muovendo le prime foglie.

Nel Piemonte, regione tutt'altro che arretrata se confrontata con altre regioni d'Italia del Centro e del Meridione, le strade nazionali e provinciali sono già oggi insufficienti, vecchie, sorpassate per le loro caratteristiche, sono strette, presentano una scarsa visibilità, hanno troppe curve, passaggi a livello, ponti e strozzature varie, che impediscono la circolazione.

Queste strade, già gravate da intenso traffico nei periodi normali, presentano aspetti critici nei periodi estivi, quando aumenta in modo pauroso la circolazione dei veicoli, e pur tuttavia esse dovranno ancora assolvere

al loro compito di convogliare il traffico da un centro all'altro.

Da uno studio presentato dall'ingegner Armando Monte al Convegno di studi economico-sociali della provincia di Torino, nel quadro dello sviluppo regionale tenutosi due mesi fa, risulta che, dal rilevamento attuato in 28 posti di osservazione, il traffico in questi ultimi dieci anni è aumentato: del 500 per cento in sei strade, del 400 per cento in quattro strade, dal 200 al 400 per cento in dieci strade, dal 100 al 200 per cento in sole quattro strade. Dalle 28 strade considerate risulta che 12 di esse, già oggi, hanno un traffico superiore alla loro capacità tecnica di smaltimento e per queste si presenta urgente e inderogabile il problema di ammodernamento; con lo sviluppo attuale, altre 10 strade saranno sature entro il 1965. Tutte le principali strade della provincia sono ormai sature anche nei tratti più lontani dal capoluogo; è necessario, quindi, un piano notevole di opere stradali se si vuole risolvere questo problema nel più breve tempo possibile. E per sapere in quale direzione intervenire, è necessario avere un piano dettagliato ed organico della situazione dei trasporti in ogni provincia ed in ogni regione.

Permettetemi di portare ancora alcune cifre, sull'ampiezza della rete stradale nella provincia di Torino: in tale provincia vi sono poco più di 60 chilometri di autostrade, 388 chilometri di strade statali, circa 800 chilometri di strade provinciali, 4800 chilometri di strade comunali, 233 chilometri di strade militari.

Il professor Grosso, presidente del Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 9 marzo 1961, esponendo il piano programmatico dell'Amministrazione per i prossimi quattro anni e trattando il problema della viabilità, disse: « Nei quattro anni, 1961-65, l'Amministrazione della provincia deve provvedere alla sistemazione di 855 chilometri di strade comunali provincializzate, in base alla legge del 1958, con una spesa complessiva di dieci miliardi, per metà a carico dello Stato. Teniamo conto, poi, che il piano per la provincializzazione di tutte le strade comunali, che secondo questa legge è di chilometri 1866, richiede, secondo le previsioni, una spesa di 26 miliardi di lire ».

Dice inoltre il professor Grosso: « Mentre noi, in sede provinciale, compiamo il nostro dovere sulle strade provincializzate, ci sentiamo in diritto di sollecitare l'A.N.A.S. ed il Ministero dei lavori pubblici affinché lo Stato compia il suo dovere e assuma le strade provinciali di propria pertinenza (400 chilometri) ».

Questa è la situazione della provincia di Torino. Come vedete non parlo della Sardegna, della Calabria, della Lucania, della Sicilia, del Molise; parlo del Piemonte, della provincia di Torino, la seconda provincia d'Italia, per quanto concerne il reddito medio *pro capite*, parlo di una provincia a grande sviluppo economico con un centro industriale di primaria importanza e con alcune vallate con un notevole sviluppo economico industriale, come Ivrea, Pinerolo, la Valle di Susa, i Comuni vicini.

Se questa è la situazione della provincia di Torino, se nella stessa provincia di Torino, per realizzare le disposizioni della legge del 1958, occorreranno quindici e più anni per provincializzare le strade comunali, con una spesa di 26 miliardi di lire, quanto impiegherà il Governo a nazionalizzare le strade provinciali? Ma se questa situazione è difficile e complessa per la provincia di Torino, con un bilancio locale notevole ed enormi possibilità economiche, quale sarà la situazione delle provincie dell'Italia centro-meridionale, molto più povere, molto più arretrate, dove il bisogno della viabilità è molto più sentito di quanto non lo sia in Piemonte? Come vedete, onorevoli colleghi, non è sufficiente la legge che permette di classificare le strade comunali, provinciali e nazionali a seconda della loro importanza. Si tratta, successivamente, di trovare i miliardi necessari per rimodernare queste strade, asfaltare le strade comunali, creare opere di difesa, allargare i ponti, eliminare i passaggi a livello, creare nodi circolatori per non attraversare i Comuni, allargare tali strade in modo da renderle adatte ai bisogni della vita moderna.

È da questa situazione che bisogna partire per presentare un piano di costruzioni stradali se si vuole affrontare in modo serio il problema della viabilità. Il problema delle scelte è quindi decisivo.

Mi scuserete se mi sono soffermato, cifre alla mano, solo sulla situazione del Piemonte. Si può dare anche un breve sguardo alla Liguria, e trattare le difficoltà di una via sola, la via Aurelia, grande arteria di traffico internazionale, la quale, oltre che per il traffico particolare provinciale, ha importanza per il grande turismo, in quanto Ponte S. Luigi è di gran lunga la principale porta che interessa i turisti che entrano in Italia a mezzo delle autovetture. Inoltre, nei mesi estivi migliaia di macchine dal Piemonte e dalla Lombardia si riversano sulla Riviera ligure, creando un indescrivibile caos. Queste difficoltà sono note da molti anni, le

promesse non sono mancate, alcuni lavori sono iniziati ma vanno avanti con il rallentatore, e si può dire che fino ad oggi è mancato un impegno preciso del Governo per risolvere questa grave situazione.

Con le cifre lette, anche se esse riguardano solo l'Italia settentrionale, cioè le regioni più sviluppate del nostro Paese, io ho voluto mettere in risalto in quale stato di crisi sia la viabilità e quali difficoltà si presentano di fronte agli enti locali ed al Governo. Questo vostro disegno di legge, il quale impegna per molti anni il Potere esecutivo in una direzione unica, non potrà risolvere nessuno di questi problemi, che io vi ho citato..

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue R O A S T O). Consideravo necessario portare queste cifre per dimostrarvi quale, secondo noi, dovrebbe essere l'impostazione del problema: occorre partire da una conoscenza particolareggiata di tutto il sistema delle comunicazioni, delle deficienze e delle necessità e poi presentare delle proposte concrete.

Permettetemi infine di trattare un altro elemento molto importante nel settore della viabilità, che interessa in principal modo i grandi centri abitati, dove si trova il 70 per cento degli automezzi. Negli ultimi dieci anni il rapido sviluppo economico e industriale ha portato notevoli mutamenti di carattere urbanistico. A Torino questo fenomeno si manifesta, da una parte con un aumento di popolazione di oltre 50 mila unità all'anno, con l'afflusso degli immigrati, e, dall'altra, con il decentramento delle industrie. Le aziende industriali moderne richiedono vaste zone per gli impianti tecnici e di magazzino e così questi sono spostati dalle città ai centri periferici per un raggio dai 30 ai 50 chilometri. A Torino tale fenomeno avviene di preferenza in due direzioni, con un orientamento chiaro dato dalle due arterie principali, stradali e ferroviarie. Il decentramento

industriale pone un problema sempre più grave per migliaia di cittadini. Urgente è quindi la necessità di affrontare il problema delle comunicazioni rapide, con rotaia o gomma, per collegare la periferia, circa 30 Comuni per la provincia di Torino, con il grande centro industriale.

Da uno studio fatto dalla Camera di commercio risulta che in questi ultimi dieci anni il numero dei passeggeri che usano le ferrovie dello Stato e secondarie, grosso modo, è rimasto allo stesso livello, attorno a 17 milioni di passeggeri all'anno; invece, si è verificato un notevole aumento, di oltre il 50 per cento, dei passeggeri che usano gli automezzi. Cifra eloquente, questa, che indica la crescente importanza dei servizi automobilistici più celeri, più comodi, che portano il viaggiatore al centro del Paese, ma anche un elemento di crisi delle ferrovie, e non solo di quelle locali, dotate di materiale inadeguato, di vagoni non riscaldati (senza contare la lentezza ed i ritardi perchè i treni locali debbono dare la precedenza ai treni nazionali) Ebbene, questa situazione crea enorme malcontento tra migliaia e migliaia di cittadini. Per il Centenario a Torino si è speso circa un miliardo per la monorotaia, gio-

iello di costruzione; non so se questa monorotaia sarà il tipo di trasporto futuro, specie per le piccole distanze; per ora è soltanto un divertimento per i grandi.

Dal citato studio risulta che la maggioranza dei passeggeri che si servono delle ferrovie (locali e nazionali) e degli automezzi, è rappresentata da una massa enorme di lavoratori che ogni giorno dalla provincia si riversa nel grande centro. A Torino arrivano 90 mila cittadini al giorno, di cui 10 mila studenti. Arrivano a mezzo delle ferrovie statali 27 mila persone al giorno; attraverso le ferrovie secondarie, 6.200; con le autolinee, 32 mila al giorno. Quanto tempo perdono! E quanta fatica per questi lavoratori! Ebbene, questo problema, così grave, interessa un po' tutti: per esempio, al Convegno degli studi economici e sociali tenutosi 2 mesi fa a Torino la direzione del personale della S.P.A.-FIAT ha presentato uno studio dedicato al fenomeno della dislocazione, degli spostamenti della mano d'opera FIAT. Questo studio particolareggiato, riguardante i lavoratori della FIAT (63 mila operai), conferma che solo un decimo di essi sono dislocati nei pressi dell'officina, mentre il 30 per cento vengono ogni giorno dalla provincia (di questi operai, la metà usa la ferrovia, l'altra metà gli autotrasporti). Questo studio si presenta come un piano di trasporti di emergenza anti-sciopero (così è scritto nella relazione) preparato dalla direzione del personale della FIAT per riuscire a spostare tutti questi operai che vivono in provincia e portarli in fabbrica a lavorare in caso di sciopero degli autoservizi. Vedete come i padroni e i grandi monopoli sono previdenti e si interessano del problema della viabilità per garantire l'arrivo in fabbrica degli operai anche nei momenti di lotta. Ma è anche un sintomo molto preoccupante di dominio padronale nei servizi generali — in questo caso dei trasporti — che indica come si chiude ancora più quel cerchio di pressione e di corruzione padronale che ha inizio nelle fabbriche e poi tende, attraverso i mezzi di trasporto, a giungere fino alle case e nell'attività ricreativa. E mi pare che il disegno di legge presentato dal Governo faciliti questo disegno dei monopoli. Questo studio di emergenza anti-sciopero della FIAT è così dettagliato

da far invidia a qualsiasi centro di statistica. I padroni, come vedete, sono previdenti. Può darsi che questa relazione sia un avvertimento dei grandi padroni, della FIAT, nei confronti degli enti locali, ed esprima il disegno di essi di interessarsi e risolvere per proprio conto il servizio dei trasporti locali. Ma questo è un problema grave ed urgente che si presenta a migliaia di operai che ogni giorno dalla provincia vengono a Torino ed alla sera ritornano alle loro case. Ebbene, credo che sia necessario rivedere il problema della viabilità minore, sia da parte degli enti locali sia da parte del Governo, se si vuole alleviare le fatiche e ridurre il tempo perso per questi operai.

E qui non mi soffermo sulla polemica rotaia-gomma: secondo il mio parere i due mezzi si completano e sono ancora oggi tutti e due necessari. Semmai direi che il problema rotaia-gomma pone allo Stato e agli enti locali un problema nuovo, quello di creare delle aziende amministrate dallo Stato, e dagli enti locali, perchè sarebbe, a mio parere, un grave errore lasciare questo importante servizio sociale esclusivamente nelle mani dei privati e della speculazione.

Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, come vedete io mi sono sforzato, partendo dall'esame di una situazione particolare, di dimostrare l'inefficacia del Piano di costruzioni autostradali che stiamo discutendo, inefficacia ad affrontare ed a risolvere la crisi dei trasporti.

Non è sufficiente affermare, onorevole relatore di maggioranza, che questo disegno di legge integra e completa il programma di radicale sistemazione della nostra rete stradale, già affrontato con le leggi n. 463 del 1955, n. 904 del 1959, e n. 126 del 1958, per liquidare l'esigenza di un esame di insieme e di interventi unitari che interessino la viabilità generale. Con un'affermazione non si risolve un problema così complesso.

Non basta classificare delle strade come provinciali, nazionali e comunali, ma si tratta di compiere quelle opere di sistemazione che sono necessarie per rendere queste strade adeguate a servire il traffico secondo i bisogni della vita moderna. Non si possono tranquillizzare gli animi dicendo che saranno presentati altri disegni di legge che riguarderanno

altri settori in questa direzione. Parlare del problema della rotaia e della gomma, della polemica che esiste nei rapporti fra questi due mezzi, non significa soltanto parlare di due strumenti di trasporto, ma significa anche vedere in questo caso il rapporto fra interessi pubblici e interessi privati.

Per quanto riguarda le ferrovie, ciò che si sa per ora è che il Governo intende risanare il sistema ferroviario liquidando circa cinquemila chilometri di linee ferroviarie ed aumentando le tariffe. Questa non mi pare la via più giusta per affrontare il problema del sistema ferroviario e per tranquillizzare gli animi dei cittadini.

Il sistema ferroviario del nostro Paese è alla coda nell'utilizzazione degli ultimi ritrovati della tecnica. È vero che abbiamo il « Settebello » da Milano a Napoli, ma abbiamo anche il tratto La Spezia-Genova con i suoi incidenti a catena.

Esiste anche il tratto ferroviario Torino-Milano, le due città industriali più importanti del nostro Paese, sul quale il treno a vapore per compiere 130 chilometri impiega lo stesso tempo che il « Settebello » impiega da Milano a Firenze. E ci voleva il Centenario dell'Unità d'Italia per cancellare questa vergogna: in questi giorni ci sarà infatti l'inaugurazione dell'elettrificazione della linea Torino-Milano e in tal modo questi due centri industriali saranno uniti in modo più rapido e saranno servite in modo migliore due provincie come Vercelli e Novara.

Con questo mio intervento io mi sono essenzialmente soffermato sulle difficoltà della viabilità delle regioni dell'Italia settentrionale, dove il cosiddetto miracolo economico fa sentire i suoi benefici. Pur partendo da questo elemento, io sottolineo che non bisogna dimenticare il resto dell'Italia, le altre regioni più povere. Direi che, partendo da queste regioni avanzate e tenendo conto della crisi dei trasporti in tali regioni, si ha un quadro drammatico del disagio e delle manchevolezze che esistono nella maggioranza delle regioni dell'Italia centro-meridionale nel campo delle comunicazioni.

Onorevoli colleghi della maggioranza, onorevole Ministro, non bastano le affermazioni per calmare gli animi, non basta promettere interventi, non basta proporre piani e leggi

che contraddicono poi ogni giorno la realtà. Con queste leggi non si risolvono le difficoltà sempre crescenti nel sistema dei trasporti in generale, non si eliminano gli incidenti sempre più numerosi sia su strada sia su ferrovia, non si elimina la protesta degli utenti, non si eliminano il malcontento e le richieste sempre più pressanti degli enti locali.

Pur partendo da una realtà regionale, posso affermare, senza timore di sbagliare, che il disegno di legge da voi presentato non può affrontare, non può risolvere il problema della viabilità, il problema dei trasporti.

È proprio per questi motivi, generali e particolari, che noi siamo contrari al vostro disegno di legge. *(Applausi dalla sinistra)*.

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

C R O L L A L A N Z A. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dopo la legge Romita del 21 maggio 1955, n. 463, intesa a dare un primo sviluppo costruttivo alla rete delle autostrade della Nazione; dopo la legge 12 febbraio 1958, n. 126, destinata a consentire un adeguato assetto della viabilità minore, con lo stanziamento di 180 miliardi, diventati quindi 200 con successiva assegnazione di fondi; dopo la legge 13 agosto 1959, n. 904, con la quale sono stati devoluti 200 miliardi per ammodernare la rete viabile nazionale, ed in modo particolare quella parte di essa che ricalca gli itinerari di carattere internazionale, stabiliti dalla Convenzione di Ginevra, nonché le altre principali arterie di grande comunicazione; questa legge, sottoposta al nostro esame, sostanzialmente rappresenta l'integrazione di quelle precedenti e mira ad assicurare un ulteriore sviluppo alla rete autostradale e stradale, onde assicurare maggiore efficienza e migliori possibilità di flusso al crescente traffico motorizzato.

L'onorevole relatore, nella sua chiara, anche se sintetica relazione, ha giustificato la necessità della legge e ne ha illustrato le caratteristiche. L'opposizione di sinistra invece la combatte, sostenendo che con essa non si vara un Piano, ma uno strumento a servizio dei monopoli. È ormai la solita antifona che ci sentiamo ripetere quante volte sono

presentati al Parlamento provvedimenti legislativi miranti a risolvere, anche se parzialmente, determinati problemi che investono questo o quel settore della vita economica e sociale del Paese! Sostiene l'opposizione di sinistra che non si servono gli interessi della Nazione adottando soluzioni settoriali; che si dovrebbero inquadrare i problemi in un piano generale di sviluppo economico; o quanto meno in un piano coordinato di tutte le branche del settore dei trasporti, comprendente, oltre alla viabilità, anche le ferrovie, i porti e gli aeroporti. Partendo da questa premessa la relazione di minoranza dei senatori socialisti Solari, Ottolenghi, Bardellini, dopo aver criticato in generale quasi tutte le disposizioni della legge, ed aver affermato la sua inopportunità sul piano economico e politico, auspica una cosiddetta legge-quadro per gli investimenti nel settore dei trasporti terrestri che, tra l'altro, dovrebbe concentrare la maggior parte delle disponibilità finanziarie, messe ora a disposizione, a favore della viabilità ordinaria, limitando la costruzione delle autostrade semplicemente a quelle di disimpegno, entro non più di 30-50 chilometri attorno ai grandi centri; assicurando contemporaneamente un fabbisogno di mezzi finanziari adeguati anche per le ferrovie e gli aeroporti.

L'altra relazione di minoranza, scritta dai senatori comunisti Gombi e Sacchetti, meno sviluppata ed analitica di quella del collega senatore Solari, ricalca l'impostazione generale delle critiche dei colleghi socialisti; sostiene che nelle scelte settoriali dovrebbe darsi la priorità alla sistemazione idrogeologica del territorio nazionale, sia in funzione della riforma delle strutture agrarie, sia per qualsiasi programmazione nel campo delle infrastrutture; e trattando del problema dei trasporti, con riferimento — badate — al Mezzogiorno, afferma testualmente che: « un sistema d'autostrade nell'Italia meridionale di oggi, non collegato espressamente alla sistemazione idrogeologica e alle riforme strutturali — lo stesso ragionamento, chiarisce, vale per le isole — può appalesarsi come un lusso in pieno contrasto con le primarie esigenze della economia locale; esso non contribuirà comunque a modificare sostanzialmente l'attuale situazione del meridione d'Italia... ».

La relazione, inoltre, mentre considera demagogico attribuire alle autostrade un fattore di sviluppo economico, contesta la di lei affermazione, onorevole Ministro, « che alle autostrade è affidato il compito di unificare il Nord con il Sud d'Italia » sostenendo invece « che nulla potrebbe essere più falso di tale affermazione ».

Queste ultime battute sono di una enormità tale che non meriterebbero alcuna confutazione!

Onorevoli colleghi, io ho voluto sottolineare alcune delle critiche principali dei gruppi di sinistra per esprimere al riguardo qualche considerazione. Innanzitutto debbo dichiarare che riconosco fondato il rilievo che qui non ci troviamo di fronte ad un vero e proprio Piano di autostrade; perchè sostanzialmente dei 5.120 chilometri che si intendono realizzare con questo programma, all'infuori dei 2.000 che si riferiscono alle autostrade da affidare in costruzione ed in concessione all'I.R.I. e dei 420 che l'A.N.A.S. dovrà realizzare tra Salerno e Reggio Calabria, con una autostrada senza pedaggio, per gli altri gruppi previsti dalla legge, cioè per quello delle autostrade a pedaggio da dare in concessione ad aziende pubbliche, private o miste e per l'altro che riguarda le cosiddette superstrade o i raccordi non vi sono che pochissime indicazioni.

Però bisogna, egregi colleghi di parte sinistra, che ci intendiamo; perchè se è vero che questa legge non contiene un Piano di autostrade, è anche vero che, sostanzialmente, eccettuando alcuni tronchi, e precisamente quelli previsti tra Roma e Civitavecchia, tra Padova e Bologna e tra Genova e Sestri Levante, per tutto il complesso delle arterie da concedersi all'I.R.I. e per la Salerno-Reggio non si tratta che del finanziamento e dell'esecuzione di opere già contemplate, per un primo o secondo tempo, dalla legge n. 463 del 1955, approvata dal Parlamento, che recava allegato appunto un grafico su cui erano segnate le grandi maglie ed i tracciati di larga massima di un piano regolatore delle autostrade italiane.

Per circa, dunque, una buona metà delle opere che si intendono realizzare, e cioè per ben 2.420 chilometri, non si può certo affer-

mare che ci troviamo di fronte ad un'improvvisazione o a nuove scelte da parte dell'A.N.A.S., in quanto le scelte erano già state fatte a suo tempo e responsabilmente vagliate ed approvate dal Parlamento. Per quanto invece si riferisce alla mancanza di precisazione sugli ulteriori programmi da realizzare, il Ministro, allorchè la legge fu discussa in Commissione, giustificò l'impossibilità di fornire notizie, in cui egli si troverebbe, perchè non ancora in possesso di tutti gli elementi di giudizio per eventuali nuove iniziative e domande di concessioni da parte di società o di consorzi; e perchè convinto che la compilazione di un ulteriore Piano, integrativo di quello Romita, da realizzarsi in un certo numero di anni, non possa prescindere da una realtà economica e sociale, che è tuttora in evoluzione, specialmente nelle zone cosiddette depresse.

Sotto un certo punto di vista questo ragionamento non fa una grinza; è da augurarsi, però, onorevole Ministro, che in un tempo relativamente breve, fra sei mesi o tra un anno, ella sia in grado di sottoporre all'approvazione del Parlamento, nella sua impostazione di massima, l'ulteriore programma per la costruzione di autostrade, di superstrade e di raccordi dei centri più importanti con la rete autostradale che gradatamente si va realizzando.

Si resta dunque in attesa di tale programma, e quindi dell'aggiornamento del Piano poliennale, consacrato nel grafico allegato alla legge Romita; grafico riprodotto nella relazione del senatore De Unterrichter, e che — secondo la volontà chiaramente espressa dalla Commissione VII, in sede referente, a seguito di mia proposta — deve essere considerato parte integrante anche di questa legge, completato naturalmente con quei tronchi che furono finanziati con la legge del 1959, quali, se non erro, la Messina-Catania ...

R O D A . Messina-Palermo.

C R O L L A L A N Z A e di quegli altri che la legge che discutiamo prevede all'articolo 15 e che non erano compresi nel Piano Romita.

Ciò precisato, non si può non prendere atto con piacere che si passa finalmente alla realizzazione di alcune arterie che, comunque si voglia giudicare questo disegno di legge, sono da ritenersi di fondamentale importanza, e quindi necessarie, perchè destinate a migliorare gli itinerari internazionali, fissati dalla Convenzione di Ginevra; ad assicurare il collegamento con le reti autostradali delle Nazioni confinanti; ad accorciare le distanze tra il Nord ed il Sud; a creare alcune tra le più importanti trasversali appenniniche; ed infine ad alleggerire l'intenso e crescente traffico motorizzato che si svolge, in misura sempre più convulsa, su parte notevole della rete viaria nazionale.

Allorchè i nuovi tronchi saranno realizzati, la rete autostradale italiana, compresi quelli già in esercizio, risulterà di ben 6.879 chilometri, di cui 2.791, pari al 40 per cento, al Nord; 1.506, pari al 21,5 per cento, al Centro; 2.582, pari al 37,5 per cento, al Sud.

Un simile sviluppo è quanto mai necessario ed urgente, tenuto conto di quello verificatosi a tutt'oggi nella motorizzazione. È da considerare, infatti, che, alla fine del 1960, avevamo 2.452.000 autovetture, con un incremento del 18 per cento nei confronti del 1959; che avevamo 3.888.000 motoveicoli e, in totale, circa 6.340.000 veicoli a motore, e che le previsioni per il 1970 — previsioni autorevolmente fatte da organi particolarmente qualificati — lasciano prevedere che raggiungeremo allora una cifra di 11 milioni di autoveicoli e motoveicoli, di cui ben 5 milioni saranno autovetture e 1.500.000 autoveicoli commerciali.

A questi dati, per un quadro più completo della situazione, occorre aggiungere il milione di automezzi del turismo motorizzato, entrato in Italia fino al 31 dicembre dell'anno scorso.

In relazione poi all'affermazione, sottoscritta dai colleghi comunisti Gombi e Sacchetti, nel documento già da me citato, secondo la quale la realizzazione delle autostrade nel Mezzogiorno sarebbe, nelle attuali condizioni, da considerarsi un lusso, può — tra l'altro — contrapporsi la constatazione che un incremento notevolissimo nella motorizzazione si registra anche in tali regioni.

Sono significativi al riguardo questi altri dati: dal 1950 al 1958, le autovetture, al Sud, sono passate da 3,4 per mille abitanti a 15,9, con un aumento di ben il 368 per cento, di fronte all'aumento nazionale che è del 313 per cento; i motoveicoli, a loro volta, hanno avuto un aumento del 500 per cento, di fronte al 400 per cento della media nazionale. Questi dati sono dunque in pieno contrasto con i giudizi espressi dalla sinistra, sulle regioni meridionali e ci consentono, per il programma di autostrade che si profila a favore di tali regioni, di dare atto al Governo di avere finalmente compreso la fondamentale importanza — come noi andiamo sostenendo da anni — che esse avranno ai fini della loro effettiva rinascita.

A che varrebbe invocare l'industrializzazione e promuovere gli strumenti per realizzarla; aver speso centinaia di miliardi per rendere più produttiva la nostra terra; cercare in tutti i modi, con infrastrutture ed incentivi, di potenziare l'economia del Mezzogiorno e di elevare il tenore di vita delle popolazioni, se poi non si potesse contare sull'agevole deflusso di uomini e di mezzi, nel sistema circolatorio della Nazione, attraverso i grandi collettori di traffico che sono le autostrade? Naturalmente bisognerà preoccuparsi non soltanto di realizzare le autostrade, ma contemporaneamente di potenziare la rete stradale, quella ferroviaria, le attrezzature portuali ed aeroportuali e — aggiungo — anche i servizi marittimi, quanto mai essenziali per smaltire la maggior produzione agricola e quella industriale a cui si tende nel Mezzogiorno, perchè non tutta e non sempre essa potrà incanalarsi nella Penisola per essere assorbita nell'Italia centro-settentrionale e nei mercati dell'Europa centrale ed orientale, e parte notevole dovrà pur trovare nuovi sbocchi nel Mediterraneo.

Le autostrade, dunque, saranno tra gli strumenti più idonei per dare respiro e vita nuova e fervida di attività e di impulsi alle regioni meridionali, molte delle quali sono tuttora quasi divise le une dalle altre, perchè prive anche di idonee strade di collegamento. Ad esempio, per andare dalla Puglia, attraverso la Lucania, in alcune zone della Calabria, bisogna compiere dei viaggi alquanto lunghi su percorsi viziosi e perigliosi. Lo

stesso dicasi per i collegamenti tra la Puglia, l'Abruzzo, il Molise e parte notevole della stessa Irpinia. E che dire poi della Lucania che è la regione più isolata d'Italia?

È evidente dunque, collega Gombi e collega Sacchetti, che le autostrade non sono un lusso per il Mezzogiorno; che illogico è il sostenere, come voi fate, che la loro attuazione debba essere rinviata fino a quando non si provvederà alla sistemazione idrogeologica di quelle regioni. Tale sistemazione è certamente problema di grande importanza, che anch'io ho sollevato, in alcuni miei interventi sul bilancio dei Lavori pubblici, e che sembra stia per avere un inizio di soluzione, attraverso un nuovo disegno di legge, di cui si è reso promotore il Ministro Zaccagnini; ma essa, comunque, non deve far ritardare la costruzione delle autostrade. Si tratta di due problemi interdipendenti l'uno dall'altro, ma bisognosi ambedue di adeguate soluzioni.

La realtà è che i colleghi della sinistra hanno dovuto trovare dei pretesti per giustificare la loro opposizione alla costruzione delle autostrade nel Sud, perchè tali sono stati evidentemente gli ordini di scuderia.

E sapete perchè dico questo? Perchè sono convinto che parecchi di voi (*rivolto alla sinistra*), in contrasto con i giudizi espressi, nell'intimo non si augurano che una cosa, che perlomeno la regione che qui rappresentano sia servita da un tronco di autostrada! Ciò del resto trova conferma nei precedenti atteggiamenti di vostri parlamentari.

Ricordo, infatti, che, nella precedente legislatura, uomini vostri tra i più qualificati, per esempio l'onorevole Cappellini e l'onorevole Porcellini, l'uno comunista e l'altro socialista, che non avevano avuto allora ordini di scuderia, non facevano che chiedere il primo la costruzione dell'autostrada adriatica e l'altro della Pontremoli-Fornovo.

Mettiamoci quindi su un piano di lealtà e di obiettività! Il fatto che voi, come noi, siate politicamente all'opposizione del Governo, non dovrebbe impedirvi, come non lo impedisce a noi, di portare un contributo costruttivo, sul piano tecnico, al miglioramento e perfezionamento delle leggi che sono sottoposte al Parlamento.

Voi, relatori di minoranza di sinistra, affermate che il Governo si preoccupa di costruire autostrade e dimentica la viabilità minore; ma io ho già rilevato, all'inizio del mio intervento, che questa legge riguardante le grandi arterie di comunicazione, viene ultima, dopo le provvidenze adottate, con altre leggi, proprio per la viabilità minore! Potreste dirmi che tali leggi, sia per l'entità dei finanziamenti, sia perchè si riferiscono prevalentemente alle sistemazioni di carattere straordinario, non tengono conto adeguato dei nuovi oneri che le Province vengono ad accollarsi con l'incamerare molte strade comunali; ed io posso essere d'accordo con voi; ma in tal caso si tratta di invocare dal Governo — nei limiti delle possibilità del bilancio dello Stato, al quale tutti bussiamo, cercando ognuno di risolvere un determinato problema — ulteriori provvedimenti integrativi. Non diciamo però che la viabilità minore sia stata ignorata e che s'intende sacrificarla alle costruzioni cosiddette di lusso delle autostrade.

Non diversa è la situazione per quanto si riferisce alle strade statali. Forse ignorate che vi sono venti miliardi all'anno per l'adeguamento e l'ammodernamento di tali strade? Percorrendo la rete viaria nazionale, non vi siete accorti che su alcuni tronchi disagevole è diventato il traffico anche per i lavori che sono in corso?

Quindi cerchiamo di guardare onestamente in faccia la realtà, senza lasciarci trasportare troppo dalle nostre passioni politiche e dai nostri interessi di parte, anche se legittimi.

G O M B I . Lei sa che il Governo taglia regolarmente il 60 o il 70 per cento delle richieste degli Enti locali per i fondi necessari ai fondi stradali?

C R O L L A L A N Z A . La risposta, evidentemente, non può darla che il Ministro, ma debbo pensare che purtroppo i bisogni siano molti e che il Governo non riesca a fronteggiarli che gradatamente. Ecco perchè io ho parlato di necessità di rendere più adeguati i provvedimenti già emanati. Ma non è il caso di dire che si pensa unicamente alle

grandi comunicazioni e che si ignora viceversa la viabilità minore.

C A R U S O . Come tempo di scelta.

F R A N Z A . Il criterio politico nella precedenza c'è, lo possiamo ammettere.

C R O L L A L A N Z A . Da parte dei colleghi di sinistra si sostiene che questo non è un piano, e che comunque risulta avulso dall'altro aspetto fondamentale dei trasporti, quello delle ferrovie. Ho già riconosciuto, in precedenza, che nella rete delle strade ferrate, particolarmente nel Mezzogiorno, vi sono deficienze e lacune; e che quindi il problema ferroviario va posto sul tappeto sia per quanto riguarda il potenziamento e lo ammodernamento dei servizi, sia per quanto riguarda la necessità di un ordinamento autonomo e di un assetto economico della gestione. Ma se il Mezzogiorno, ha bisogno di una più efficiente rete ferroviaria, non ha meno bisogno di autostrade. E non è da pensare che, il giorno in cui avremo realizzato le longitudinali adriatica e tirrenica, o la prima trasversale appenninica tra Napoli e Bari, potranno considerarsi superate le esigenze di moderne e rapide infrastrutture nel settore dei trasporti.

Sarà bene quindi che, allorquando si avranno a disposizione tutti gli elementi di valutazione per un organico piano regolatore di tutta la viabilità nazionale, lo si concordi anche con le altre Amministrazioni interessate per le ferrovie, i porti e gli aeroporti. Ma, per attendere il meglio, sarebbe quanto mai deplorabile rimanere inattivi ed indifferenti di fronte alla situazione incresciosa che si è determinata sulle strade nazionali, per il vertiginoso sviluppo della motorizzazione; così come sarebbe non meno deplorabile continuare ad ignorare alcune esigenze oramai inderogabili delle regioni meridionali ed insulari.

Non si giustifica, quindi, l'ostilità delle sinistre a questo disegno di legge del quale, invece, è onesto dare atto e riconoscimento al Ministro, che ha avuto il merito di toglierlo dal campo dei buoni propositi per portarlo in quello concreto delle realizzazioni.

Dopo queste considerazioni di ordine generale, desidero esprimere alcuni rilievi e formulare alcuni suggerimenti, sui quali richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro.

Anche noi, come è stato prospettato dai colleghi della sinistra, avremmo preferito che l'esecuzione delle autostrade fosse affidata all'A.N.A.S., ma riconosciamo che ciò presupponeva un ulteriore sviluppo dell'organico e delle attrezzature dell'Azienda, la quale è già oberata da compiti notevoli per l'ammodernamento della rete viaria nazionale. Avremmo anche preferito che le autostrade fossero date in concessione a Consorzi di Enti locali o a società private, ma nel Mezzogiorno ciò avrebbe incontrato notevoli difficoltà per le condizioni finanziarie di molti Enti locali. Ad esempio per l'autostrada Napoli-Bari, la realizzazione del Consorzio, mentre sarebbe stato forse possibile da parte degli Enti delle provincie di Napoli e di Bari, alquanto difficoltosa e probabilmente impossibile si sarebbe presentata per le altre Amministrazioni provinciali e comunali; d'altra parte, nessuna società aveva chiesto fino a ieri la concessione, perchè evidentemente si è convinti che, nei primi anni di esercizio, probabilmente la gestione non sarebbe tale da consentire quei redditi che il capitale ha il diritto di pretendere in ogni iniziativa economica.

Sbagliò purtroppo il ministro Romita, nel 1955 (e qui l'onorevole Corbellini, Presidente della Commissione, può darmi atto di quanto sostengo) allorchè — pur benemerito per avere per primo sviluppato un programma costruttivo di autostrade — non accolse il suggerimento da me datogli di affidare alla Società concessionaria dell'Autostrada del Sole, non solamente quel tracciato di sicuro reddito, ma l'ulteriore suo sviluppo fino a Reggio Calabria da una parte, ed a Bari dall'altra.

C O R B E L L I N I . Mancavano i finanziamenti.

C R O L L A L A N Z A . L'I.R.I., però, essendo una società statale, avrebbe ben potuto correre quel rischio, che non è consentito agli operatori privati. Ma lasciamo stare il passato e veniamo alla situazione attuale.

Oggi la soluzione I.R.I. rappresenta un espediente, una soluzione intesa comunque a garantire quelle realizzazioni nel sud che diversamente si renderebbero alquanto difficili.

Meraviglia piuttosto il constatare che per la decisione di affidare all'I.R.I. la concessione di un notevole gruppo di autostrade, si sollevino riserve e critiche da parte vostra, colleghi della sinistra; perchè io ricordo che, quando noi ci battevamo per sostenere che ormai l'I.R.I., sorto unicamente come convalescenziario delle industrie, e già sviluppatosi notevolmente in questo dopoguerra, non dovesse essere ulteriormente ingigantito, voi vi batteste invece per ottenere che gli fossero attribuiti i servizi telefonici, già gestiti dall'iniziativa privata. Oggi considerate al contrario un errore del Governo avergli affidato la concessione di 2.000 chilometri di autostrade.

R O D A . C'è l'A.N.A.S.!

C R O L L A L A N Z A . Ho già detto che il problema è prevalentemente di ordine finanziario, egregio collega Roda; e lei che è così bravo a districarsi nei numeri e nei bilanci; che dà sempre prova di notevole competenza nelle discussioni che si svolgono in questa Aula, lei vorrà pur riconoscere che si è ricorso a tale espediente perchè l'I.R.I. ha la possibilità di emettere obbligazioni, mentre l'A.N.A.S., per legge, ha soltanto quella di contrarre mutui, entro ben determinati limiti.

G O M B I . Può emettere anche obbligazioni.

C R O L L A L A N Z A . Ma oltre al problema finanziario, nei riguardi dell'A.N.A.S. hanno prevalso anche — come ho avuto già occasione di rilevare — preoccupazioni di personale, nonchè di carattere tecnico-organizzativo e strumentale. D'altra parte bisogna pure riconoscere che la Società costruttrice dell'Autostrada del Sole, che è emanazione dell'I.R.I., ormai ha una sua notevole attrezzatura che, aggiunta a quella della A.N.A.S., consentirà di poter ottenere dei risultati con una rapidità molto maggiore di quella che si avrebbe se compiti così vasti

ed imponenti dovessero essere affidati soltanto all'A.N.A.S. Questa è la realtà che bisogna considerare al di sopra dei preconcetti e delle impostazioni di parte.

Piuttosto è da raccomandare, non già, come chiede taluno, che le concessioni trentennali possano essere anche prorogate, ma che lo Stato, realizzate le costruzioni, per lo meno nei riguardi dell'I.R.I., non attenda i termini di scadenza delle concessioni, ma cerchi, consentendolo le condizioni di bilancio, di procedere al loro riscatto molto tempo prima.

Altro problema sul quale richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, per quanto riguarda il Mezzogiorno e le Isole, è quello dell'esenzione dal pedaggio sulle autostrade meridionali, che non dovrebbe essere limitata soltanto alla Salerno-Reggio Calabria. E vi è un fondamento in questa richiesta che avanza; e cioè la considerazione che l'I.R.I. ha avuto anche in concessione le autostrade da anni in esercizio ed attualmente in gestione dell'A.N.A.S. Tali arterie sono notevolmente attive ed assicurando crescenti redditi dovrebbero compensare, se non completamente, almeno in parte le spese di ammortamento e di gestione delle autostrade del Mezzogiorno.

Comunque, ove l'equilibrio nella gestione di tutta la rete concessa all'I.R.I. non potesse essere in tal modo realizzato, si dovrebbe per lo meno adottare, in via subordinata, una tariffa preferenziale per le autostrade del Mezzogiorno, tale da invogliare gli automobilisti a servirsi di esse con la certezza di economizzare sul costo della benzina e dell'olio.

Un particolare accenno desidero poi fare all'articolo primo della legge, in relazione agli investimenti riservati al Mezzogiorno. Il relatore, su precisa richiesta della Commissione, ha proposto di modificare la dizione del secondo comma di tale articolo nel senso che non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti, debba essere riservato alla costruzione di autostrade, superstrade e raccordi, nelle regioni meridionali. Sarà bene — come già ho rilevato — chiarire, ed al riguardo presento un emendamento, che il 40 per cento si riferisce alla costruzione « rispettivamente » sia delle au-

tostrade, che delle superstrade e dei raccordi. Ho da ritenere, per altro, che tale fosse l'intenzione anche del Ministro nello stilare il provvedimento di legge; tuttavia la precisazione è quanto mai opportuna. Opportuno è inoltre chiarire che il 40 per cento previsto dall'articolo 1 non è sostitutivo dei residui finanziamenti della legge Romita del 1955 e di quella del 1959 per le autostrade della Sicilia, di cui è cenno all'articolo 12.

Infatti, se è vero che il provvedimento in esame, all'articolo 12, stabilisce che i suddetti fondi residui sarebbero destinati egualmente al Mezzogiorno, è anche vero che, secondo il testo governativo, dovrebbero essere impiegati per la realizzazione unicamente di cosiddette superstrade. È perciò necessario — ed il Ministro ha dato la sua adesione, in Commissione — una modifica dell'articolo 12, nel senso che tali fondi siano a disposizione del Mezzogiorno anch'essi per la costruzione di autostrade, e se del caso anche di superstrade.

Motivo di perplessità è poi, onorevole Ministro, la tassazione di cui all'articolo 22, che lo Stato vorrebbe realizzare per l'uso, da parte degli utenti, delle autostrade senza pedaggio e dei raccordi, tassa che se anche non è di eccessiva entità, perchè va dalle 250 alle 2.000 lire annue, tuttavia rappresenta, da un punto di vista psicologico, più che altro una vessazione.

Penso quindi, considerato anche che lo Stato non ricaverebbe dalla tassa una grossa entrata, che sia conveniente abolirla.

Un'altra osservazione riguarda la priorità di esecuzione delle opere. Dovrebbe essere pacifico, a mio modo di vedere, che la priorità sia da assicurarsi a quelle autostrade, che la legge Romita e quelle successive avevano incluse nei programmi di prima attuazione, e che, per cause varie, non hanno avuto a tutt'oggi inizio.

Intendo, in modo particolare, accennare alla Napoli-Bari ed all'autostrada adriatica.

Per quanto riguarda l'autostrada adriatica, che opportunamente si chiamerà autostrada del Levante, in considerazione dell'importanza e della funzione internazionale della Fiera campionaria di Bari, le prospetto, onorevole Ministro, la necessità che tale arteria, che è compresa fra quelle in concessione all'I.R.I.

fino a Canosa (perchè poi da Canosa a Bari utilizza il tronco della Napoli-Bari), sia proseguita fino a Lecce; sia perchè ciò era previsto dal Piano Romita, anche se in un secondo tempo; sia perchè Brindisi è da considerarsi città di confine, tenuto conto che oramai è collegata con un regolare traghetto alla Grecia, ciò che è valso ad assicurare un notevole sviluppo di traffico turistico tra le due Nazioni

Non bisogna inoltre ignorare che a Brindisi sta sorgendo un grandioso complesso industriale della Montecatini, il quale svilupperà un imponente ciclo produttivo; che a Taranto è in avanzata realizzazione un complesso siderurgico di gigantesche proporzioni; che a Bari si sta attuando una vasta zona industriale; che cioè finalmente in Puglia si passa sul piano concreto delle prime realizzazioni promosse o incoraggiate dal Governo, attraverso la Cassa del Mezzogiorno, I.R.I. e I.N.I.

Ho accennato al complesso siderurgico di Taranto. Ciò mi richiama un'altra esigenza, quella dell'autostrada jonica, la quale, nel grafico di una rete autostradale che l'egregio relatore ha tracciato e consigliato, nella cartina a fianco di quella del piano Romita, è considerata come la saldatura di un organico periplo delle arterie di grandi comunicazioni della Penisola. Si tratta di un'arteria di notevole importanza, sia perchè convoglia il traffico che dalla Sicilia si dirige nell'Italia settentrionale, preferendo la via pianeggiante adriatica; sia perchè tutto il litorale jonico oggi è in pieno risveglio, in conseguenza delle opere di trasformazione fondiaria che si sono realizzate e che tuttora sono in corso, e che risultano impostate su un sano piano economico oltre che sociale.

Si rendono non meno necessari gli ulteriori collegamenti confinari con la rete europea delle autostrade ad Est e ad Ovest, nonchè le trasversali per l'Abruzzo e per le Marche.

Maggiore considerazione merita poi la Sicilia: la Sicilia è una grande terra, la quale non è soltanto in pieno sviluppo economico, ma presenta anche crescenti possibilità turistiche per le sue bellezze naturali e per le sue vaste e non completamente valorizzate attrattive archeologiche ed artistiche; è quindi

doveroso e conveniente attrezzarla sempre meglio nelle sue infrastrutture. Non basta quindi realizzare l'autostrada litoranea orientale e la Catania-Palermo, ma è necessario anche collegare Palermo con Messina e con Trapani e poi, da Siracusa, costeggiando tutto il litorale meridionale, ricongiungersi a Trapani, valorizzando in tal modo la zona industriale di Ragusa e quella di Agrigento; meravigliosa questa per il suo paesaggio ed i suoi templi. Si darebbe così la possibilità, specialmente se si realizzerà, come è auspicabile, il tunnel sullo stretto, di avviare grandi correnti turistiche nella nostra Isola maggiore.

Scarse notizie sono state fornite al Parlamento su quanto si intende realizzare in materia di superstrade, cioè per le strade di grande comunicazione. Nella relazione che accompagna il disegno di legge si accenna alla Tiberina, che dovrebbe congiungersi con la strada Romea ed assicurare, in sostituzione della variante Umbro-Sabina all'Autostrada del Sole, la trasversale di collegamento tra Venezia e la Capitale; alla Battipaglia-Potenza-Metaponto; alla Porto Torres-Sassari-Cagliari — che a mio modo di vedere dovrebbe collegare anche Olbia, a cui approdano le navi da e per il continente —, alla Grosseto-Siena-Fano ed alla Livorno-Civitavecchia. Noi riteniamo che ulteriori superstrade siano da realizzarsi e da inquadrarsi in quel tale piano della viabilità, che è auspicabile che ella, onorevole Ministro, porti tra non molto a conoscenza del Parlamento. Tra tali arterie meritano particolare considerazione le seguenti: la Padana inferiore; la Roma-Porto d'Ascoli, lungo la Salaria ed in sostituzione di quella promessa ferroviaria non realizzata, che doveva collegare l'Ascolano alla Capitale; la Ferrara-Ravenna; la Roma-Frosinone-Campobasso-Lucera-Foggia.

Io segnalo in modo particolare quest'ultima arteria, che è richiesta dalle popolazioni della Ciociaria e del Molise, cioè di regioni che sono mal collegate sia con la Capitale che con la Capitanata perchè le attuali strade nazionali sono alquanto viziose nel tracciato. Io penso che con la costruzione di alcuni nuovi tronchi e con la rettifica e l'ammodernamento

mento di quelli esistenti, si possa con una spesa non eccessiva, realizzare quest'altra trasversale, che sarebbe di notevole vantaggio per una vasta zona del Mezzogiorno, Non minore importanza bisogna annettere alla Napoli-Pescara; alla Potenza-Matera-Bari in allacciamento con la Salerno-Potenza-Taranto; alla Benevento-Caserta, destinata a saldare l'autostrada Bari-Napoli con la Autostrada del Sole, ed infine alla Bari-Taranto che deve assolvere alle esigenze del grande centro metallurgico che si sta realizzando in quella città.

Ho accennato in precedenza a rettifiche ed ammodernamenti di vecchie strade, ma desidero aggiungere che, se per trasformarle in superstrade si dovesse incidere su vecchi tracciati, particolarmente accidentati, sia dal punto di vista altimetrico che planimetrico, converrebbe costruire delle nuove arterie, destinando le vecchie a compiti esclusivamente di carattere locale ed al traffico a trazione prevalentemente animale.

Circa poi le caratteristiche di ordine tecnico delle costruende autostrade, nelle diverse loro categorie faccio presente che non si può non convenire sui rilievi che organismi particolarmente qualificati per la loro competenza — come l'Associazione italiana degli ingegneri del traffico, l'Automobil Club, « Vie sicure », il Touring Club, eccetera —, hanno espresso in relazione alle sezioni stradali, alle curve, alla distanza minima di visibilità ed alle pendenze, non sempre adeguate alle esigenze di un traffico moderno.

Infine, nei riguardi delle super-strade, è necessario riesaminare la prevista loro costruzione a tre corsie, perchè oramai esse sono superate. Le Nazioni che prima di noi le avevano adottate, le vanno gradatamente trasformando. In effetti sui percorsi ove il traffico non è intenso le tre corsie possono consentire il sorpasso senza eccessivi pericoli; ma ove invece il traffico non ha soste esse rappresentano un motivo di maggior pericolo.

Tenuto presente tutto ciò, e dovendo contare sui mezzi finanziari a disposizione, è da considerare se non convenga costruire le superstrade a quattro corsie, due per ogni senso, divise dallo spartitraffico; limitando però tale caratteristica ai primi cinquanta

chilometri dai centri di maggiore importanza, e realizzando invece gli ulteriori tratti, fino a quando non si svilupperà maggiormente il traffico, ad una duplice corsia, integrata di tanto in tanto da piazzali di sosta per gli autoveicoli.

Ed ora, onorevole Ministro, devo pregarla di accogliere un emendamento, da me presentato, inteso a far sì che il grafico del Piano poliennale delle autostrade, allegato alla legge n. 463 del 1955, completato dai tronchi finanziati con la legge n. 904 del 1959 e da quelli previsti dall'articolo 15 della legge in discussione, che non erano indicati in quel grafico, di questa legge sia considerato parte integrante. Quel grafico fu approvato dal Parlamento e, fin quando il Parlamento non lo considererà superato, a seguito di organiche proposte che ad esso dovranno essere sottoposte, non può che vincolare l'attività del Ministro dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

Conclusi a questo punto le osservazioni e i rilievi su questo disegno di legge, io vorrei ora richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, sull'opportunità di porre allo studio l'impostazione di un altro disegno di legge, diretto questa volta a risolvere anche il problema della congestione del traffico nei grossi centri e nelle zone suburbane; un disegno di legge che metta i Comuni, già oberati dalle spese dei continui rifacimenti delle pavimentazioni e dal costante sviluppo del corpo dei vigili, in condizione di realizzare delle vere arterie di scorrimento, per il traffico interno e di transito, e degli adeguati parcheggi; e ciò si potrebbe ottenere destinando una parte dei proventi che la strada offre allo Stato, attraverso il consumo dei carburanti e dei lubrificanti.

Onorevoli colleghi, nel concludere questo mio intervento, non posso non ricordare che se l'Italia, in questo dopoguerra, è stata superata da diverse altre Nazioni nell'ammodernamento e potenziamento della rete viabile nazionale, essa, invece, dopo il 1928, con la fondazione dell'Azienda autonoma delle strade statali in pochi anni, era riuscita a mettersi all'avanguardia, anche di fronte alla Germania, che da noi trasse

esempio ed incitamento per le sue magnifiche realizzazioni.

Ebbene, con questo disegno di legge, che deve considerarsi integrativo di quelli approvati dal Parlamento dal 1955 in poi — sia per la costruzione di autostrade che per la sistemazione della viabilità ordinaria statale e di quella minore — mentre si tende a fronteggiare, in modo più adeguato, il crescente sviluppo del traffico motorizzato, si pongono altresì efficaci basi che potranno assicurarci, se non un nuovo primato — che sarebbe per altro conforme alla tradizione ereditata dall'Impero romano — certamente una non lontana condizione di parità, nel settore delle grandi comunicazioni, con le Nazioni più progredite

Si assicurerà inoltre finalmente quell'agevole collegamento tra nord e sud che rappresenta, nello stesso tempo, la più sicura premessa e una delle più indispensabili infrastrutture per l'industrializzazione e la rinascita del Mezzogiorno.

Per queste considerazioni, onorevoli colleghi, noi, pur essendo all'opposizione di questo Governo, non esitiamo a riconoscergli il merito di avere portato sul piano della realizzazione questo provvedimento di legge, già in incubazione da tempo, ed al quale quindi responsabilmente non mancherà il nostro voto favorevole. (*Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

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

T A R T U F O L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'attenta lettura della pregevole relazione del collega De Unterrichter che accompagna il disegno di legge che abbiamo all'esame, l'analoga attenzione portata al parere — come sempre elaborato sotto molteplici aspetti tecnici e finanziari della 5ª Commissione — l'altrettanto attenta valutazione portata alle considerazioni espresse nelle relazioni di minoranza dei colleghi socialisti e comunisti della 7ª Commissione, mi consentono questo succinto intervento che si riallaccia alla partecipazione personalmente data allo studio del problema sia nella Commissione settima, sia nella Giunta del Mezzogiorno.

Siamo in un campo dove gli apprezzamenti possono spaziare al di là delle semplici analisi, degli aspetti puramente tecnici della materia in esame, in quanto dipendono e derivano dalle realizzazioni cui si vuole pervenire nei settori sociali, economici e direi anche di infrastrutture, che debbono impegnare il nostro raziocinio ed il nostro retto giudizio.

La relazione di minoranza ha ancora una volta riecheggiato massicciamente quello che è stile e sistema di un'opposizione direi preconcepita, per la quale tutto ciò che offre vasti orizzonti all'azione costruttiva e a soluzioni ampie di problemi di fondo merita di essere insidiato, nel fortunatamente vano tentativo di ostacolare le soluzioni idonee e urgenti, e le realizzazioni, sia pure gradualmente di notevoli assestamenti di servizi e di strutture, che tanta parte sono del progresso civile e sociale del nostro Paese.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue T A R T U F O L I) . L'impostazione del Piano, che evidentemente non può pretendere di risolvere in una sola fase tutti gli aspetti presenti e futuri del problema in esame e che vuole appertare solo un contributo notevole alla soluzione dei problemi

stessi, apre la stura a tutte le fantasie ed a tutte le critiche onde, dall'eccesso degli impegni che ne scaturiscono, sorgono i sicuri impedimenti alle attuazioni concrete.

È logico che questo sia fatto da parte di una opposizione che non lascia intentato

nulla per perseguire il suo scopo, di rendere cioè difficile l'opera del Governo; che vuole sempre e comunque creare ad esso situazioni di difficoltà sia nelle impostazioni, sia nell'esecuzione, e che è alla ricerca costante di ogni motivo di malcontento più o meno legittimato dalla realtà, e comunque sempre alimentato con abile e molteplice attivismo, per acquisire proseliti e ridurre le forze di difesa del mondo libero che intende costruire nella libertà, pur realizzando il massimo sul piano della giustizia sociale, del progresso e dell'ascesa degli umili.

Ma è anche evidente che a ciò non ci si può prestare, e che efficace deve essere la nostra tenace difesa, specie quando si tratti di giungere alle attuazioni di ciò che evidentemente tende al benessere collettivo e vuol stimolare, in ogni settore, le ragioni del produrre, lo sforzo degli adeguamenti funzionali di servizi e di strumentazioni, in una parola il progresso sociale della Nazione.

Consideriamo ad esempio, nel caso specifico di questo provvedimento, la presa di posizione dell'opposizione social-comunista. Non si giudica il contenuto del disegno di legge, magari per migliorarlo e renderlo eventualmente più efficace, ma ci si è posti sul terreno della pregiudiziale negativa del non passaggio agli articoli, motivato con l'esigenza di risolvere più vasti problemi, che sono già in corso di elaborazione, e che attendono i tempi successivi delle attuazioni, in rapporto all'incremento economico del Paese.

Costruzione di autostrade, di superstrade e di strade in genere significa trasporto di uomini e di cose, significa dilatazione di traffico e sua maggiore sicurezza: e allora l'opposizione pretende di inserire la discussione e la soluzione contemporanea di tutti i problemi che riguardano la viabilità e i trasporti in ognuno dei vasti settori: dalle ferrovie, alla circolazione e traffico aereo; dai porti, ai canali fluviali e così via!

Si accusano i Governi democratici che, col massimo e prevalente impegno della Democrazia Cristiana, hanno operato dalla Liberazione in poi, di procedere senza programmi, di agire senza direttive e si dimentica l'eredità che la democrazia raccolse dalla guerra perduta, le distruzioni di cose, di si-

stemi, di forze morali ed economiche, per ignorare il miracolo della ricostruzione voluta da tutto il popolo, davvero convergente in ogni ceto e in ogni sua parte, e per bestemmiare sul reale miracolo di una economia risorta e potenziata, così che giustamente il collega Medici poteva, parlando in sede di dichiarazione di voto nella discussione del Piano Verde, sottolineare che l'Italia, questa « Italetta », mal servita e mal diretta secondo il parere dell'opposizione, è al sesto posto fra le Nazioni libere del mondo, e si sviluppa in un crescendo dinamico e costante e in un fervore sociale che non attende esempi nè da dittature politiche ed economiche, nè da anarchiche concezioni del vivere civile.

Noi siamo per questo Piano, che, in forma massiccia anche se nella logica trama di annualità successive, affronta il problema della viabilità e quindi del sistema stradale moderno del nostro Paese. È un provvedimento a prospettiva poliennale che viene davvero a coronare quanto già fatto in tutto il complesso settore della viabilità, colle leggi che hanno preceduto e che fra l'altro hanno organizzato tutto il sistema stradale dei Comuni, delle Provincie, dello Stato. Bene ha fatto il relatore a ricordare quei provvedimenti più pertinenti alla natura dei problemi stradali che stiamo affrontando e cioè le leggi del 1955, del 1958 e del 1959.

E vogliamo realizzare, e vogliamo porci in marcia accelerata, perchè non è più possibile attendere che tutto il resto del mondo delle cose si assesti, attraverso le programmazioni già in atto o in corso, per conseguire l'effetto che in Italia si marci più sicuri, più comodi, e meno appenati, con velocità moderne e con soddisfazione crescente del crescente numero — a milioni — di turisti di ogni Nazione vicina o lontana, che vengono alla ricerca del nostro sole e del nostro mare, negli innumeri centri di pittoresco e storico sussistere di una umanità che ha millenni di storia e ricchezze impareggiabili e tuttora in scoperta, in ogni campo del bello e del pregiato.

Si vogliono « piani » e « pianificazioni » ma che cosa è questa legge se non il piano di nuove costruzioni autostradali del nostro

Paese? Come piano è la legge quinquennale per il progresso e la tutela dell'agricoltura italiana; come piano è quello dell'edilizia scolastica che è l'assoluta premessa di questo mondo di studio e di pensiero che deve far esplodere dalle nostre categorie sociali le élite vitali di ogni progresso umano, che nel rispetto della personalità della creatura, adempie alle sue funzioni eminenti nell'esaltazione dei valori spirituali e nella conquista di sempre più valida giustizia sociale.

E quindi anche in questo caso noi, con sicura coscienza di cittadini e di legislatori onesti, voteremo questo provvedimento pur nel doveroso esame del suo testo che, attraverso una chiara relazione del Governo e del collega a questo scopo chiamato, siamo in grado di apprezzare compiutamente, anche perchè non mancarono i severi dibattiti delle Commissioni legislative competenti. Particolarmente poi desidero insistere su problemi di già sfiorati per riferirmi più specificatamente ai punti essenziali della seconda relazione di minoranza dovuta ai colleghi comunisti sempre della Commissione settima. Precisamente desidero sottolineare l'importanza, agli effetti della tutela e dell'incremento in atto del turismo in Italia, di quanto può derivare dal Piano in esame. Il turismo non è una voce limitata della nostra bilancia dei pagamenti, in quanto contribuisce potentemente coi suoi saldi attivi di centinaia e centinaia di miliardi, annualmente in crescendo, al riequilibrio della nostra situazione di dare e avere nei rapporti con l'estero, specie in quanto lo sviluppo produttivistico non si ottiene in un Paese dove scarseggiano le materie prime essenziali, senza la forte importazione di esse, che solo in via successiva e nel tempo potranno realizzare o avvicinare il pareggio, con gli apporti delle partite in esportazione di nostri manufatti e semilavorati.

Il turismo è la prima e più fondamentale fonte di ricchezza per la nostra economia; va quindi assicurato, incoraggiato nello slancio già in atto, e specialmente favorito nel suo favorevole sviluppo, con il rendere allettante l'afflusso nel nostro Paese, in tutte le sue parti, ai turisti stranieri. Un turismo di massa come quello che si è delineato non può essere più soddisfatto dal

richiamo delle località tradizionali — Venezia come Firenze, Roma come Milano, centri della riviera adriatica e di quella ligure — ma bisogna che l'espansione e la dilatazione del turismo siano favorite valorizzando le cento e cento località italiane che possono essere motivo di richiamo e meta di conoscenza costante per lo straniero.

Con il moltiplicarsi odierno del turismo automobilistico, con le macchine private e con gli autobus sempre più imponenti e attrezzati, col crescente sviluppo dei *campings*, la sicurezza della viabilità, l'ampiezza specie in linea longitudinale dei grandi percorsi e delle grandi vie di accesso e di trasferimento, in una parola la sicurezza su strada e la velocità su di essa, costituiscono condizioni *sine qua non*, per ogni speranza di successo.

Così desidero sottolineare come abbia ben fatto il Ministro ad inserire in questa imponente realizzazione, che si profila prossima, la potenza economica e strumentale dell'I.R.I., che, ampliando sempre più il suo fervore di azione, è giusto che collabori al conseguimento di una parte almeno del programma di questo provvedimento che attende sicuro adempimento, rapido e certo; e che così facendo realizza davvero quanto è strutturale e pertinente con tutto il programma di lavoro delle aziende di Stato che operano specie in quel Mezzogiorno lontano che va avvicinato, appunto, con le nuove arterie, e che esplicano la loro benefica attività anche in linea di « pilotaggio » nazionale in settori molteplici della industria e della stessa operosità manifatturiera italiana. Un'economia in sviluppo come la nostra, che ha bisogno di accelerare i tempi delle sue realizzazioni per strappare alle condizioni di miseria tutti gli italiani che ancora vi si trovano, deve essere aiutata proprio in quei settori che, come questo della viabilità, costituiscono, direi, la premessa del « tutto possibile » nel futuro!

Le obiezioni e le argomentazioni della relazione di minoranza contro la proposta governativa del « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali », risultano, quindi, di ordine assolutamente generale e generico sul piano politico.

Le medesime obiezioni, poi, non hanno alcun sostanziale contenuto giustificativo sul piano tecnico, economico e finanziario. La questione non stupisce, poichè è ovvio e scoperto scopo delle relazioni di minoranza quello di bloccare il Piano governativo dal momento che, oltre alla nessuna validità delle obiezioni, debesi rilevare la macchinosità e la complessità — che sarebbero praticamente fonti di paralisi operativa — che si riscontrano nella presunta « alternativa » suggerita e adombrata nelle relazioni stesse, a loro conclusione.

Già nelle primissime argomentazioni della minoranza sembra incredibile di poter cogliere un'affermazione generale che dovrebbe essere capace di giustificare la ripulsa del progetto di legge; e cioè « il progetto si presenta con tutti i segni dell'inopportunità politica e politico-economica », e ciò semplicemente a cagione della rigidità del bilancio conseguente ad assunti impegni a lungo termine, come se questi impegni non fossero derivati proprio da convenienti programmazioni e pianificazioni in settori ben diversi da quello ora in esame. Ma, nonostante questo, si pretenderebbero generalizzazioni vaste di programmi e di spese.

Cadono, per ciò stesso, tutti i successivi motivi di opposizione connessi con la pretesa mancanza di interventi in altri settori (come quelli dell'edilizia, della scuola, della agricoltura).

Ma il nostro intervento vuole soltanto puntualizzare alcune questioni aventi attinenza non remota, ma immediata, con il Piano stradale in esame. Afferma la minoranza che il Governo avrebbe già effettuato — e gratuitamente — la sua scelta nel potenziamento di un settore economico-industriale, che assurge a settore « pilota » (non è detto peraltro che sia l'unico) e che questo settore sarebbe quello automobilistico e delle attività connesse. Paventa quindi la minoranza che una siffatta scelta presenti gravi pericoli sul piano economico-produttivo dal momento che tale scelta è sostenuta da una vera e propria « forzatura » nella richiesta di autoveicoli. Si dimenticano qui due elementi fondamentali: 1) che l'autoveicolo è un mezzo strumentale, non

fine a se stesso ma produttivo, del servizio di trasporto e scambio sia nel settore delle merci (materie prime e beni di consumo) che in quello delle persone, ivi compresi il turismo interno e l'elevamento del livello culturale (come già affermato); 2) che il confronto con situazioni produttive nel settore automobilistico esistenti in altre Nazioni è a tutto nostro vantaggio, sia per il ben diverso grado di saturazione del mercato interno (anche rapportato al reddito medio *pro-capite*) sia per la ben diversa possibilità di inserimento ed espansione concorrenziale sul mercato estero, europeo in particolare.

Ma il fatto ancor più sostanziale è che la minoranza, nel mettere in relazione il Piano stradale col presunto settore pilota — anche date e non concesse le premesse della minoranza al riguardo — confonde ed inverte i termini di causa ed effetto

In altri termini, la necessità di sviluppo della rete autostradale è una conseguenza dello sviluppo della motorizzazione e dello incremento di viabilità e non è elemento determinante (se non molto indiretto) di sviluppo del presunto settore « pilota » (ed annessi). Il piano stradale ha cioè sostanzialmente lo scopo di fronteggiare un'insostenibile situazione già ora esistente nella circolazione automobilistica e non già quello di eccitare e forzare lo sviluppo dell'automobilismo. E anche dove ciò sembra avvenire (ad esempio, grosso modo, nelle zone depresse) si tratta invece di eccitare ed incitare allo sviluppo un'infrastruttura (trasporto a lunga distanza e di conseguenza trasporto capillare) il cui beneficio più diretto non si risente nel settore pilota ma in ogni settore economico, culturale, turistico, interessato o fondato sull'economia e sulla rapidità del movimento e dello scambio di merci e persone.

Dalle precedenti osservazioni segue l'ovvia controdeduzione della gratuità dell'affermazione della minoranza in merito ad una presunta mal riposta priorità del Piano stradale rispetto ad altre esigenze nazionali.

Altrettanto è senza reale fondamento il criterio di agganciare automaticamente il piano stradale all'intero problema degli investimenti nel settore trasporti. Innanzitutto

to è da riconoscere che un reale problema di ridimensionamento e di risanamento esiste nell'ambito dei trasporti ferroviari e della corrispondente azienda di Stato, ma è pur anche pacifico che tale problema è, in seria sede teorica, indipendente dal problema della attrezzatura stradale; almeno esso è tanto indipendente quanto basta per poter pianificare i due settori in tempi diversi, con la possibilità di meglio esaminare in dettaglio alcune interferenze tecnico-economiche non facilmente risolubili *a priori*.

Il testo della relazione di maggioranza già anticipa la risposta alla minoranza, là dove questa lamenta la scarsa attenzione posta dal Piano governativo alla viabilità ordinaria: la reale nostra carenza riguarda, invece, proprio la viabilità maggiore, in quanto i maggiori volumi di traffico a distanze ragguardevoli non possono più tollerare le limitazioni di percorrenza, che erano sostenibili due generazioni addietro, e non possono più sopportare i tragici salassi di vite umane che la rete stradale attuale sta drammaticamente richiedendo allo sviluppo dei trasporti (è questo un impressionante e pauroso fenomeno giornaliero e permanente).

È, cioè, nel settore della viabilità maggiore che essenziale è il bisogno di strade con caratteristiche tecniche, sulle quali non mi soffermo, quali possono ottenersi solo con nuove costruzioni e non possono derivare da adattamenti di compromesso della rete esistente.

È poi da tenere sempre presente che la viabilità così detta minore è sempre di fatto ed automaticamente agganciata allo sviluppo della viabilità maggiore; sicchè anche i normali stanziamenti di bilancio nel settore dovranno per forza adeguarsi agli sviluppi del Piano principale con una scelta e con una gradualità che solo le condizioni tecniche locali possono man mano suggerire o imporre.

Val poi la pena di considerare che l'aver sottratto all'Azienda nazionale di Stato il grosso onere della diretta costruzione (in relativamente breve tempo) delle autostrade a pedaggio (I.R.I e non), lascia libera l'Azienda stessa di dedicare ogni sua cura ed attività proprio alla viabilità statale ordinaria

(ivi comprese le superstrade) che nessuno ha mai affermato di voler ignorare o sottovalutare.

Il controllo tecnico-economico delle costruzioni date in concessione, che resta all'Azienda di Stato dopo che la medesima Azienda ha provveduto ad emettere il giudizio di opportunità della concessione, dà, in pari grado, tutte quelle garanzie che il cittadino avrebbe diritto di attendersi nel caso di costruzione diretta; ed è con tale procedura che potrà realizzarsi, nel modo tecnicamente ineccepibile, il coordinamento tra i due settori della viabilità autostradale e normale. È poi chiaro che non è certo possibile, se si vuole veramente impostare il grosso del problema nelle sue linee fondamentali, condizionare tale impostazione alla completa visione di dettaglio, proprio perchè è vero il contrario, poichè il dettaglio medesimo è continuamente *in fieri*: allora sì che ogni intervento sarebbe tardivo ed inefficiente per il mal posto desiderio che sia « completamente » impostato.

Si comprende ancor meglio e con la massima evidenza quanto sia speciosa e fallace la richiesta della minoranza di agganciare e subordinare il piano stradale alla soluzione dei problemi di viabilità urbana.

Certamente esistono grossi e noti problemi al riguardo, ma che ben poco hanno a vedere — per numerosi motivi tecnici ed amministrativi — col progetto di legge di cui ci stiamo occupando.

È anche vero che, in un certo momento e in un certo punto, la maggiore viabilità extra-urbana viene a contatto con la rete urbana onde alimentare e scambiare mutuamente i trasporti; ma è altrettanto vero che trattasi di questione — per importantissima che sia — che non può essere ignorata, ma che in ogni caso va risolta sul piano tecnico urbanistico in fase di esecuzione.

È veramente assurdo e palesamente contraddittorio ed ostruzionistico, voler condizionare l'importanza del Piano stradale ai singoli piani regolatori urbani, territoriali, regionali di cui è nota l'inevitabile lentezza di studio nonchè di attuazione e, peggio, è nota l'inevitabile maggiore « fluidità » di indirizzo. Sarebbe se mai in tutt'altra sede,

con provvedimenti del tutto indipendenti, che potrebbe essere opportuno intervenire presso le autorità competenti affinché venga accelerata e coordinata la pianificazione urbanistica come pure venga attivato l'intervento tecnico dello Stato nei problemi circolatori e di traffico riguardanti le aree urbane.

Esaminati così alcuni degli elementi che formano le premesse alle conclusioni della minoranza, riteniamo meno necessario soffermarci su quanto dalla minoranza stessa affermato in merito alle ragioni della scelta governativa; si tratta di affermazioni ancora più gratuite delle precedenti, come quella relativa all'incombente, spettrale, continua visione degli interessi esclusivi dei monopoli.

In quanto alla ironicamente definita « avventura dell'Autostrada del Sole » significa voler chiudere gli occhi di fronte alla luminosa realtà che questa opera rappresenta nei tratti realizzati. Nessuna menomazione deriva dal fatto che le previsioni di esercizio approntate in sede di progetto all'atto della concessione, si vengano rivelando diverse, inferiori o meglio diversamente graduate nel tempo; si tratta, onorevoli colleghi, della prima concreta esperienza italiana al riguardo; del resto è noto che anche in Paesi, da tempo più abbondantemente dotati di autostrade, si riconosce una particolare delicatezza ed aleatorietà alle previsioni prima dette; veramente imperdonabile sarebbe invece non trarre frutto della esperienza e perseverare nell'errore. Parimenti nessuna sminuzione deriva all'opera, e tanto meno all'impostazione del Piano stradale, dalla constatazione che, per motivi noti e ben giustificati, i consuntivi di spesa abbiano superato i preventivi in qualcuno dei tronchi che hanno presentato le massime difficoltà esecutive; direi che ciò — nelle debite proporzioni — avviene in tutti i lavori di un certo impegno. D'altronde ben diverse, e diversamente motivate e giustificate, sarebbero state le critiche qualora in sede di previsione e di concessione si fosse ecceduto nel senso opposto, nel tentativo desiderabile di godere all'atto esecutivo di una maggiore tranquillità finanziaria! Comunque, la cosiddetta « avventura dell'Autostrada del Sole » ha fornito l'esperienza necessaria per

poter consentire alla 7^a Commissione, nonchè al relatore di maggioranza, collega De Unterrichter, di tener conto della detta esperienza e di proporre un emendamento all'articolo 4 del testo governativo, emendamento chiaramente formulato ed esposto appunto nella relazione di maggioranza, in merito ad una maggiore elasticità nella durata della concessione a vantaggio sia dello Stato che dei concessionari, e in definitiva a vantaggio della collettività.

Ritengo infine doveroso richiamare l'attenzione su alcuni punti della relazione di maggioranza che accompagna il testo emendato dalla Commissione, non solo a difesa dell'intero provvedimento, ma anche a chiarimento degli emendamenti. La relazione infatti fornisce all'Esecutivo alcune utilissime indicazioni di ordine tecnico che mi piace sottolineare, confermando la necessità che esse siano tenute presenti all'atto delle realizzazioni.

In primo luogo, il relatore ha molto chiaramente differenziato il concetto e la funzione del « nodo » in una rete stradale o autostradale rispetto al « nodo » di una rete ferroviaria; ciò andrà tenuto molto bene presente quando sarà il momento opportuno, per operare ulteriori e successive scelte dei tracciati non solo autostradali, ma altresì di raccordi e delle superstrade. In secondo luogo, occorre mettere in evidenza la precisazione fatta dal relatore in merito alla definizione delle caratteristiche tecniche della superstrada, nonchè l'opposizione contro la ventilata adozione in grande stile dell'unica carreggiata con tre corsie. Tecnici ed utenti della strada sono grati al relatore, ma specialmente auspicano che i concetti espressi al riguardo e le considerazioni svolte valgano a dissuadere gli organi esecutivi dal rivolgersi ad interventi di miglioramento della viabilità esistente, ottenuti con apparente facilità tecnica ed economica, ma che ormai notoriamente celano gravi insidie sia in fatto di sicurezza di circolazione, sia in fatto di reali capacità della strada a smaltire convenienti volumi di veicoli passeggeri e merci.

Infine ritengo sia da raccomandare allo Esecutivo la corretta interpretazione della

planimetria schematica della rete autostradale fondamentale annessa alla relazione di maggioranza, con la contemporanea raccomandazione che, in sede progettuale esecutiva, si operi concretamente l'integrazione ed il coordinamento con la rete ferroviaria, tenuto conto di studi, progetti e indicazioni, il cui preventivo approntamento sia conseguente, e nello stesso tempo sia espressione di situazioni di particolare necessità ed importanza.

Concludendo questo mio intervento, credo di dover sottolineare lo scrupolo col quale mi sono posto fuori di ogni postulazione diretta e circostanziata. Non certo perchè nulla abbia a rivendicare per le zone che mi stanno a cuore, per quell'Italia che, a cavallo fra il Centro e il Mezzogiorno, ha paurose carenze proprio nel campo del settore viario; ma mi è sembrato che potessero essere sufficienti le indicazioni di massima formulate dal relatore di maggioranza, che bene ha posto in evidenza determinate esigenze insopprimibili e fundamentalmente da soddisfare. Ho pensato, cioè, che più che tutto varranno le posizioni tecniche, le più insopprimibili attese di vaste popolazioni meritevoli e l'economia di positive pertinenti realizzazioni che non offrono alternative sul piano dell'equità e della giustizia che intendano realmente servire e soddisfare. Sono le percorrenze che contano, sono le naturali e logiche soluzioni quali la natura stessa offre, e che millenni di storia hanno consacrato, additando e tracciando le idonee realizzazioni.

Sono il rispetto di vecchi impegni in altri campi dei trasporti, magari ferroviari, che, ingiustamente delusi, esigono soddisfazione, dopo tanta attesa, colle moderne possibili soluzioni. Ringrazio il collega Crollalanza che ha preceduto le mie considerazioni e al quale mi richiamo evidentemente e mi associo.

Questa è la mia certezza e la mia fede sicura nelle realtà che opereranno e che vigeremo si adempiano in piena legittimità.

E un altro appello ancora! Quello che ripete, dalla precedente legislazione autostradale, i diritti di priorità esecutiva a quelle autostrade che, elencate dalla legge, erano

già state espresse nei testi precedenti; valga per tutte « l'autostrade del Levante » che da Milano a Bari, per ora, e successivamente fino a Brindisi, deve dare al versante adriatico la sua arteria fondamentale, la sua vitale risorsa di vita nello sviluppo viario, razionale, rapido, moderno.

I colleghi diano quindi il loro voto fiducioso a questo disegno di legge e confortino del loro consenso la fatica preziosa del Ministro Zaccagnini, che con tanto cuore e tenacia affronta i grossi problemi che competono al suo Ministero e per i quali davvero profonde l'energia di intelletto e di cuore del suo temperamento realizzatore. (*Applausi dal centro e della destra. Congratulazioni*).

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

V A C C A R O . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, ho chiesto di intervenire in questo dibattito unicamente per esprimere il mio compiacimento nei confronti dell'iniziativa del Governo intesa a portare a soluzione, e mi auguro questa volta in via definitiva, il problema delle nuove costruzioni stradali ed autostradali in Italia, già affrontato con la legge 21 maggio 1955, e in gran parte eseguito con sorprendente sollecitudine dai Governi democratici nei tratti Milano-Firenze, Serravalle-Milano, Savona-Ceva, e Torino-Ivrea, tutti in esercizio, insieme al raddoppio della Napoli-Pompei, mentre altri tratti sono in corso di esecuzione.

È un programma concreto che, se sarà eseguito, darà all'Italia un primato perchè tutta la nuova rete comprenderà circa duemila chilometri di arterie moderne, con le più moderne caratteristiche tecniche che ci faranno veramente onore e invoglieranno sicuramente i turisti a percorrerle.

Per uno Stato moderno è fondamentale la struttura stradale, che è il primo segno tangibile della civiltà di un popolo che, come il nostro, è proteso verso un avvenire migliore.

La strada porta con sé il rifiorire dei commerci, delle industrie e del turismo. Dove mancano, le invisibili ricchezze che portano

queste attività si disperdono deviate in altre direzioni.

È, in Italia, la strada, una condizione primaria per avvicinare sempre più il Nord al Sud, che ha scarsa possibilità di rapide comunicazioni, ed è questa, se non l'unica, certo la più importante causa del divario esistente nella vita, nell'economia, nello sviluppo industriale ed anche, (perchè no?) culturale tra le due zone.

È stato detto, e a mio avviso ben detto, che il sistema stradale italiano è come un sistema circolatorio congestionato, ad altissima pressione. Era necessario stabilire il regolare flusso ed è quello che con la provvida azione del Governo, con questo Piano noi speriamo di raggiungere per ottenere, anche in questo campo, un primato che è di necessaria importanza per la vita del nostro Paese.

La gratitudine mia e quella della mia terra va al Governo per la concreta e veramente efficace prova che ha dato verso il Mezzogiorno, disponendo questo provvedimento per la realizzazione delle strade ed autostrade che solleciterà certamente il suo sviluppo industriale, punto centrale, essenziale, della nostra politica.

E perciò è urgente, onorevoli colleghi, la costruzione di queste autostrade e specialmente il completamento dell'Autostrada del Sole, che si è fermata proprio lì dove il sole è sovrano!

È stata misura molto opportuna, dobbiamo riconoscerlo, non solo il completamento dell'Autostrada del Sole nel tratto Napoli-Reggio Calabria a totale carico dello Stato, ma più ancora quella per la quale su detta Autostrada non sarà fissato alcun pedaggio. Sono decisioni concrete che vanno ricordate e additate come apprezzabile decisa volontà del Governo per aiutare seriamente il Mezzogiorno.

Ciò posto desidero brevemente, onorevole Ministro, esprimere il mio pensiero, che è poi il pensiero della maggior parte dei cittadini di Calabria, sul tracciato che tale Autostrada dovrebbe avere.

L'elaborata reazione del valoroso collega De Unterrichter non ne parla, non poteva parlarne. Egli però compiangere l'A.N.A.S. per l'onerosissimo compito di costruire l'auto-

strada Salerno-Reggio Calabria e di sovrintendere e coordinare la progettazione e la esecuzione dei lavori, eccetera.

Io per la verità, nel leggere queste sue parole riportate nella sua relazione non ne ho compreso il significato. Ne sono rimasto dispiaciuto e spero che il relatore nella sua replica darà spiegazioni.

Ma il senatore De Unterrichter, pur non parlando del tracciato dell'Autostrada del Sole nel tratto Salerno-Reggio Calabria, ha allegato alla relazione un cartina nella quale sono tracciate le linee che l'Autostrada dovrebbe seguire, tracciato che, mi si consenta di dirlo subito, è erratissimo. Se questo tracciato dovesse realizzarsi così (come mi ha assicurato il relatore, in presenza del senatore Indelli) ancora una volta la Calabria non avrebbe vantaggio alcuno da questa grande via di comunicazione, dalla quale invece si attende nuova vita, nuova prosperità e nuove fonti di fecondo lavoro per i suoi figli.

G O M B I . Si vede che non la pensa così l'onorevole Fanfani.

V A C C A R O . Cosa c'entra Fanfani in questa faccenda? Noi siamo gratissimi, onorevole collega, al Presidente Fanfani, per la visita in Calabria e per gli impegni che in seguito ha assunto il Governo a nostro favore. Noi siamo sicuri che tali impegni saranno mantenuti. Certamente voi, così solleciti a parole, delle nostre cose, quando saranno presentati i disegni di legge annunciati vi opporrete, come al solito, alla loro approvazione.

G O M B I . Non faccia il profeta, perchè potrebbe anche sbagliare. Non si tratta di questo: dicevo soltanto che evidentemente l'onorevole Fanfani ha fatto delle scelte diverse per risanare la situazione della Calabria.

V A C C A R O . Ma il progetto della rete autostradale non è di oggi, risale al maggio del 1955, e sin da allora prevedeva la costruzione della Reggio-Salerno. (*Interruzione del senatore Gombi. Replica del Ministro dei lavori pubblici*).

Io comunque sto parlando del tracciato che deve avere questa strada, non di altro. Per noi è una certezza che l'Autostrada sarà fatta, perchè Fanfani non da oggi l'ha posta all'ordine del giorno della Nazione e Fanfani è uomo che le promesse non le appunta al vento, mio caro collega! (*Interruzione del senatore Gombi*).

Se dunque l'Autostrada del Sole dovesse discostarsi dal tracciato da me suggerito (ho dato anche la cartina al relatore col tracciato da noi desiderato) e non dovesse seguire la linea mediana attraversando il centro della mia Provincia, si ripeterebbe lo stesso grave inconveniente che ha danneggiato la Calabria quando si approvò il piano regolatore delle ferrovie, che prevede la costruzione delle due litoranee, quella tirrenica e quella jonica, lasciando l'interno della Calabria e della Basilicata sprovviste di ferrovie; ragione per cui ancora oggi siamo costretti a batterci per averle, come ella, onorevole Ministro, sa. Infatti il Senato ha approvato all'unanimità e la Camera ha fatto altrettanto, con l'astensione dei soli socialisti, il provvedimento relativo alla nuova ferrovia che interseca la Calabria, la Paola-Cosenza-Sibari. Tuttavia la legge non è stata ancora eseguita.

Si dice che si deve fare un nuovo progetto, per il quale occorreranno altri due o tre anni; intanto le nostre condizioni restano quelle che sono, da secoli e la Calabria resta avulsa dalle grandi vie di comunicazioni ferroviarie cosicchè tutti i benefici della riforma agraria, nella valle del Crati, di Sibari e della Sila, per mancanza di questa ferrovia, restano evidentemente pregiudicati perchè i prodotti non possono raggiungere in tempo i grandi mercati. L'onorevole Sottosegretario è al corrente della situazione, e colgo l'occasione per pregare lo onorevole Ministro — ho presentato anche una interrogazione, ma non ho ancora avuto il piacere di una risposta — di sollecitare quest'opera che è attesissima nella mia terra.

Ecco perchè dicevo che, se l'Autostrada non sarà costruita in maniera che attraversi la nostra terra nella parte mediana, noi non avremo da essa quei vantaggi che aspettiamo. Noi non vogliamo che l'Autostrada del Sole

sia per noi una seconda jattura, che sia come una visione da ammirare dai nostri Appennini che si affacciano sul Tirreno; non vogliamo assistere come spettatori solitari al passaggio dei veloci traffici tra il Nord ed il Sud, senza poterne usufruire. Noi desideriamo che questa grande via serva a qualche cosa!

Perciò fin da questo momento, sia per assolvere ad un dovere di coscienza e al nostro dovere di parlamentari, a tutela dei diritti della nostra terra perchè in seguito, negli anni venturi, non vengano fatti degli addebiti; sia per il bene stesso della Calabria, denunziamo i fatti e chiediamo senza altro che l'Autostrada del Sole venga costruita in maniera che sia veramente una grande arteria che abbrevi le distanze tra il Nord e il Sud dell'Italia e che porti vantaggi reali alle zone che deve attraversare, come la Milano-Bologna e la Bologna-Firenze.

Bisogna che le autostrade passino vicino alle grandi città, non solo ai fini turistici, ma anche, specialmente, ai fini industriali e commerciali.

La Calabria, la Lucania ed in genere tutto il Meridione, non hanno avuto un adeguato sviluppo turistico, industriale, commerciale e — perchè no? — anche culturale, proprio per la mancanza, onorevoli colleghi, di rapide e agevoli vie di comunicazione che tenessero quelle zone in contatto con i traffici dell'Italia e dell'Europa!

E se dopo il 1812 i commerci e le industrie si svilupparono da noi, ciò si deve alla grande strada Murattiana, che ancora è l'unica strada interna che attraversa il Meridione, da Napoli a Reggio Calabria.

La differenza dello sviluppo commerciale e industriale tra i paesi attraversati da questa strada e quelli che non lo sono, si nota ancora oggi. Che non si ripeta, onorevole Ministro, l'errore gravissimo commesso quando, nel 1855, si compilò il piano regolatore per le ferrovie dell'Italia meridionale; per economia, o anche per illeciti favoritismi, le ferrovie furono costruite unicamente — non pare vero — per non servire le popolazioni interessate. Lo testimonia l'onorevole Sottosegretario Spasari che fa cenni di aderire a quanto sto dicendo.

L'Autostrada del Sole, nel tratto che dovrà attraversare la Calabria, desideriamo che passi all'interno della Calabria; ciò abbrevierebbe il percorso da Salerno per raggiungere Reggio Calabria di ben 18 chilometri, e quindi ridurrebbe anche la spesa.

Nessuno potrà dispiacersi di questo percorso, perchè la zona tirrenica è già servita da comoda strada della quale l'A.N.A.S., spendendo molti milioni sta correggendo curve, eliminando molti dislivelli e allargando la sede. Quindi le zone tirreniche sono servite bene. La zona jonica, tanto cara all'onorevole Barbaro, ha anch'essa una strada. Questa ha bisogno di lavori che si vanno pure eseguendo: va allargata, corretta, modificata. Tuttavia la zona ha la sua strada ed è servita abbastanza bene. L'unica parte della Calabria che non è servita da strade buone è la parte centrale, la provincia di Cosenza.

Reputo opportuno, perciò, insistere su questa questione. È bene che l'onorevole Ministro ne sia fin d'ora informato, per evitare in seguito polemiche e turbamenti nell'opinione pubblica locale, che vede in questa grandiosa opera — se fatta con criterio e saggezza — l'avvicinarsi del vero risorgimento della Calabria. Queste cose ho voluto dire fin da questo momento, e non importa se appaio intempestivo. Motivi che non sto qui a ripetere mi hanno consigliato di farlo.

Onorevoli colleghi, nel concludere questo mio breve intervento, mi auguro che presto il sentiero percorso quattro secoli fa da San Francesco da Paola nel suo viaggio, senza ritorno, per la Francia, venga ricalcato dalla Autostrada del Sole, affinché questa diventi la grande arteria di comunicazione che sviluppi i rapporti tra noi e il Nord d'Italia e con tutti gli altri Paesi dell'Europa. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

**Presentazione di disegno di legge
ed approvazione di procedura d'urgenza**

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

«Variazioni all'articolo 5 della legge 26 ottobre 1960, n. 1201, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961» (1584).

Chiedo che per questo disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

P R E S I D E N T E. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione del predetto disegno di legge che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha chiesto che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza. Poichè non si fanno osservazioni, tale proposta si intende approvata.

Per lo svolgimento di una interrogazione

C O R N A G G I A M E D I C I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C O R N A G G I A M E D I C I In data 18 aprile, ho presentato l'interrogazione n. 1130 circa il lancio di missili da parte di privati. Penso che si tratti di una cosa di una certa gravità; il Senato avverte certo quale pericolo sorga dal fatto che persone, inconsideratamente, possano lanciare verso il cielo, che oggi è popolato di aerei, questi aggeggi. È anche accaduto che questi aggeggi siano scoppiati nelle mani dei geniali, dei lodabili preparatori, ma è chiaro che vi è un pericolo nella preparazione e soprattutto un pericolo nel lancio. Pregherei l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, il quale è anche un clinico a cui sta molto a cuore la sanità del popolo italiano, di voler cortesemente provvedere perchè il Ministro della difesa risponda al più presto sicchè anche nel Par-

lamento si possa trattare questo argomento di attualità.

P R E S I D E N T E. Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a trasmettere al Ministro competente la richiesta del senatore Cornaggia Medici

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Non mancherò di informare il Ministro della difesa

Annunzio di interrogazioni

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

R U S S O, *Segretario*:

Ai Ministri del turismo e dello spettacolo e delle partecipazioni statali, per conoscere quali oscenità, quali offese al pudore o quali altre incredibili ragioni siano state ravvisate nel film « Anatomia di un dittatore », che racconta, attraverso documenti fotografici e brani di vecchi cinegiornali, la vita di Mussolini, per negare a questo interessante documentario il visto censura (1163).

PALERMO, VALENZI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se, allo scopo di dare chiaro riconoscimento dell'apporto — ricco di sacrifici e rinunce il più delle volte non riconosciute — delle categorie lavoratrici alla costruzione della Nazione italiana nel corso di cento anni, non ritenga giusto e opportuno disporre affinché sia deliberata la concessione di un premio *una tantum*, pari a 200 ore lavorative, a tutti i lavoratori dipendenti da aziende pubbliche e private, industriali, agricole, commerciali, di servizi, e siano stabiliti tre giorni di ferie retribuite supplementari da aggiungersi, per l'anno 1961, alle ferie contrattuali (1164).

MAMMUCARI, SACCHETTI

Al Ministro dei trasporti, per sapere, essendo ormai note la situazione e le necessità delle Ferrovie dello Stato, quali concreti provvedimenti intenda promuovere in via immediata per rinnovare e potenziare la struttura tecnica della rete e dare all'Azienda un ordinamento più moderno, basato su una efficiente autonomia; nonchè per sapere quali siano le conclusioni cui sono pervenuti i tre esperti incaricati dal Governo di esaminare la situazione dell'Azienda ferroviaria e quali siano le prospettive degli attesi interventi per un miglioramento dei servizi (1165).

FOCACCIA

Ai Ministri dell'interno e della sanità, per conoscere:

1) quali provvedimenti essi intendono prendere, ciascuno nel settore di propria competenza, per eliminare il gravissimo inconveniente oltre che morale anche sanitario che deriva dalla prostituzione girovaga e incontrollata che sfacciatamente si svolge in Roma e nelle altre città d'Italia con gravissimo scandalo e gravissimo pericolo sanitario specie tra i giovani;

2) se non ritengano opportuno, contro il dilagare in maniera vastissima delle malattie veneree e luetiche, di procedere a modificare le attuali restrizioni derivanti dalla applicazione della legge Merlin onde sottoporre tutte le prostitute a controllo medico periodico per accertare la presenza in esse di malattie trasmissibili;

3) se non debba essere considerata anche l'opportunità di schedare e sottoporre a visita medica obbligatoria anche quegli altri infelici esseri umani che ugualmente esercitano la prostituzione, in modo ugualmente scandaloso, cioè quegli omosessuali che è quanto mai frequente trovare in ore notturne in noti ambienti specialmente di Roma oltre che di altre grandi città d'Italia (1166).

BONADIES

*Interrogazioni**con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro dell'interno, per conoscere se e quando verrà data esecuzione alla deliberazione n. 1 del Consiglio comunale di Buonalbergo relativa alla nomina dei componenti dell'E.C.A. (2410).

FRANZA

Ai Ministri della difesa, delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali studi o provvedimenti siano in corso per poter assicurare ai piloti civili delle compagnie italiane di navigazione aerea una conveniente pensione da fruirsi all'atto della cessazione dal servizio per raggiunti limiti di età o per specifica inabilità professionale.

Tali provvedimenti saranno un giusto riconoscimento d'una attività tecnica rischiosa e logorante, singolarmente utile alla Nazione; rappresenteranno altresì ragione di serenità per i piloti ed i loro familiari (2411).

CORNAGGIA MEDICI, PIASENTI

Al Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se e quando nella sua qualità di Presidente del C.I.P. intende provvedere per costringere la Società Emiliana Esercizi Elettrici a consegnare all'artigiano Ghermandi Tommaso di Castelfranco Emilia, la distinta, ripetutamente richiesta e mai consegnata, del materiale impiegato, delle opere eseguite e delle spese incontrate per allacciarlo alla rete di distribuzione della energia elettrica.

L'interrogante nel precisare che si tratta di un allacciamento di 15 Kw. di potenza installata, denuncia la S.E.E.E. che si è già fatta versare in rate successive la enorme somma di lire 1.812.000, rilasciando all'inte-

ressato ricevute nelle quali vengono indicate come voci componenti l'importo addebitato un contributo per linea a M.T. e di impianto cabina che non rientrano fra quelli previsti dalla legge e dei quali si chiede il rimborso immediato, unitamente a quei provvedimenti di competenza del C.I.P. che fossero necessari e che il C.I.P. ha l'obbligo e il potere di adottare di fronte a simili fatti (2412).

GELMINI

Al Ministro dei trasporti per conoscere:

se è a conoscenza che da qualche tempo a questa parte la Polizia Stradale è stata solita contestare ad agenti e rappresentanti di commercio la contravvenzione di cui all'articolo 57 del Codice della strada perchè circolanti alla guida di autovetture adibite a trasporto di persone, con a bordo il « campionario-merce » senza essere autorizzati al trasporto promiscuo di persone e cose;

se, tenuto conto che il trasporto del « campionario » non può essere considerato trasporto di « merce » trattandosi di cose di cui l'agente o il rappresentante di commercio non può pienamente disporre e, quindi, commerciare e che, d'altro canto, il « campionario » è « cosa propria » ma di proprietà di terzi affidato solo temporaneamente allo agente o al rappresentante ai fini esclusivi del suo lavoro;

quali provvedimenti egli intenda prendere al fine di consentire il trasporto di detti campionari senza bisogno di ulteriori formalità (semprecchè, ben s'intende, l'agente sia sempre in condizioni di poter dimostrare la reale natura dei rapporti di lavoro che lo legano alla casa produttrice) e porre termine così ad uno stato di cose che a lungo andare potrebbero fortemente nuocere, come in effetti nuoce, ad una intera categoria di lavoratori forte di decine e decine di migliaia di unità (2413).

BATTAGLIA

Ordine del giorno**per la seduta di mercoledì 31 maggio 1961**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani mercoledì 31 maggio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (1378).

2. Norme sulla cittadinanza (991).

BATTAGLIA. — Modifica dell'articolo 10 della legge 13 giugno 1912, n. 555, sulla cittadinanza italiana (411).

3. **PARRI** ed altri. — Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della « mafia » (280).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Revisione della tabella C) allegata alla legge 16 giugno 1939, n. 1045, concernente la scorta dei medicinali e presidi vari di cui devono essere dotate le navi da carico addette a viaggi di lungo corso (906).

2. Ratifica ed esecuzione del Protocollo aggiuntivo al Trattato di amicizia e di relazioni economiche stipulato tra l'Italia e lo Yemen in Sanaa il 4 settembre 1937, concluso in Roma il 5 ottobre 1959 (1304).

3. Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America per l'acquisto di eccedenze agricole americane, effettuato a Roma il 22 aprile 1960 (1381).

4. Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa allo « status » degli apolidi, adottata a New York il 28 settembre 1954 (1396).

5. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo monetario europeo ed esecuzione del Protocollo d'applicazione provvisoria dell'Accordo stesso, firmati a Parigi il 5 agosto 1955 (1447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione fra l'Italia e la Norvegia in materia di sicurezza sociale, con annesso Protocollo finale, conclusa a Roma il 12 giugno 1959 (1448) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,05).

Dott. ALBERTO ALBERICI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari