

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 405<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 1961

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente CESCHI

#### INDICE

<b>Congedi</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 18851	« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):
<b>Corte costituzionale:</b>		BALDINI . . . . . <i>Pag.</i> 18875
Annunzio di ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità . . . . .	18851	BARBARO . . . . . 18870
<b>Disegni di legge:</b>		CAROLI . . . . . 18877
Annunzio di presentazione . . . . .	18851	D'ALBORA . . . . . 18861
Approvazione da parte di Commissione permanente . . . . .	18851	SACCHETTI . . . . . 18851
		<b>Interrogazioni:</b>
		Annunzio . . . . . 18878



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

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 . Ha chiesto congedo il senatore Militerni per giorni 8.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Annuncio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa:

*dei senatori Sacchetti, Giacometti e Ruggeri:*

« Modificazioni delle norme in materia di prestazioni di cauzione da parte di cooperative di produzione e lavoro ammissibili ai pubblici appalti » (1585).

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

### Annuncio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di ieri, la 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a pro-

cedere) ha approvato il seguente disegno di legge: « Ordinamento degli uffici di servizio sociale e istituzione dei ruoli del personale del predetto servizio » (1019).

### Annuncio di trasmissione di ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Comunico che nei mesi di aprile e maggio sono pervenute ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

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

### Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

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

S A C C H E T T I . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il tanto dibattuto Piano delle autostrade e delle superstrade, al suo primo annuncio, destò nell'opinione pubblica italiana una attesa genericamente favorevole, poiché allora si disse: finalmente ci siamo, si studia un piano dei trasporti in ordine allo sviluppo economico e alle tendenze in atto — e queste affermazioni venivano sottolineate con forza dal Ministro proponente, onorevole Zaccagnini — alle tendenze che si prevedono circa lo sviluppo economico. E pareva vi fosse ra-

gione di credere che fosse venuto il momento in cui si sarebbe discussa una politica organica del traffico, delle comunicazioni di ogni ordine e di ogni grado, in rapporto ai piani territoriali, studiati o approntati in sede di realizzazione, con nuove, moderne e democratiche misure legislative. Pareva vi fosse, e dovrebbe essere, una nuova regolamentazione sulla viabilità, per lo meno per le grandi vie di comunicazione. Gli annunci propagandistici, le manifestazioni televisive avevano fatto sperare, sul serio, in un piano organico di sviluppo economico che assegnasse alle comunicazioni generali la parte che debbono avere. Anzi, si è detto che questo disegno di legge rappresenta, anche, uno degli elementi della pianificazione dal centro, un elemento critico nei confronti del precedente Governo pure democratico cristiano, uno degli elementi di quel dinamismo economico e sociale che il Governo Fanfani si preparava ad attuare per mezzo tanti altri disegni di legge di pianificazione che già conosciamo.

Quando si è presa conoscenza del disegno di legge e della relazione che lo accompagna dobbiamo dire che abbiamo provato non poca delusione. È vero che alle attese genericamente favorevoli dell'opinione pubblica si incaricò di rispondere l'onorevole Pella, il quale, entrando a far parte del Governo, disse apertamente: « Non si illuda nessuno, le cose continueranno come prima: vi sarà una parziale pianificazione dall'alto della distribuzione delle entrate, così come sono oggi, con l'attuale strumentazione, con l'attuale percentuale di incidenza sui vari ceti sociali ». La linea Pella, anche con questo disegno di legge, ha vinto, cioè ha vinto la linea di conservazione delle attuali strutture e degli attuali sistemi nel campo delle comunicazioni. Il giudizio che questo non sia un piano si fa strada tra gran parte dell'opinione pubblica. Desidero sottolineare, prima di ogni altra cosa, che dopo il primo momento di attesa del piano autostradale e superstradale l'opinione sfavorevole a considerarlo un piano si è dilatata oltre la parte politica di estrema sinistra di quest'Aula, per intessere studiosi, tecnici di varie scuole e tendenze politiche. In secondo luogo si tratta di uno schema di programma per la viabilità pri-

maria fortemente criticabile: anche questa opinione si è andata via via allargando. Per adoperare per esempio le parole del professor ingegner Giorgio Fabbri Colabich: « Il disegno di legge ci ha disillusi; si tratta di uno schema di programma con moltissime deficienze da non comprenderne l'utilità »...

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Di chi si tratta?

SACCHETTI. Queste parole sono state pronunciate nel convegno tenutosi il 13 marzo a Milano...

CORBELLINI. È per caso il professor Fabbri Colabich dell'Università di Padova?

SACCHETTI. Sì, è esatto, si tratta del professor ingegner Fabbri Colabich dell'Università di Padova; si tratta di un illustre ingegnere, professore, che nell'esame della legge ha portato molta passione.

La legge si presenta nel quadro di una politica dei lavori pubblici anticongiunturale, come del resto è tutta la politica dei lavori pubblici, ancora oggi, del governo Fanfani. È una politica che è stata definita utile, necessaria, nel periodo della recessione, quando l'intervento massiccio dello Stato, si disse, poteva dar lavoro a una parte dei disoccupati che non poteva essere assorbita dalle industrie. Anche a voi del meridione, afferma il Ministro, che siete condannati ad emigrare a milioni, daremo le autostrade, come le hanno a Milano, a Bologna e a Torino.

Ma è ancora oggi valida una tale politica? Si tenga presente che siamo di fronte ad un programma decennale di investimenti che comporta una spesa di oltre mille miliardi. Credo che nessuno di noi, rileggendo attentamente questo schema, sia in grado di provare che esso, con i suoi tracciati, risponde alle tendenze di sviluppo dell'economia nazionale. Noi ci attendiamo che questo venga provato, ma sarà difficile, poichè non esiste, in tutta la politica del Governo, non dico una pianificazione, ma neanche un tentativo di coordinamento tra investimenti pubblici e privati.

Allora, per venire più vicino alla realtà, porrò due interrogativi di base: a quali industrie può interessare questo programma e quali tendenze può sollecitare? Non v'è dubbio che tre gruppi di industrie sono particolarmente interessati al piano: le industrie della motorizzazione, quelle del cemento, quelle della gomma. Alla seconda domanda rispondiamo affermando che si sollecitano consumi che noi abbiamo definito, e lo sottolineiamo, consumi di lusso.

Da quando il « piano » autostradale è stato presentato, nel dicembre 1960, si è andata sviluppando nella opinione pubblica una larghissima corrente, sfavorevole, e le correnti favorevoli al disegno di legge sono andate, via via, decrescendo.

Si sono dichiarati contrari gli urbanisti: un'ordine del giorno dell'Istituto nazionale di urbanistica chiede al Parlamento di subordinare l'approvazione del piano decennale delle autostrade all'emanazione della nuova legislazione urbanistica, o, quanto meno, di condizionarlo a precise ed esplicite disposizioni. Non credo si possa dire che questi illustri studiosi abbiano avuto ordini di scuderia.

Contrari in generale sono stati tutti i tecnici che hanno partecipato al convegno del 13 marzo, tenutosi a Milano, tra gli ingegneri del traffico.

Contrari si sono dichiarati, e la critica è di fondo, molti amministratori comunali e provinciali, per ragioni serie e giustificate che vedremo in seguito.

Contrari si sono già manifestati moltissimi organi di stampa che si occupano con serietà dei problemi economici e politici insieme, come l'« Espresso » e altri giornali. Dubbi, riserve, perplessità sono venuti fuori da uomini che si occupano di problemi finanziari per il credito dei finanziamenti, per l'enorme regalo che si fa alle società concessionarie: si paga in trent'anni un valore superiore, al 120 per cento del costo delle opere e il contributo oggi è superiore anche al precedente contributo che veniva dato con la legge Romita, tenuto conto delle esenzioni fiscali per i materiali da costruzione a favore delle società concessionarie.

Nel Paese, come vedete, siamo già a questo punto nella discussione, cioè in buona

compagnia; altro che isolati in una opposizione preconcepita! la nostra tesi di ricerca di una pianificazione vuole collocare il sistema delle comunicazioni e dei trasporti davvero come una delle componenti dello sviluppo economico e sociale. Non vogliamo appiccicarci, questo sistema, artificiosamente con uno schema che, come vedremo, anche nei suoi dettagli, non può essere inserito in uno schema di sviluppo organico dello stesso sistema dei trasporti. E su questa via che noi seguiamo, siamo compresi dall'opinione pubblica: ciò è dimostrato dal crescente favore alle nostre tesi, ed anche dal lato, chiamiamolo così, elettorale, la nostra opposizione al vostro piano autostradale porta più voti al nostro Partito.

L'onorevole Roasio nella seduta di ieri ha parlato di un piano elaborato con la partecipazione attiva dei rappresentanti comunisti della Valle d'Aosta, dove i comunisti, nelle consultazioni elettorali, sono andati avanti.

Ma, anche al di là di un riferimento elettorale, è necessario comprendere dove si vuole arrivare e perchè si impegna il bilancio dello Stato per trenta anni in grandi opere quali quelle previste nella vostra proposta. Con questo schema non viene accolta una istanza fondamentale per una maggiore elaborazione democratica, ma si accresce la tendenza, manifesta già in altri programmi presentati al Parlamento e dei quali ho avuto occasione di parlare, per esempio nel settore dei telefoni, a voler sottrarre sempre più al Parlamento le sue attribuzioni, per darle sotto forma di facoltà, come vengono definite, al Governo e ai Ministri, che determinano impegni finanziari ed interventi nella vita economica e pubblica che non sono ammissibili o comunque non sono tollerabili nella nostra situazione nazionale. Viene attribuita al Ministro l'autorizzazione a concedere contributi per determinati percorsi superstradali e autostradali, autorizzazione completamente, sottratta, oggi, anche al solo giudizio generico del Parlamento. Inoltre, sempre nell'articolo 2, si dà la facoltà al Ministro di concedere contributi, per la costruzione di autostrade o superstrade, a privati, oltre che ad enti pubblici.

Tutto il disegno di legge è un'approssimazione e non potrebbe essere diversamente.

Come si possono fare calcoli vicini alla realtà, per costi, impegni, tracciati che hanno un corso di dieci anni, con la dinamica dei costi di produzione che vi è oggi, della tecnica, della necessaria industrializzazione che già si intravede nel settore dei trasporti e che assumerà in seguito proporzioni sempre più grandi? Nessuna ragionevole previsione può essere fatta in merito ai costi.

All'articolo 5 si dà la facoltà al Ministro dei lavori pubblici di decidere, tenuto conto delle situazioni ambientali — senza interpellare le Province, le Camere di commercio, i Comuni eccetera —, le tariffe « unificate », le quali avranno una incidenza diretta su tutta l'economia dei trasporti. Tale deferimento di « delega » al Ministro dei lavori pubblici è ancora più significativo, se si pensa che si ha a che fare con società private o con forte partecipazione di capitali privati. Non parliamo poi dell'articolo 22, secondo cui si dovrebbe pagare un altro tributo sugli autoveicoli, da devolvere interamente allo Stato.

Si potrebbe continuare nella disamina degli articoli. A me interessa a questo punto, richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che si tratta di un problema politico di grande rilievo per la nostra responsabilità di parlamentari. Se da una parte la così detta pianificazione dall'alto esclude preordinatamente la partecipazione degli enti locali, Comuni, Province e Regioni, dall'altra, al centro, si tende a restringere la possibilità di intervento del potere legislativo.

Inoltre si afferma che in generale non vi può essere contrapposizione tra autostrade e strade e tra strade e ferrovie; si tratta di compiere opere che sono utili per le une e per le altre. Il fatto è che non si tratta di autostrade pubbliche, aperte, senza pedaggio, al livello statale; la netta contrapposizione che delle autostrade si fa rispetto alle strade, alle ferrovie e ai porti sta proprio nella diversa politica degli investimenti nei vari settori. Si tratta di un servizio pubblico, il quale però è destinato alla privatizzazione. Come si può non scorgere il contrasto aperto fra l'utilità e il fine speculativo di una grande via di comunicazione autostradale, il modo come viene costruita, amministrata e poi pagata da coloro che se ne

serviranno? Da ciò nasce una contrapposizione che va risolta, respingendo la vostra impostazione politica e rivendicando che tutto il campo della viabilità sia discusso assieme agli altri settori dell'attività economica e sociale, evitando di chiamare il capitale privato nel suo libero svolgimento per risolvere un problema che deve invece essere risolto dallo Stato, attraverso decisioni del Parlamento, di volta in volta.

Ma discostiamoci per un momento da valutazioni di carattere generale sulla priorità delle scelte economiche, questione su cui credo torneranno colleghi della mia parte, ed entriamo nel problema delle prospettive organiche di sviluppo democratico dei trasporti. Anche a questo proposito si propongono delle scelte. Si sostiene che la sinistra, e specialmente la sinistra comunista, si oppone alle autostrade, ma non pone alcuna alternativa. Ciò non è esatto: noi abbiamo più volte dichiarato, ed ora confermiamo che nel campo della viabilità vi sono ben precise scelte da fare, scelte da noi indicate, che il Paese valuta nella loro importanza.

Il problema importantissimo del traffico infatti richiede una serie di soluzioni, tra le quali si può prospettare anche quella delle autostrade, ma secondo un diverso ordine di priorità, e cioè a dire con una scadenza più lontana. Dobbiamo infatti, allargare il discorso non solo alla viabilità su strada, ma a tutto il complesso dei trasporti, e una tale impostazione mostrerà a sufficienza come le autostrade non vengano a porsi in prima linea, nell'ordine delle esigenze.

A questa nostra critica si risponde che il « piano » di costruzione delle autostrade, si inserisce, a sua volta, nel quadro di una serie di interventi a loro volta pianificati. A proposito di impegni finanziari, rispondono le cifre: basta infatti confrontare quanto è stanziato per le autostrade con quanto si spende per le strade ordinarie, per le ferrovie e per la sistemazione dei porti. L'impegno di finanziamenti predisposto dal Governo non sembra sufficiente a garantire una organica soluzione, nel tempo, delle imperiose necessità della circolazione e del traffico sulle strade. Non si può sfuggire alla realtà che arterie di grande comunicazione, caratterizzate da traffico intenso, non vengono adattate alle esi-

genze attuali, o si prevede che lo saranno nel giro di 15-20 anni.

Vorrei porre anche un altro interrogativo, di fronte allo schema dei tracciati proposto in questo disegno di legge. Esso segue i tracciati tradizionali: l'Italia è una penisola, bagnata per tre quarti dal mare; due sono le grandi linee dei traffici, quindi due arterie fondamentali collegate da rari allacciamenti trasversali. Secondo questo schema corrono le strade ferrate, secondo questo schema si snodano le linee statali primarie. Ma questo schema non soddisfa le esigenze del traffico moderno: ciò nonostante si persiste. È facile concludere che continuerà allora anche la sperequazione economica fra regioni e regioni, malgrado il concentramento del traffico su strade che convergono sui grandi centri, le attuali sperequazioni, a danno delle zone escluse, rimarranno.

Quali sono le esigenze principali che invece sono generalmente sentite? Non c'è bisogno di andare troppo lontano e nemmeno di confrontare tanti documenti per rispondere. Le tre esigenze principali sono: strade di ogni dimensione e di ogni grado, ammodernamento e sviluppo delle strade ferrate, collegamento e ammodernamento delle attrezzature portuali. Queste sono le tre branche fondamentali del sistema di trasporti che richiedono un intervento massiccio e sollecito.

E passiamo a considerare la viabilità statale, provinciale e comunale. Per tornare al tema principale del mio intervento, vediamo se il rapporto tra impieghi finanziari, necessità immediate ed impegni in prospettiva possa giustificare l'approvazione di questo disegno di legge.

La viabilità che ha crescenti esigenze, soprattutto in rapporto al rapido sviluppo della motorizzazione, non è quella prospettata con il disegno di legge in discussione. Noi lo affermiamo con forza, anche se questo può far dispiacere a delle aziende che producono macchine di grande cilindrata. Comunque, nel campo della politica della macchina a forte cilindrata non deve illudersi nemmeno il monopolio nostrano, e particolarmente il grande complesso Fiat, di essere immune da una spietata concorrenza. Per questo, ripeto, la politica autostradale, cioè quella delle grandi velocità e dei motori con gran numero di

cavalli, non è, in fin dei conti, la più sicura neanche per le industrie italiane.

DE U N T E R R I C H T E R, *relatore*.  
Anche la Fiat, la Lancia e l'Alfa Romeo possono produrre macchine di grossa cilindrata in regime di concorrenza.

S A C C H E T T I. Noi vediamo che man mano che procede la politica autostradale del nostro Paese, altre industrie straniere entrano in aperto duello con le nostre grandi industrie, e particolarmente per quanto riguarda le macchine di grossa cilindrata.

Non solo, ma questo tipo di politica forse può essere anche sollecitata da grandi complessi industriali dell'Europa cosiddetta occidentale che hanno interesse ad affacciarsi rapidamente nel Mediterraneo.

Questo discorso che fanno gli stranieri non serve allo sviluppo economico del nostro Paese, così come non serve a far fronte alle esigenze immediate dei nostri traffici. Per quanto riguarda la viabilità ordinaria, le argomentazioni portate dagli avvocati difensori di questo disegno di legge è difficile possano essere sostenute validamente. Si dice: abbiamo fatto, stiamo facendo anche per la viabilità minore; non si può fare tutto in un giorno, e nemmeno in quattro o cinque anni. L'Italia però ha bisogno di veder sistemata oggi la viabilità minore che ammonta a decine di migliaia di chilometri. Prima di pensare a costruire nuove grandi arterie di valore nazionale, occorre provvedere alla sistemazione della rete stradale attuale compresa quella primaria. Questo concetto veniva sostenuto dall'onorevole Terranova, in una riunione della 9ª Commissione, quella dei lavori pubblici, alla Camera dei deputati, in occasione della discussione della legge precedente che prevedeva il finanziamento per la costruzione di alcuni tronchi stradali.

«Per sistemare le strade statali e per creare il collegamento delle diverse strade fra loro occorre innanzitutto provvedere alla formazione di piani regolatori nazionali, regionali e provinciali, onde stabilire il grado di urgenza da attribuire alle singole linee; altrimenti non è giusto — sono le parole dell'onorevole Terranova, democristiano — con-

tinuare ad impegnare il bilancio dello Stato nella costruzione di autostrade ».

In quella seduta si decideva del finanziamento, se non sbaglio, del tronco autostradale Catania-Messina, della Catania-Palermo e della Bologna-Pescara.

Sentiva questo bisogno imperioso, il democratico cristiano Terranova, proprio per stabilire un rapporto diretto tra la funzione che ha avuto ed ha nel Paese la legge n. 126, del 1958, per la classificazione di nuove strade comunali e provinciali e i bisogni che si sono imposti, per legge, alle Amministrazioni provinciali e alle Amministrazioni comunali.

Per quanto riguarda le provincie, dal punto di vista finanziario, si dispone oggi di non più di 200 miliardi circa.

A M I G O N I . Siamo a 400.

S A C C H E T T I . Verrò subito anche ai 400, cui accenna il senatore Amigoni, con la Cassa del Mezzogiorno e altri finanziamenti ordinari.

Con la legge n. 126, che stanziava 180 miliardi più 20 miliardi del prestito destinato al piano di provincializzazione, si dispone, come intervento, di 200 miliardi, che possono diventare e diventano nell'esercizio anche 300 o 350 miliardi, ammesso, e non sempre concesso, che alcune Amministrazioni, che ne abbiano la possibilità, facciano fronte con i loro impegni. Ma io vorrei che vi fossero anche alcune decine di miliardi in più sulle voci del bilancio ordinario con cui si finanzia la viabilità ordinaria.

In base al piano della classificazione stradale, in ordine alla legge n. 126, si ha un bisogno immediato, per il primo gruppo di proposte, per il passaggio, cioè di strade comunali a strade provinciali, di un impegno finanziario di oltre 500 miliardi soltanto per la parte di intervento statale. Se noi aggiungiamo le necessità delle Amministrazioni provinciali, necessità che queste hanno per la manutenzione delle strade già in dotazione — i dati possono variare di poco — si ha una necessità immediata di altri 200-220 miliardi.

Alla fine dello scorso anno, si era di fronte all'esigenza dimostrata di 800 mi-

liardi ed a una disponibilità di poco più di 250 miliardi per 5 anni. Ecco perchè non sono state tutte approvate, nè ammesse al contributo le proposte delle Provincie. Dai piani di provincializzazione presentati dalle stesse Amministrazioni risulta la necessità di una spesa di oltre 720 miliardi per la sistemazione della rete stradale, compresa, si intende, quella in dotazione; per la sistemazione e la manutenzione delle strade che dai Comuni passano alla Provincia. Non siamo in grado di calcolare — in modo esatto — le migliaia e migliaia di chilometri di strade che da private dovrebbero passare comunali; non si trovano dati se non andando per induzione, il che potrebbe provocare abbondanti empirismi, per la diversità dei vari Comuni.

Vediamo anche il tipo dell'intervento statale. Come massimo intervento abbiamo l'80 per cento e scendiamo ad un minimo del 42 per cento dell'intervento statale, anche per quei bilanci di Amministrazioni provinciali che, come a Reggio Emilia, sono integrati. È vero che da questo piano di provincializzazione abbiamo scoperto, onorevole Zaccagnini, che il suo predecessore, ministro Togni, ha fatto diventare meridionale anche la Toscana, collocando la Toscana negli interventi al 70 per cento. Meglio così: è anche vero, onorevole Zaccagnini, che c'è una sola provincia fortunata, che ha avuto coperto il 100 per cento delle proposte, la provincia di Lucca. Ma per riuscire a completare la partecipazione del finanziamento statale a tutte le proposte provinciali bisognerebbe cambiare Ministro ogni settimana, in modo che ogni Provincia avesse il suo Ministro. Sta di fatto, tuttavia, che delle proposte presentate dalle Amministrazioni provinciali si è accolto circa un terzo.

Oggi non poche strade sono delle orfanelle. Le Amministrazioni comunali insistono affinché nella classificazione siano considerate strade provinciali; le Amministrazioni provinciali, debbono attendere un altro quinquennio perchè un'altra parte di queste strade sia presa in esame per il contributo. Le strade dovrebbero quindi rimanere in attesa, semiabbandonate.

Lo stesso discorso vale per le strade consortili che collegano nuovi centri urbani sor-



ti per iniziativa di privati e di enti pubblici; le Amministrazioni comunali non hanno mezzi finanziari e non ne assumono le manutenzione; esse rimangono per diversi anni sotto la manutenzione dei privati, che non ne hanno l'obbligo morale, perchè la strada è destinata a diventare pubblica; in sostanza migliaia di chilometri di strade restano prive di manutenzione.

Noi abbiamo un'esigenza di finanziamento che non è coperta che per il 40 per cento, in alcune zone per il 60 per cento; soltanto qualche punta raggiunge il 70 per cento, nei Comuni. Si calcola che con l'attuale ritmo di finanziamento occorranza almeno 15 anni per la sistemazione della rete stradale attuale. Che vale allora prospettare questo piano autostradale, che assorbe una parte notevolissima di finanziamenti, i quali potrebbero invece essere destinati alla sistemazione della parte ordinaria e all'ammodernamento della viabilità primaria esistente? La strada di campagna, la strada podereale, la viabilità minore non può essere più abbandonata a se stessa, senza garantirle la necessaria ampiezza e una pavimentazione moderna. Si può continuare ad obbligare a vivere i nuovi insediamenti umani in mezzo alla polvere sollevata dal ritmo del traffico moderno in quelle strade? La piccola e media industria necessitano di una viabilità ordinaria moderna che i fondi delle Amministrazioni locali non permettono.

Nè si può sostenere il confronto tra strada ferrata e viabilità normale, concludendo che esso sarebbe più favorevole allo sviluppo della strada. Anche la nostra rete ferroviaria ha bisogno di un massiccio impegno finanziario. Non a caso noi abbiamo chiesto e tuttora chiediamo di conoscere le linee di un piano di investimento per lo sviluppo e ammodernamento delle ferrovie, affinché si possa stabilire un rapporto diretto tra quelle esigenze dichiarate e non conosciute dal Parlamento e le costruzioni di nuove arterie autostradali. Non credo che storicamente si possa sostenere che l'autostrada è pronta e si prepara a sostituire le ferrovie. L'orientamento del Governo e della maggioranza, sostiene invece la sostituzione dei sistemi di trasporti di primaria importanza di oggi con le nuove autostrade.

È necessario quindi, prima di tutto, anche nel campo della viabilità, dare la priorità alla strada nazionale, provinciale e comunale, adeguarla nella sua ampiezza al traffico, se necessario anche con 4 carreggiate. Cosa è la superstrada? È la strada con tre corsie, che tutti i tecnici dicono pericolosa, o è la strada a 4 corsie? Attorno alle grandi città è necessario fare grandi strade di scorrimento del traffico dal centro alla periferia; ma non è necessario definirle autostrade a pedaggio, bisogna chiamarle con il loro termine, cioè grandi strade di scorrimento, con l'ampiezza richiesta oggi dal traffico e che la tecnica moderna suggerisce. Soltanto così non interviene la contrapposizione tra autostrade e strade, ma interviene un giudizio positivo di merito sul sistema delle comunicazioni pubbliche.

Desidero poi sollevare un'altra questione: chi dovrebbe, secondo questo orientamento, costruire ed esercire le autostrade? Quando si fa riferimento all'I.R.I. e alla nostra proposta di distogliere l'I.R.I. da questo compito, si fa una polemica che non ha senso, affermando che noi un tempo sostenevamo l'I.R.I., avevamo simpatia per l'I.R.I., simpatia che oggi non avremmo più. È una polemica al vento perchè noi abbiamo sostenuto e sosteniamo una politica democratica dell'I.R.I. All'I.R.I. deve essere assegnato un compito: riteniamo che non possa essere e non sia compito dell'I.R.I. sconfinare nel sistema delle infrastrutture con l'impegno di centinaia di miliardi per investimenti infrastrutturali a favore del monopolio. Occorre anche ripetere che l'articolo 2 prevede che la costruzione e l'esercizio di una parte notevole di queste autostrade possono essere date, in facoltà del Ministro, ai privati. Un'altra concezione sbagliata è quella di ammettere che l'Ente locale, con la sua consistenza economico-finanziaria, possa entrare in società con privati o svolgere una politica di privatizzazione del sistema dei trasporti.

La questione importante è che 1200 chilometri di autostrade e superstrade possono essere date, a facoltà del Ministro, in concessione a privati, con contributo statale. State tranquilli che queste società di privati sono già pronte a ricevere il contributo, ed allora si spiega perchè ci sono tanti osanna

da parte dell'estrema destra nel sostenere il disegno del Governo. L'altra tendenza è di sottrarre le strade, oggi di competenza dell'A.N.A.S. per darle all'I.R.I. e così fare un passo indietro. Non è sufficiente la partecipazione statale per affermare il concetto di sviluppo democratico dei servizi e in special modo del servizio pubblico stradale. L'I.R.I. partecipa alle società concessionarie con il 51 per cento delle azioni, mentre il 49 per cento è dei privati, e questo 49 per cento pone delle condizioni. Oltre a questo va aggiunto il criterio industriale di gestione, dell'interesse massimo cioè da ricavarci dall'autostrada in concessione. Non si comprende perchè non valga il concetto che la strada, la superstrada e, se volete, anche l'autostrada debbano essere gestite da un'azienda a livello statale che risponda di fronte al Parlamento e sia collegata con le amministrazioni comunali, regionali e provinciali, considerando lo sviluppo dei traffici come servizio pubblico, mentre il pedaggio diventa una norma per cui il privato costruisce con determinati criteri, sapendo che gli utenti debbono pagare, ben tre volte.

Riconfermate con questa concezione, signori della maggioranza, la tendenza alla privatizzazione dei servizi pubblici di primaria importanza. Si può fare un confronto con quello che intendete fare nel campo dell'educazione, finanziando le scuole private: con il Piano verde, che dispone massicci investimenti per rafforzare l'impresa capitalistica agraria; con quello che fa l'I.R.I. rinunciando, a favore dei privati, alle linee marittime di interesse pubblico; con quello che intendete fare per le ferrovie, sopprimendo 5000 chilometri di rete ferroviaria minore per favorire i servizi privati di trasporto delle linee extra urbane. Le autostrade andranno in mano ai privati: è tutta una tendenza pericolosa che dovunque rafforza il criterio della gestione privata. Non mi meraviglio perciò dell'incondizionato appoggio dell'estrema destra la quale attende con estremo interesse che questa legge sia approvata. L'I.R.I. ha tanti altri compiti cui assolvere, primo fra tutti quello di sviluppare le sue industrie, per incidere sulle strutture. L'I.R.I. deve ammodernare le sue aziende, la Ducati, le Reggiane, la Breda, l'Ansaldo, deve porsi

il compito di formare società collegate con l'E.N.I. per lo sviluppo della produzione energetica e per la distribuzione di energia a prezzi controllati.

Non può farsi strada l'idea che non si possa affidare all'A.N.A.S. la costruzione e la gestione delle autostrade, unicamente perchè mancano gli uomini in organico. Se si sostiene questo, lo si sostiene a scapito del prestigio e della capacità dei parlamentari che fanno le leggi e debbono essere in grado di adeguare gli organici dell'A.N.A.S. alle necessità del Paese. I tecnici, in Italia, ci sono, e, se servono le società private, non si comprende perchè non dovrebbero essere messi in condizione di servire, appassionatamente, la pubblica Amministrazione.

Inoltre si passa alla programmazione di un piano autostradale nazionale senza fermarsi un momento a studiare le esperienze in atto, senza concedere nulla ai risultati negativi. Questo lo riconferma l'ingegner professor Zembrini al convegno citato, tenutosi a Milano: « Lo studio dei trasporti va visto globalmente — egli afferma — e concedere improvvisazioni in questo caso non è giusto e non è neanche ammesso ». Si discuteva del vostro piano, onorevole Zaccagnini!

Il discorso a questo punto va fatto sulle autostrade a pedaggio. In verità l'autostrada a pedaggio non serve molto per il decongestionamento del traffico, ancora peggio quando questi tracciati sono paralleli alla ferrovia o ad un'altra grande arteria di comunicazione. Basta esaminare a dimostrazione di ciò il bilancio dell'autostrada del sole per il tratto Milano-Bologna; si è rimasti al di sotto delle previsioni degli anni passati e chi percorra questa autostrada vedrà come il traffico degli automezzi pesanti non si svolga sul tracciato dell'autostrada, bensì sulla parallela Via Emilia. Sull'autostrada vi è solo la motorizzazione di lusso; gli autotreni, le macchine di piccola cilindrata, percorrono la via Emilia e questo a causa oltre che del pedaggio anche della mancanza di certi raccordi.

Non si può parlare di contropartita, di autofinanziamento, quasi che i privati dovessero imporsi il compito di costruzione dell'autostrada. L'autostrada non potrà essere considerata un elemento di svolta storica

nel sistema dei trasporti. Così come viene presentata la situazione da voi sembra di essere un secolo fa, di fronte al problema delle ferrovie. Anche allora poteva essere necessario ricorrere al capitale privato; oggi con questo disegno di legge si presentano le cose come se fossimo al secolo scorso. Questo dimostra la vostra incapacità, l'incapacità dell'attuale apparato statale a dirigere e amministrare i servizi pubblici di primaria importanza.

Ad esempio basta osservare che nella ripartizione dei fondi al Mezzogiorno viene dato il 40 per cento, facendo una questione quantitativa e non qualitativa. Se invece del

40 per cento fosse necessario spendere il 50, il 60 per cento dei mille miliardi per sviluppare la viabilità ordinaria e anche primaria dell'Italia Meridionale, questo non sarebbe possibile perchè il piano prevede solo il 40 per cento. Questo non è un discorso politico-economico che tenda allo sviluppo dei sistemi dei trasporti, è un discorso fatto solo in funzione strumentale, per attirare a favore del Governo una parte dell'opinione pubblica che si rallegrerà perchè il Governo, per l'Italia Meridionale, ha deciso di spendere il 40 per cento degli stanziamenti di questo piano, senza vederne le effettive necessità.

## Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue S A C C H E T T I). Si parla poi di interesse delle Amministrazioni locali. Io credo che questo discorso sia soltanto polemico; infatti le Amministrazioni provinciali quando sapranno che il disegno di legge che abbiamo davanti a noi, per la parte che riguarda le strade e le super-strade, non prevede dove verranno costruite, con quali criteri, a chi affidate, cambieranno parere immediatamente. È accaduto che pubbliche Amministrazioni le quali erano intervenute a suo tempo per costruire un'arteria importante, siano state escluse dal finanziamento; un anno dopo si è proposto di disporre finanziamenti per centinaia di miliardi per un piano di autostrade. E mi riferisco ad un caso concreto.

Un anno e mezzo fa, le amministrazioni provinciali di Parma e della Spezia, hanno avvertito l'urgenza di una comunicazione inter-appenninica veloce, mercè un traforo, per facilitare lo sviluppo delle comunicazioni fra quella provincia padana e la regione tirrenica. Si rivolsero per finanziamenti al Governo; ne ebbero come risposta: se avete i mezzi, eseguite i lavori, se non avete i mezzi, non possiamo darveli. Ebbene, a distanza di un anno e mezzo mille e più miliardi vengono stanziati per le autostrade, mentre quelle Amministrazioni provinciali dovrebbero con-

tinuare ad assolvere ad un compito di pertinenza dello Stato.

Di fronte a questa situazione intollerabile, l'amministrazione provinciale di Parma chiede oggi all'unanimità di essere sollevata dall'onere per il traforo Fornovo-Cisa e invita il Ministero dei lavori pubblici ad assumere la spesa del traforo appenninico tanto importante non solo per zone padane, ma anche sul piano nazionale. Prima di erogare contributi a favore delle società concessionarie private che dovranno costruire le autostrade soddisfatte le richieste di Parma. Ma, più in generale, la presente richiesta degli enti locali, delle provincie e dei comuni è che si dia la preferenza alla viabilità ordinaria. Infatti essi non sollecitano e non approvano questa facile politica dei tracciati autostradali, per l'elaborazione dei quali non sono stati interessati gli enti locali; sanno infatti che in sede di realizzazione del piano, le società concessionarie e l'A.N.A.S. non tengono conto affatto dei piani regolatori comunali, e sanno anche che nessun regolamento esiste che disciplini la viabilità nazionale.

Gli enti locali sono veramente scontenti di tutto questo e si oppongono al piano governativo perchè sanno che per molti Comuni le autostrade rappresentano un mag-

gior isolamento, perchè sanno che la costruzione delle autostrade non frutterà loro neppure le modeste entrate dell'imposta sul consumo dei materiali di costruzione. Questi sono gli elementi che giustificano l'opposizione al vostro piano e noi, in considerazione di quella nostra scala di priorità che pone al primo piano i problemi della viabilità minore, siamo dalla parte delle amministrazioni locali, delle assemblee regionali in cui, di fronte a tante difficoltà, l'entusiasmo iniziale per l'autostrada è già molto compromesso e si trasforma sempre più in opposizione alla politica governativa.

Il modello democratico che noi vi proponiamo indica altre vie da seguire e altri strumenti da adottare per risolvere i problemi dei trasporti; le indicazioni, da noi sostenute, in Parlamento e nel Paese, trovano consensi sempre più numerosi presso le amministrazioni locali e le assemblee elettive. Bisogna, dunque, trasformare questo piano puramente tecnico che non ha alcun riferimento allo sviluppo della nostra economia, bisogna rifarsi alle assemblee elettive locali per elaborare un nuovo piano organico, studiare le misure adatte a risolvere i problemi di primaria importanza e della viabilità minore.

Pertanto vi proponiamo, onorevole Ministro, di sospendere ogni iniziativa per dar vita ad una Commissione di studio composta da parlamentari, di uomini del Governo, di rappresentanti delle Regioni, delle Provincie e dei Comuni: tale commissione dovrebbe studiare ed approntare un regolamento per la viabilità di primaria importanza. Germania, Stati Uniti, Svizzera posseggono un tale regolamento; anche noi dobbiamo averlo prima ancora di cominciare a parlare di costruzione di nuove autostrade, e qualunque sia la sorte della costruzione di eventuali autostrade, i cui tracciati stanno alla sommità e non alla base di un programma economico di coordinamento dei trasporti. In secondo luogo le autostrade, quando saranno da costruire, dovranno essere di utenza libera; ad esse si deve poter accedere senza ulteriori balzelli. Non è possibile insistere perchè anche un solo tronco autostradale sia costruito con l'espedito di un'ulteriore tassazione sugli autoveicoli.

Per essere utili le autostrade debbono essere libere, aperte, senza pedaggi, al contrario di quello che è detto nel vostro progetto dove si afferma che coloro che intendono usare le autostrade pagheranno, mentre quelli che non vogliono pagare, rinunceranno. Per queste ragioni debbo dichiarare che per quanto concerne il programma di legge-quadro, il nostro Gruppo esprime una certa riserva sull'ultima parte della relazione dei compagni e colleghi socialisti, ritengono utile ed importante appunto una legge quadro per un vero coordinamento delle varie iniziative in questo campo.

Due osservazioni mi permettano i colleghi socialisti di fare. Inanzitutto noi non sappiamo comprendere una legge-quadro che non sia elaborata in collegamento con le Amministrazioni regionali, provinciali e comunali. Una pianificazione e un coordinamento dal centro non soltanto non sono sufficienti dal punto di vista tecnico ma sono anche improduttivi dal punto di vista politico, in quanto ogni politica democratica in Italia si elabora, secondo il nostro giudizio, cercando di aderire alla realtà storica in cui si vive, in collegamento diretto e con la partecipazione attiva delle masse popolari e di tutte le assemblee elettive locali. A questo stesso principio deve rendere omaggio la politica dei trasporti, sia ferroviari che stradali, aerei e navali.

Come vedete, non si tratta di un'opposizione preconcepita, ma di ragioni che hanno il loro valido fondamento, in quanto secondo noi anche per la politica dei trasporti si pone un problema di scelta e di priorità, in omaggio ai bisogni immediati delle masse popolari e delle assemblee locali. Questo, onorevole Ministro, ci induce a sostenere e ad insistere che questo progetto di legge sia respinto globalmente e che ad esso si sostituisca un progetto diverso nella impostazione e nella elaborazione, che scaturisca da una politica che porti veramente allo sviluppo economico del nostro Paese.

Sono queste le ragioni, signor Presidente, lasciando ad altri colleghi il compito di affrontare la discussione di altri temi che si colleghino più direttamente alle esigenze fondamentali della nostra economia, che ci consigliano e ci confortano a chiedere alla maggioranza di riflettere meglio e di non aver

fretta: è meglio scegliere bene che procedere con rapidità strumentale per poi avere non già un piano, ma un semplice schema improvvisato che, ben lungi dal soddisfare le esigenze immediate della motorizzazione e del traffico, potrebbe soddisfare solamente determinati gruppi economici. (*Applausi dalla sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore D'Albora. Ne ha facoltà.

**D'ALBORA.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, chiedo subito scusa se dovrò dilungarmi oltre il consueto, ma questo disegno di legge, per la sua importanza nei confronti dello sviluppo economico e sociale della Nazione, richiede a mio avviso un esame particolare, attento e scrupoloso.

Prima di addentrarmi nel merito, ritengo necessarie alcune premesse. Non credo sia indispensabile spendere ancora molte parole sull'apporto che la strada dà alla vita economica dei centri che attraversa, ma penso che sia utile fare il punto, come suol dirsi, sulla situazione della rete viaria nazionale.

Fino al 1928 le strade classificate nazionali, in base alla legge del 1865, e mantenute a cura dello Stato, erano soltanto quelle che collegavano centri di maggiore importanza non ancora congiunti da una ferrovia. Le altre, anche se allacciate a centri di grande importanza, ma correnti parallelamente ad una ferrovia, avevano un interesse limitato nell'ambito provinciale. La stessa via Emilia, per esempio, pur essendo un'arteria tra le più frequentate, era in effetti un insieme di tanti tronchi di strade provinciali, e perciò con caratteristiche diverse (che si rilevano ancora oggi dalla larghezza, dalla manutenzione, eccetera), quante erano le provincie da essa attraversate, da Milano a Rimini. La nostra rete di strade di grande comunicazione la troviamo quindi formata in gran parte da preesistenti strade provinciali e, magari, anche da strade comunali messe insieme a costituire itinerari di maggior sviluppo richiesti dal rapido evolversi dei trasporti e dal progresso dell'automobilismo, secondo particolari direttrici, in senso longitudinale e in senso trasversale; in genere,

le strade che l'Azienda statale, sorta in seguito alla legge Carnazza del 1923, ebbe in eredità dalle Provincie nell'anno 1928, erano, comunque, semplici massicciate polverose e tutte buche.

Fu, allora, particolare fortuna per questa Azienda avere per primo direttore generale — mi piace ricordarlo — l'ingegner Pio Galletti, morto povero, dopo aver dato tutto se stesso alla strada italiana, nei dodici anni in cui fu a capo dell'Azienda, il quale seppe impostare l'immane e complesso problema su una base che, attraverso l'esperienza di decenni, ha dato ottima prova.

La realizzazione del programma tracciato allora — si trattava di oltre 20.000 chilometri di strade ed i mezzi erano, come sempre, scarsi e dati con parsimonia — dovette limitarsi alla sistemazione e depolverizzazione dei piani viabili, alla rettifica delle curve più pericolose, alla eliminazione degli attraversamenti dell'abitato e dei passaggi a livello.

L'automobilismo, in relazione alla sua natura ed alla sua evoluzione, richiedeva, almeno secondo certi itinerari, una via tutta per sé, senza l'impaccio di veicoli di altro genere; nacque, da questo bisogno, l'idea dell'autostrada.

Le autostrade sono nate in Italia e costituiscono una grande anticipazione nostra; la prima autostrada del mondo fu, infatti, la Milano-Varese, inaugurata nel settembre 1924, opera di un altro grande ingegnere italiano: Piero Puricelli, il cui nome resterà legato indissolubilmente, con alto titolo di benemerenza, alla storia della strada.

Per quanto concerne la consistenza della rete viaria italiana, non è possibile fornire cifre esatte; mi limiterò a dire che, non escluse le strade rurali, le strade urbane, le non classificate, le strade militari e le ex militari, lo sviluppo della rete stradale italiana è di circa 190.000 chilometri, compresi i 12 mila chilometri di strada di bonifica, con un rapporto medio, rispetto alla superficie del territorio nazionale, che è di poco più di 300.000 chilometri quadrati, di 630 metri lineari di strada per ogni chilometro quadrato. È, questo, un rapporto tra i più bassi d'Europa. In Francia, ad esempio, tale rapporto è pari a 1.270, in Belgio a 1.570, in Olanda a 940, in Danimarca a

1.380, in Svizzera a 1.130 e in Gran Bretagna a 1.200.

Vi risparmio, onorevoli colleghi, i dati particolari forniti dalla Federazione italiana della strada che concernono singolarmente la situazione delle strade statali, provinciali e comunali esistenti, suddivise per le varie Regioni italiane.

La povertà stradale del nostro Meridione e delle Isole vi appare con impressionante evidenza.

I risultati finali — che occorre qui ricordare — relativi alle lunghezze della rete viaria sono: nell'Italia settentrionale chilometri 95.543; nell'Italia centrale chilometri 42.753; nell'Italia meridionale ed insulare chilometri 39.257. Nè vale, dopo questo stato di fatto, fare considerazioni sulla orografia delle Regioni e sulle percentuali di terreni sterili, perchè ogni analisi varrebbe a confermare che la povertà delle strade e la depressione economica si accoppiano inevitabilmente.

Per la verità di questa affermazione, mi si consenta, qui, di riferire alcune conclusioni cui è giunto l'ultimo Congresso internazionale della strada, tenutosi a Rio de Janeiro nel 1959:

1) nei Paesi in via di sviluppo la strada consente, nella maggioranza dei casi, di fare partecipare zone a popolazione dispersa alla vita economica del Paese, favorendo gli scambi interni e adattandosi a traffici ridotti con investimenti modesti, e risponde nel modo migliore alle aspirazioni socio-economiche delle popolazioni;

2) la classificazione dei progetti stradali, secondo il loro interesse economico, è in relazione sia al costo totale dell'opera sia al valore dei benefici diretti e indiretti che la strada apporta al Paese. I benefici diretti di cui la collettività si giova, offerti alla collettività attraverso gli utenti della strada, comprendono la riduzione delle spese di esercizio degli automezzi, il tempo guadagnato, la riduzione del numero di incidenti. I benefici indiretti sono: il maggior valore delle proprietà servite, lo sviluppo della produzione industriale ed ogni altro effetto sull'economia del Paese e sul suo sviluppo sociale ed economico; la scelta

fra un progetto e l'altro è in funzione del calcolo della differenza tra benefici e costo, attualizzati ad una medesima data;

3) la costruzione di strade dà luogo ad un aumento diretto del reddito nazionale derivante dai servizi legati alla strada e ad un aumento indiretto derivante dall'aumento della produzione e consente, oltre alle maggiori entrate dello Stato per aumento del reddito fiscale legato al crescere del traffico, il beneficio di dar lavoro (anche con le opere manutentive) diretto a molte persone, indiretto a molte altre.

Troppo lungo sarebbe scendere a dettagli dimostrativi. Ma l'ingegner Grassini, della Cassa per il Mezzogiorno, ci dice che l'economia di esercizio del traffico sulla Terracina-Gaeta, calcolata per differenza tra il vecchio itinerario acclive e tortuoso ed il nuovo, prevista in 340 milioni secondo il traffico risultante dal censimento del 1955, per effetto dell'incremento accertato con apposita ripetuta registrazione, è salita ad 800 milioni, contro una spesa di costruzione di 2 miliardi e 100 milioni.

Ritengo, a questo punto, interessante esaminare cosa si è fatto e si è pensato di fare dai vari Governi che si sono succeduti, dopo la fine dell'ultima guerra.

Nel dicembre del 1954, il compianto senatore Vanoni, in quel tempo Ministro del bilancio, nel presentare lo schema di sviluppo dell'occupazione del reddito in Italia nel decennio 1955-64, per quanto concerne la viabilità, prevedeva in tale periodo un investimento di 1.090 miliardi così suddiviso: costruzione ed ampliamento di autostrade, 380 miliardi; ampliamento di strade statali, 332 miliardi; sistemazione di strade provinciali da classificare statali, 66 miliardi; costruzione di strade ciclabili, 9 miliardi; sistemazione di strade provinciali, 237 miliardi; costruzione di nuove strade comunali, 66 miliardi.

Nel 1955, con la legge n. 463, o legge Romita, ha inizio la vera azione decisiva dello Stato per il potenziamento della rete stradale nazionale con criteri moderni, conformi cioè alle esigenze dell'autotrasporto. Si stanziavano 100 miliardi in 10 anni per

la costruzione di un gruppo di autostrade in concessione.

Con provvedimenti successivi il programma nazionale è stato incrementato di altre autostrade sicchè con l'utilizzazione delle opere già attuate, di quelle in corso di costruzione o da iniziare, già coperte di finanziamento, tra quattro anni la rete autostradale si estenderà per 2.000 chilometri, con una spesa totale di 524 miliardi di cui 228 a carico dello Stato. Prima di tale legge l'attività nel settore stradale era stata prevalentemente rivolta alla riparazione dei danni di guerra ed a limitate opere di miglioramento e sistemazione della rete.

Nel 1950 all'azione dello Stato si affiancò nel Mezzogiorno, quella della Cassa con un intervento nella viabilità relativamente modesto rispetto alle necessità di quelle Regioni. Nel complesso degli stanziamenti infrastrutturali, previsti per il quindicennio 1950-1965 in 2.078 miliardi, alla viabilità ne sono stati assegnati solo 182, cioè l'8,75 per cento, di fronte al 58,3 per cento alla agricoltura. Epperò, sarà bene che il programma di costruzioni che si intende realizzare con il disegno di legge in discussione sia coordinato, per la parte che interessa il Sud, in un unico programma generale, con quello che attuerà la Cassa per il Mezzogiorno, per evitare dannose interferenze e possibili sostituzioni, sovrapposizioni ed omissioni che andrebbero a danno delle popolazioni interessate.

Alla legge Romita per le autostrade hanno fatto seguito due altri fondamentali provvedimenti legislativi: la legge n. 126 nel 1958 con lo stanziamento di 180 miliardi, passati, poi, a 200, per contributi necessari alla sistemazione di circa 20 mila chilometri di strade comunali trasferite alle Provincie; e la n. 904 del 1959 con lo stanziamento di altri 200 miliardi per la sistemazione ed il miglioramento delle principali strade statali, con precedenza per quelle facenti parte degli itinerari internazionali stabiliti nella Convenzione di Ginevra del 1950, di cui l'Italia è firmataria.

Questa azione dello Stato, volta al miglioramento della rete stradale nazionale, fu necessaria per attenuare le polemiche e le preoccupazioni suscitate dalla legge Ro-

mita sulla opportunità di attuare un piano autostradale prima di affrontare, e giustamente, il problema della più urgente sistemazione delle strade statali. E qui è bene ricordare che non è stata ancora accolta, in sede internazionale, l'inclusione negli itinerari di autostrade che, come le mostre, sono, o saranno, a pedaggio. Sembra che ci si stia avviando verso questa soluzione, comunque l'attuazione di una autostrada secondo la direttrice di un itinerario internazionale alleggerirà di molto il traffico sulle esistenti strade statali che di codesto itinerario farebbero parte.

Le due leggi, però, hanno i loro punti deboli.

La prima crea il problema del carico della spesa di manutenzione alle Provincie, già con i bilanci in *deficit*, e che malgrado ciò si sono affrettate ad assumere tronchi di strade comunali di nessuna importanza, seguendo solo criteri di favoritismo politico.

La seconda non dispone dei mezzi sufficienti per lo scopo che essa si propone, dal momento che un accurato studio del professor Aimone Ielmoni, pubblicato recentemente dall'A.C.I., prevede i seguenti indispensabili lavori: la completa depolverizzazione, l'eliminazione dei punti singolari, causa di frequenti incidenti; le varianti per evitare gli attraversamenti più pericolosi di abitati; l'allargamento delle sedi e la pavimentazione con sovrastrutture idonee; la soppressione dei passaggi a livello di maggior intralcio; la sistemazione od eliminazione di curve pericolose o di maggiori viciosità plano-altimetriche. Ciò per una spesa di lire 453 miliardi circa, che, riferita all'estesa totale delle strade statali, corrisponde ad una media di circa 18 milioni per chilometro, il che significa supporre che la lunghezza delle statali sia di 25 mila chilometri. Tutto ciò sarebbe utile anche per contenere in limiti sopportabili gli incidenti stradali il cui numero, malgrado il nuovo Codice della strada, aumenta in maniera non sospettata e nemmeno proporzionale all'incremento della motorizzazione. A tale scopo è necessario ricordarsi anche dei 9 miliardi che il senatore Vanoni prevedeva per la costruzione delle piste ciclabili di indubbia utilità alla sicurezza del traffico.

Per completare questo esame retrospettivo e passare al giudizio sul disegno di legge di cui ci occupiamo e col quale il Governo intende fare un nuovo passo avanti per ampliare la rete autostradale fino a 5.120 chilometri, occorre tener presente, sia pure in via breve, lo sviluppo della motorizzazione.

Alle cifre riportate nella relazione che accompagna la legge ci sembra opportuno aggiungere che in questi ultimi anni lo aumento medio del traffico sulle strade statali, commisurato al numero medio dei passaggi dei veicoli nelle 24 ore, è stato: del 167 per cento nel Nord e del 211 per cento nel Sud. In tonnellate, invece, si è avuto: al Nord sulle strade principali un aumento del 133 per cento e nelle secondarie del 115 per cento, mentre nel Mezzogiorno tale aumento ha raggiunto il 200 per cento sulle statali principali ed il 207 per cento su quelle secondarie. Questi dati ci dicono che al Nord si è verificata la saturazione del traffico sulle strade statali principali ed una parte di esso si è riversato sulle strade secondarie. Nel Mezzogiorno già nel 1955 lo incremento del traffico lungo le strade principali faceva prevedere prossima la saturazione.

I dati in corso di elaborazione del censimento del 1960 da parte dell'I.S.V.E.I.M.E.R. confermano tale previsione.

Mi sembra ancora opportuno aggiungere che il costo totale degli autotrasporti è salito nel 1959 a circa 1.900 miliardi pari all'11 per cento del reddito nazionale con dati di incremento del 17 per cento e che, in questi ultimi anni, il gettito fiscale degli autotrasporti è passato da 296 miliardi del 1955 a 465 dell'anno 1959. Dall'evidenza delle cifre avanti esposte nasce come conseguenza la necessità per l'Italia, che si va inserendo sempre più sui mercati europei e mondiali, del proseguimento della politica stradale iniziata nel 1955, che le permetta di disporre di infrastrutture che siano all'altezza dei compiti sempre più impegnativi che ad essa si richiedono, specialmente con la creazione di nuovi grandi itinerari destinati a ridurre i tempi ed i costi del trasporto sulle maggiori distanze.

È sulla base di queste considerazioni che mi sembra sia opportuno giudicare la bontà del piano di sviluppo a noi sottoposto, cominciando da alcune osservazioni particolari.

Dalle relazioni che lo accompagnano, si apprende che esso prevede 3.200 chilometri di autostrade a pedaggio da dare in concessione, di cui 2.000 al gruppo I.R.I., oltre a 1.900 chilometri di autostrade libere da pedaggio, superstrade e raccordi che dovrà costruire l'A.N.A.S.

Ma qui cade opportuna una considerazione: il termine superstrade è un orribile eufemismo, od americanismo (*highways*); il suo significato, nell'intenzione del legislatore, non è chiaro; parrebbe che debbano essere delle strade progettate con una notevole velocità di base, sui 70-90 chilometri orari, cioè strade costruite appositamente per il movimento dei veicoli motorizzati, perchè questi possano percorrerle con sicurezza alla velocità che è alla portata di qualunque autoveicolo, per effetto del grado raggiunto dal progresso tecnico in questo settore. In altri termini sono strade adeguate alle possibilità attuali delle grandi masse degli autoveicoli, e pertanto nulla hanno di eccezionale da giustificare l'attributo superlativo di superstrade. Riteniamo che possano, più obiettivamente, essere chiamate strade primarie, cioè strade che, subito dopo le autostrade, occupino il primo posto tra le strade ordinarie, destinate a costituire la maglia delle strade di grande comunicazione.

Lo Stato, se si tien conto del gettito che percepisce dall'autoveicolo, ha il dovere di dotare la rete nazionale di strade adeguate alle attuali possibilità tecniche: quindi si tratta di strade normali, non eccezionali, come il prefisso « super » farebbe pensare; se mai, sarebbero da chiamare « sotto-strade » le attuali, perchè inadeguate alle odierne velocità medie e relative esigenze di sicurezza.

E torniamo all'A.N.A.S. Oggi l'A.N.A.S. riesce a stento, con i quadri tecnici di cui dispone, a seguire i lavori di ammodernamento che si stanno attuando lungo la vecchia rete stradale e lungo le strade provinciali che, per circa 20.000 chilometri sono in corso di statizzazione in base alla legge 126.

Inoltre l'A.N.A.S. non ha possibilità finanziarie per chiedere la collaborazione di li-



beri professionisti, consulenti ed esperti; e la sua struttura amministrativa è tale da rendere difficile l'attuazione di indagini preventive, geologiche, geotecniche, idrologiche, eccetera.

Per tale motivo credo che lo stanziamento di cui all'articolo 13 vada almeno raddoppiato.

La costruzione di un'autostrada, nelle sue quattro fasi: progettazione, direzione, assistenza ai lavori e contabilizzazione, che interessano direttamente l'amministrazione, rappresenta un compito assai complesso che richiede personale numeroso, esperto, non legato all'orario di ufficio e alla trasferta. E l'A.N.A.S., se deve costruire ben 1.900 chilometri di autostrade, più le cosiddette superstrade, dovrà essere profondamente ampliata nei suoi quadri tecnici e strutturata nei suoi organi, altrimenti le autostrade senza pedaggio resteranno per molti anni un pio desiderio degli utenti e una volenterosa promessa del Governo, mentre quelle date in concessione procederanno alla svelta. Basta fare un confronto di tempi tra l'avanzamento dell'Autostrada del Sole e quello della Genova-Sestri-Albissola. Per cui, a questo punto, cade opportuna la raccomandazione di attrezzare l'A.N.A.S. per il difficile compito che è chiamata a svolgere specie per l'attuazione della Salerno-Reggio Calabria, per la quale, le difficoltà che presenta il percorso, a mio avviso, occorrono almeno dieci anni di lavoro.

Come si apprende dalla relazione che accompagna la legge, il Mezzogiorno è interessato per 528 chilometri di strade a pedaggio (Napoli-Bari e Pescara-Canosa) escluse, quindi, la Napoli-Salerno, la Palermo-Catania e la Catania-Messina, già date in concessione con legge n. 904 del 1959; e per 1.800 chilometri di autostrade aperte (Salerno-Reggio Calabria) e superstrade (Battipaglia-Potenza-Metaponto, Porto Torres-Sassari-Cagliari).

A programma ultimato la rete autostradale italiana misurerà 6.879 chilometri di cui: chilometri 2.791 (40,6 per cento) nel Nord; chilometri 1.506 (21,5 per cento) nel Centro e chilometri 2.582 (37,5 per cento) nel Mezzogiorno.

L'investimento previsto è di 1.150 miliardi in 10 anni, di cui 230 per le opere a carico diretto dello Stato che, sulle altre, corrisponderà un contributo massimo del 4 per cento per 30 anni e del 4,50 per cento in casi speciali.

Nella stessa relazione sono descritte le caratteristiche tecniche delle nuove autostrade e qui mi sono chiesto come si concilia la velocità minima di progetto, cioè la velocità di base, di 100 chilometri l'ora nelle arterie di tipo A e B e quella di chilometri orari 80, prevista per il tipo C, con pendenze massime ammesse che vanno dal 4 per cento al 6 per cento per i primi due tipi e dal 5 per cento al 7 per cento per l'ultimo.

I minimi di 100 e di 80 chilometri orari significano che le macchine dovrebbero poter marciare sempre ad una velocità superiore ai 120-100 chilometri orari rispettivamente.

Quante sono le macchine, di cui il parcoveicoli italiano dispone, che possano tenere tali velocità per almeno 1 o 2 ore, e quanti i conducenti capaci di tale bravura?

Basta osservare le curve di prestazione di qualunque autovettura per rilevare il contrasto di queste cifre. Negli altri Paesi e negli Stati Uniti in particolare, è fissato per i conducenti un limite massimo di velocità di 100 chilometri orari. A mio avviso, la dizione dovrebbe essere riveduta e corretta, perchè, essendo assai limitato il numero di macchine e di conducenti capaci di ottenere simili prestazioni, risulterebbero non giustificate le spese di costruzione che importano le speciali caratteristiche di percorribilità legate a velocità così elevate.

Alla relazione governativa non è unita alcuna planimetria, mentre il relatore ha ritenuto opportuno allegarne due al suo elaborato. E di ciò egli va ringraziato. Una ripete il programma poliennale di cui alla legge 463, e l'altra riproduce, ritengo, i tracciati che si pensa di attuare con autostrade, superstrade e raccordi, ma dalla cartina non risulta alcuna distinzione, per far comprendere dove, quali e quante ne saranno costruite con i fondi del disegno di legge di cui ci occupiamo.

Sarebbe stato opportuno, a mio parere, che questa tavola facesse parte integrante di esso: il Parlamento avrebbe potuto esami-

narìa e giungere a soluzioni definitive almeno sui tracciati di massima, evitando, poi, discussioni certamente improduttive ed in ogni caso ritardatrici, così come è avvenuto per il tratto Roma-Firenze dell'Autostrada del Sole; così come si è verificato per la Napoli-Bari, il cui tracciato, per volere di Ministri in carica e non in carica, ha assunto l'andamento tortuoso che fa bella mostra di sé nella planimetria in esame, senza tener conto della geologia delle zone attraversate.

E per restare in argomento, desidero esprimere il mio compiacimento, per il prolungamento della Brennero-Verona verso Modena, perchè così questa importante direttrice risulta collegata con il Tirreno e con l'Adriatico. Ed a proposito di collegamenti rapidi tra l'Adriatico centrale ed il Tirreno (Abruzzo centro-meridionale e Molise), vedo che manca la Pescara-Napoli.

Sarebbe stato utile prevedere una Pescara-Roma ed una Pescara-Napoli, con un tratto in comune da Pescara a Popoli-Sulmona.

Queste direttrici hanno già da alcuni anni correnti di traffico industriale e turistico intense, attraverso le impervie strade attuali, il che giustificherebbe pienamente la costruzione di due cosiddette « superstrade ».

L'A.N.A.S. non ignora il volume di traffico che dall'Adriatico si riversa sul Tirreno lungo l'itinerario Pescara-Popoli-Sulmona-Castel di Sangro-Roccaraso-Alfedena-Venafro-Vairano-Capua-Napoli, ma per questi motivi è necessario sollevare l'Abruzzo centro-meridionale e il Molise dall'isolamento al quale sono costretti dal sistema montuoso che li separa dal Lazio e dalla Campania, valorizzando località turistiche ben note e molto interessanti. L'A.N.A.S. sta provvedendo a rettificare e ad allargare radicalmente a tre vie (10,50) la strada statale n. 16 adriatica; lunghi tratti sono stati già ultimati (a nord di Termoli circa 30 chilometri), altri a sud di Termoli sono stati appaltati da tempo in base ai progetti che prevedevano le stesse caratteristiche: larghezza, curve, eccetera.

Intanto, appena è stata approvata dal Consiglio dei ministri questa legge, la quale tra l'altro prevede una autostrada a pedaggio lungo l'Adriatico, cioè da dare in concessione a società privata, i progetti delle tratte già appaltate sono stati modificati riducendo la

larghezza a metri 7,50, cioè due vie. A lavori ultimati, avremo una statale adriatica con larghezza variabile: tratti a 10,50, tratti a 7,50, il che costringerebbe i veicoli a servirsi della futura autostrada. Sembra uno scherzo. L'Adriatica sopporta un traffico notevole nei due sensi: al sud per i prodotti industriali, al nord per i prodotti agricoli, ma non certo tale da giustificare contemporaneamente una strada ordinaria a tre sedi ed una autostrada a quattro sedi.

Non sarebbe più saggio proseguire la rettifica e l'allargamento a tre sedi della strada adriatica per l'intera lunghezza, da Pescara a Canosa, e prevedere tra un quinquennio, o un decennio, la creazione della quarta pista; con il che si sarà realizzata gradualmente nel tempo l'autostrada a quattro sedi senza pedaggio? Se si vuole aprire agli ortaggi della Puglia e del Metapontino il mercato della Valle Padana e di oltr'Alpe al di là del Brennero, non si possono gravare detti prodotti del pedaggio.

Si prevede un'autostrada a pedaggio che dal Beneventano-Avellinese va alla Puglia, e si dimentica che, finalmente, tra poco dovrebbe essere aperta al traffico l'annosa variante Benevento-Buonalbergo-Savignano che accorcerà in maniera radicale l'attuale difficile strada Campania-Puglia per Ariano Irpino.

F R A N Z A . Lasciamo stare! Chissà quando potrà funzionare: è costruita tutta su terreni franosi! (*Commenti*).

D ' A L B O R A . Comunque aperto questo nuovo collegamento, chi troverà conveniente immettersi sulla futura autostrada, per giunta a pedaggio? Ricordo a me stesso che in un ordine del giorno, presentato lo scorso anno durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici ed accettato come raccomandazione, chiedevo che tutte le autostrade del Mezzogiorno fossero esenti da pedaggio; vedo con soddisfazione che ciò si attuerà per la Salerno-Reggio Calabria; ma anche la Napoli-Bari, la Bari-Taranto e la Pescara-Canosa dovrebbero essere previste esenti da tale pagamento.

E per restare nel campo tecnico, farò qualche breve considerazione sugli unici articoli

che se ne occupano: l'8, il 9 ed il 10, perchè gli altri trattano solo materia finanziaria. Mi riferisco agli emendamenti presentati. Ritengo che le distanze di metri 16, 10 e 8, rispettivamente per i fabbricati, gli alberi e nei tratti accidentati, previste dall'articolo 8 per le costruzioni ai margini delle autostrade, dovrebbero essere riesaminate ed adeguate alla effettiva funzione cui sono destinate.

La distanza di rispetto dal margine delle strade ha due funzioni: 1) in rettilineo, evitare che al fianco della strada si ammassino fabbricati abitati, negozi, officine, eccetera, il che provocherebbe ingombro alla strada stessa (pedoni, veicoli in sosta) e pericolo per gli abitanti, particolarmente bambini, che possono improvvisamente trovarsi nella strada al passaggio dei veicoli; 2) nelle curve, evitare che manchi la visibilità necessaria alla sicurezza della circolazione dei veicoli veloci.

In ambedue questi casi la distanza di rispetto serve anche per riservare all'Amministrazione pubblica (A.N.A.S., Provincie, Comuni) la possibilità di allargare la strada senza incontrare ostacoli, appena il volume di traffico ne imponesse la necessità. Pertanto riterrei opportuno che, nei rettilinei, questa distanza debba essere costantemente di metri 25 dal ciglio della strada e che in detta fascia i proprietari possano instaurare tutte le piantagioni che crederanno, beninteso oltre la scarpata (non si dimentichi la considerazione importantissima che gli alberi ed i cespugli assicurano la stabilità del corpo stradale e nello stesso tempo rendono gradevole la permanenza sulla strada); nè d'altra parte le radici profonde fanno danni, come ritengono alcuni, quando il fusto dista almeno 3 ml. dal ciglio della strada (vedi ad esempio il vialone di Caserta). Nell'interno delle curve e nei tratti prossimi ad esse, la distanza dovrebbe essere portata ad un valore tale da consentire la visibilità necessaria (per esempio almeno 70 ml. nelle strade montane, 100 ml. in quelle collinari, 150 in quelle di pianura); misurata normalmente alle strade e calcolata in base alla detta visibilità, con il minimo naturalmente di 25 ml.

Basterebbe a tal fine pubblicare un apposito grafico dimostrativo, in maniera che tutti i cittadini potessero consultarlo per sapersi

regolare e non affidare la calcolazione all'elasticità, più o meno prudente, dei singoli funzionari ed uffici.

È ovvio che entro questa fascia di rispetto delle curve va applicato il divieto di porre piante e cespugli o siepi che si elevino all'altezza di 0,80 ml. al di sopra del piano stradale.

Queste disposizioni bisognerebbe applicarle soprattutto alle strade ordinarie per evitare che le circonvallazioni, a mano a mano che vengono realizzate dalle amministrazioni, siano invase da fabbricati.

La legge relativa alle strade ordinarie dovrebbe consentire alle amministrazioni di espropriare e demolire (con congruo indennizzo) i fabbricati già esistenti al margine delle strade entro le predette distanze di rispetto. Tutte le volte che attraverso il progetto esecutivo si riscontri che ciò non è possibile, è preferibile economicamente rettificare la strada, o migliorare la curva aggirando le costruzioni già esistenti al suo interno. È vano, illusorio, farsesco discutere i problemi del traffico, fin quando si consentirà ancora che le strade extraurbane vengano « affogate » dalle costruzioni.

Esaurite così le considerazioni su quel poco di tecnico che la legge esprime — ed è un male, perchè la materia avrebbe richiesto una più ampia articolazione — veniamo al resto.

Quel che rimane tratta tutte le questioni finanziarie e su queste, pur non avendo che una modesta esperienza, sono nati i miei dubbi maggiori e le mie perplessità.

Primo dubbio: è costituzionale il contenuto dell'articolo 9? Si impone sulla proprietà privata una limitazione per la superficie di 300.000 mq. senza alcun corrispettivo, ma in cambio si esige un pagamento perchè il proprietario possa, sul suo terreno, eseguire delle costruzioni previa richiesta di autorizzazione da rilasciarsi dal Ministro dei lavori pubblici. È buon per lui che la Commissione ha pensato di far pagare questa autorizzazione con una tassa *una tantum* suddivisa in 10 rate mensili. Questa è una servitù che non si può imporre gratuitamente, onde ritengo che questo articolo sia nettamente in contrasto con i principi della nostra Costituzione.

C R O L L A L A N Z A . Sarà bene proporre un emendamento a questo articolo. D'altra parte la questione l'abbiamo già sollevata in Commissione.

D' A L B O R A . Lo presenterò. D'altra parte, ieri sera, per maggiore istruzione, durante la riunione della Commissione per le Regioni ho parlato della questione al Presidente del Consiglio di Stato, il quale si è dichiarato perfettamente d'accordo con me nel ritenere questo articolo incostituzionale.

Secondo e più grave dubbio. In questi giorni ho letto il bilancio presentato al Consiglio d'amministrazione della Società italiana concessioni e costruzioni autostrade per l'esercizio 1960 sottoposto all'assemblea ordinaria dei soci il 29 marzo 1961.

Si rilevano da esso, attraverso anche dei nitidi e chiarissimi grafici, molte cose interessanti, la più interessante di tutte, però, è che, malgrado l'incremento annuale, il reddito effettivo è costantemente inferiore a quello di previsione e si mantiene su valori intorno alla metà di quelli a suo tempo calcolati per formare il piano finanziario.

Ciò avviene sulla Milano-Bologna che certamente è una delle arterie più trafficate della Nazione.

Credo che all'onorevole Ministro sia noto il risultato di un esperimento fatto in proposito. È stato abolito per 10 giorni il pedaggio sul trasporto delle merci, solo allora si riscontrò l'esattezza delle previsioni di progetto.

Infatti, a pagina 40 della pubblicazione citata è scritto, a questo proposito: « a ) a parziale giustificazione del modesto volume di traffico, rilevato nel corso del 1959, avevamo denunciato l'inerzia del traffico ad abbandonare le vie tradizionali; gli eccezionali incrementi di traffico che i tronchi già aperti all'esercizio nel 1959 hanno subito nel corso del 1960 non possono essere altrimenti spiegati. A parte il traffico merci, dove le agevolazioni tariffarie possono avere influito in modo determinante, incrementi sull'ordine del 30 per cento in un solo anno, nel traffico passeggeri, dimostrano che il processo di acquisizione di una nuova arteria non può essere che graduale. I dati accertati nel corso del 1959 furono tutt'altro che confortanti se

confrontati con i dati di previsione del piano finanziario. Oggi, alla fine del 1960, con coefficienti di reddito oscillanti tra il 70 per cento ed il 90 per cento (dicembre 1960), rispettivamente per i tronchi Milano-Bologna e Capua-Napoli, si possono certo prospettare più rosee previsioni per il futuro; b) il traffico merci ha subito gli incrementi maggiori, si è ancora, però, ben lontani dalle previsioni di piano finanziario. Riteniamo oggi di poter confermare che quelle previsioni furono errate per eccesso, ed in modo considerevole ».

Ed ancora si legge a pagina 42 della stessa: « Il nuovo regime tariffario in vigore dal 1° agosto 1960 ha notevolmente influito sullo incremento del traffico. Le riduzioni ad oggi accordate hanno, per disposizione dell'ente concedente, A.N.A.S., carattere provvisorio e sperimentale.

Esse potranno essere adottate in via definitiva non solo, ma essere ulteriormente migliorate a vantaggio dell'utente, solo con la revisione della Convenzione.

Ci auguriamo che a questo passo si giunga nel corso del 1961 con l'approvazione da parte del Parlamento del disegno di legge relativo al Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali.

L'articolo 5 di tale disegno di legge prevede che per le autostrade a pedaggio (ed a norma dell'articolo 15, ciò vale anche per la nostra autostrada) le tariffe vengono fissate da parte dei competenti Ministri (Lavori pubblici e Tesoro) su basi unificate commisurandole alla economia dei trasporti ».

È un'indicazione da tener presente, perchè a questo punto occorre domandarsi: che cosa avverrà se le società concessionarie, soprattutto se formate da enti pubblici, non troveranno rispondenti al vero le previsioni di partenza per il piano finanziario? Certo faranno delle richieste di revisione delle clausole convenzionali. Come si regolerà allora il competente Ministero? Si tratta di un servizio pubblico che normalmente è gestito dallo Stato e che non può essere interrotto, senza grave danno dell'economia generale italiana.

Ed a proposito, desidero riportare una notizia apparsa il 14 dicembre 1960 sull'« Interpress », un'autorevole agenzia di stampa

che rispecchia, a quanto si afferma, il pensiero di qualificati ambienti economici: « A breve termine, lo Stato dovrà iscrivere in bilancio sovvenzioni per riequilibrare e risanare la gestione di autostrade che si sono già rivelate a scarso traffico. Questo è il pensiero di un autorevole esponente della Commissione finanze e tesoro del Senato. Così, oltre a dover sopperire ai disavanzi di gestione delle ferrovie in concessione, si dovrà affrontare il problema del *deficit* di autostrade a scarso traffico, come quella del Sole e della prossima Napoli-Barì ».

Per quello che riguarda il Sud, evidentemente, l'esecutore di questa nota ignora i seguenti dati relativi al volume del traffico, tratti sempre dal citato bilancio della Società concessioni e costruzioni autostrade, pagina 36: « L'incremento globale del traffico, raffronto limitato al periodo di esercizio dell'anno 1959, risulta: sulla Milano-Bologna, del 36,65 per cento (23,73 per cento per passeggeri e 154,45 per cento per i merci); sulla Capua-Napoli, del 53,85 per cento (36,23 per cento per i passeggeri e 303,44 per cento per i merci) ».

In ogni caso sono sintomi dei quali va tenuto conto per evitare di avere, in seguito, delle non desiderate sorprese

È molto dubbio che l'iniziativa privata, specie per il Mezzogiorno, possa impegnare i suoi mezzi per integrare quelli dello Stato nella produzione di un servizio pubblico, che, vale la pena ripeterlo, dovrebbe essere gratuito, sostitutivo od integrativo di arterie statali sovraccariche. Perciò non bisogna farsi molte illusioni sull'intervento dell'iniziativa privata che si guarderà bene dal concorrere a realizzazioni di opere pubbliche di dubbio reddito

Una tale considerazione va estesa anche agli enti pubblici locali che vedrebbero distolta una parte dei mezzi finanziari loro necessari per altri compiti istituzionali non meno importanti delle strade, con la certezza, ammessa la possibilità di reperirne i capitali occorrenti, di non poterne coprire, per molti anni, gli oneri finanziari e di esercizio.

Le Province hanno tratto un respiro di sollievo con la legge n. 126, che ha scaricato sull'A.N.A.S. circa 20 mila chilometri di strade che non riuscivano a mantenere; ana-

logamente dicasi per i Comuni; finanzieranno questi enti la costruzione e gestione di autostrade destinate in partenza ad essere passive? Non ritengo ci possa essere esempio più palese e strano di contraddizione. Per cui sarebbe stato meglio affidare subito tutto all'A.N.A.S. potenziata o all'I.R.I., così come prescrive l'articolo 15 per i tronchi in esso menzionati, altrimenti si corre il rischio di lasciare ad altri l'utile della costruzione per assumere poi gli oneri della gestione.

L'istituto delle concessioni è stato già sperimentato dallo Stato nel secolo scorso, allorchè, dovendo affrontare il problema della costruzione della rete ferroviaria, trovandosi con un bilancio che era nella impossibilità di finanziarla, vi ricorse per motivi contingenti. Così gli fu possibile reperire i capitali necessari, ma tempestivamente le concessioni dovettero essere riscattate, creando l'Azienda ferroviaria di Stato

A distanza di 100 anni il problema si ripropone per il più antico sistema di comunicazione, la strada, divenuto moderno in virtù dell'autotrasporto. E l'analogia è quasi perfetta. Dobbiamo, però, evitare che sussista analogia per quanto riguarda i criteri con i quali furono impostate le linee ferroviarie specie nel Sud; difatti, dopo meno dei 100 anni attuali, si vide quali conseguenze il Mezzogiorno scontava a causa dei criteri tecnici restrittivi con cui furono concepite le linee ferroviarie meridionali. Pertanto, e per quello che riguarda il Mezzogiorno in particolare, sarebbe estremamente grave ripetere oggi lo stesso errore, tollerare cioè, o addirittura sollecitare interventi su scala inferiore a quelli programmati dal Governo che rispondono ad esigenze già manifestatesi o che si manifesteranno tra non molto, interventi che in definitiva, per le ragioni che ho espresso avanti, si ridurrebbero a modifiche di carattere locale, lasciando invariata la struttura fondamentale della rete.

E posso concludere. Come ingegnere, la legge non mi soddisfa; risente troppo della mancanza di un approfondito studio tecnico preventivo. E manca un programma di priorità sia per il Meridione rispetto al Centro-Nord, sia nello stesso Meridione. Si ripete un vecchio errore! Si spendono tanti miliardi, ma non si destina una sola lira per acquisire

i dati necessari al fine di stabilire come queste strade debbano essere costruite, almeno dal punto di vista tecnico, perchè nessuno dovrebbe più progettare in base a caratteristiche geometriche fisse, ma solo in funzione del volume e della velocità di circolazione.

E manca ancora una pianificazione degli interventi nel settore dei trasporti. Come si può escludere che tra dieci anni l'aereo sarà preferito all'automobile per i lunghi spostamenti? E non è nemmeno più questione di rischio, perchè su 100 persone che perdono la vita, cinquanta all'incirca la perdono per infortuni di ogni genere e 50 per malattia. Dei primi, il 36 per cento sono da attribuirsi ai veicoli a motore, il 6,2 per cento circa ad altri mezzi di trasporto, compresi gli aerei che incidono per il 2 per cento, ed il rimanente 67,8 per cento a tutti gli altri tipi di infortuni: veleno, annegamento, cadute, fuoco od esplosione, eccetera, così come risulta da una statistica apparsa sulla « Informazione tecnica ». In definitiva circa un quinto di tutti i decessi, comprese le malattie, avviene sulla strada.

Dalla stessa relazione della Commissione, dove siedono eminenti ingegneri, appare lo sforzo fatto per colmare queste lacune e bene ha fatto il relatore, valoroso ingegnere anche lui, a dotarla della carta con i tracciati.

A me non preoccupa l'osservazione fatta dai relatori di minoranza circa la necessità di graduare gli interventi del Governo in relazione alle maggiori o minori necessità della Nazione. Senza strade non possono esservi case, agricoltura, industria, opere igieniche, turismo, commercio, eccetera, così come senza vene e senza arterie il nostro sangue non arriverebbe, nè defluirebbe dal cuore che rappresenta la nostra vita. Spero comunque di ottenere i chiarimenti richiesti durante questo mio intervento, perchè ritengo che il Governo abbia agito nell'interesse della Nazione.

Desidero anche essere tranquillizzato su quanto si deve fare per sopperire alle denunciate deficienze che affliggono il Mezzogiorno e le Isole. Ad un incremento dei trasporti corrisponde sempre un incremento dell'economia ed un miglioramento sociale. Solo così è sperabile che la differenza tra Nord e Sud possa colmarsi, non solo nel set-

tore delle distanze stradali, ma anche in quello dell'economia e del reddito

Dobbiamo smentire Napoleone che disse che l'Italia era troppo lunga per diventare una vera Nazione. Abbiamo raggiunto i 100 anni della nostra unità politica e geografica, dobbiamo al più presto raggiungere anche l'unità economica e sociale, eliminando tutte le cause che dividono l'Italia in zone prospere e zone depresse. Oggi si fa un gran parlare del problema meridionale. Ebbene, è tempo di rimboccarsi le maniche e mettersi all'opera; un fatto varrà più di molte parole.

Grazie per avermi benevolmente ascoltato. *(Applausi dalla destra. Congratulazioni).*

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

**B A R B A R O .** Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, parlando sia pur brevemente, come è mia consuetudine, su questo disegno di legge, che si riferisce al nuovo piano di costruzione autostradali e stradali e che segue, e dovrebbe completare, i tre provvedimenti legislativi, che risalgono al 1955, al 1958 e al 1959, e specialmente dovendomi intrattenere sulle autostrade e sulla più importante delle autostrade italiane, credo che occorra soprattutto elevare un po' lo sguardo ed avere una visione larga, generale e veramente di insieme. Ne consegua che bisogna dare il bando a qualunque localismo e soprattutto a qualunque campanilismo, altrimenti non ragioniamo, nè, tanto meno, possiamo concludere logicamente nell'interesse generale, come è nostro preciso dovere. Anzitutto dichiaro di aver letto con molta attenzione e con ammirazione la relazione veramente interessante dell'amico ingegnere e collega onorevole De Unterrichter, sulla quale relazione vorrei intrattenermi, ma, siccome penso che l'abbiate letta e meditata un po' tutti, vi dispenso da questa noia. In questa stessa relazione ci sono anche alcuni disegni, alcuni grafici particolarmente interessanti per quello che intendo dire io, specialmente il grafico chiamato della rete autostradale fondamentale.

E mentre ho elogiato la relazione di maggioranza, non posso non rilevare che la relazione di minoranza mi sembra illogica e

quindi suscettibile di critiche, ed anche strana! Come ci si può opporre a un piano, che indubbiamente interessa tutta la Nazione, tutte le popolazioni e tutte le zone nostre? Spesso non si ragiona, perchè lo spirito di fazione supera evidentemente la logica, che dovrebbe guidare sempre le menti umane. Gli onorevoli colleghi della sinistra, se non parlano di fascismo o di monopoli, non so che cosa altro sappiamo dire. Il fascismo lo sta giudicando la storia, e meglio ancora lo giudicherà nell'avvenire, ma i monopoli non dovrebbero essere un argomento dell'estrema sinistra, perchè non c'è monopolio peggiore di quello da loro desiderato, il monopolio di Stato, il più odioso di tutti, il più infecondo e dannoso!...

Lasciamo stare questi argomenti, che non valgono nulla. Si dice anche, nella relazione di minoranza — che ho letto con molta attenzione, perchè sono attento studioso anche di quello che non approvo —, che le autostrade dovrebbero essere precedute dal completamento e perfezionamento della rete viaria minore, quasi dovesse esserci una gerarchia nelle opere pubbliche. È un concetto molto strano ed illogico, perchè allora un paese, che non avesse la fortuna di avere la illuminazione elettrica, dovrebbe cominciare dal lume a olio, e poi a petrolio, e ad acetilene per poi arrivare infine alla luce elettrica! No, signori, bisogna saltare alcune tappe perchè la vita si è trasformata dopo la rivoluzione dei trasporti, che, secondo me, è la più grande rivoluzione che abbia fatto l'umanità, una rivoluzione che risale ad un secolo fa quando l'uomo, con la creazione del motore, applicato poi alle macchine di terra, del mare e del cielo, ha rivoluzionato tutta l'economia avvicinando i popoli del mondo! Allora, bisognerebbe auspicare, ad esempio, che i Paesi più arretrati, poichè non hanno strade, non debbano avere aerei, magari a reazione, dato che ci deve essere una gerarchia cronologica dei vari mezzi di trasporto?

G O M B I. Questa gerarchia cronologica la inventa lei. Noi parliamo di un piano organico nel quale trovino il loro posto sia queste esigenze primarie di viabilità minore, sia le esigenze della rete nazionale, comprese le autostrade. Non intendiamo che si aspettino tremila anni per fare le autostrade.

B A R B A R O. Lei evidentemente non ha compreso quello che io ho detto: bisogna far tutto, ma non si può proibire di fare quel che è di primaria importanza. Ecco quindi che le sue eccezioni non mi sembrano logiche, anzi mi sembrano illogiche. In questo caso si smentisce il vecchio adagio, che la natura non fa salti: ne fa moltissimi!

Si assume una grande responsabilità chi chiaramente di fronte a un piano di questo genere dice di no, così come si assume una grande responsabilità chi fa opere senza gradualità, senza organicità, senza visione di insieme, dovunque, ma specialmente nella nostra Italia, che è quanto mai allungata, è quattro volte più lunga che larga. Napoleone diceva scherzosamente che bisognava far girare su se stessa l'Italia in modo di allargarla e di ridurla nella lunghezza.

Lasciando da parte questo scherzo geniale di Napoleone, c'è un modo di ridurre la lunghezza: incrementare tutte le vie di comunicazione e quindi le ferrovie, le autostrade, le vie marittime, le vie aeree! Bisogna superare la psicosi del Mezzogiorno, la psicosi cioè dei mille chilometri, che lo separano dal nord d'Italia e dal centro d'Europa. Ora per vincere questa psicosi di depressione non c'è che un mezzo, l'acceleramento dei trasporti e il loro perfezionamento. Quindi si debbono curare tutti i trasporti, dalle ferrovie alle autostrade, ai servizi marittimi, a quelli aerei, perchè tutti serviranno a realizzare il desiderio della popolazione del Mezzogiorno di collegarsi sempre meglio e più rapidamente con il resto d'Italia.

Le opere pubbliche, come le leggi, debbono essere ispirate al grande concetto romano. I romani erano veramente il più grande popolo che sia vissuto sulla terra, speriamo di esserne degni continuatori. Dunque le opere pubbliche debbono essere fatte *sub specie aeternitatis*!...

Mi ricordo, che ebbi una polemica interessante con un valoroso collega della Camera dei Deputati, l'onorevole Calza Bini, perchè io, da studioso di questi problemi — appartengo ad una famiglia di studiosi anche di ingegneria — dicevo, che tra le due strade, l'Appia antica e l'Appia nuova, viste dall'aereo, si scambierebbe l'antica per la nuova e la nuova per l'antica, perchè i romani, quando facevano una progettazione stradale erano

capaci con i mezzi dell'epoca — e forse come diceva un compianto mio fratello, che era un grande ingegnere, avevano mezzi, che forse a noi ora sono sconosciuti — di costruire — oltrecchè grandiose opere pubbliche, — strade, che avevano rettilinei anche di trecento chilometri (la Via Emilia insegna). Ora anche noi dobbiamo operare con lungimiranza; oggi le strade romane sono ancora agibili; speriamo, che fra 2000 anni si possa fare altrettanto con le strade costruite da noi.

Ripresenterò in argomento un ordine del giorno, che ho avuto l'onore di proporre al Senato il 15 luglio dello scorso anno in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici su questo problema estremamente interessante delle autostrade; mi baserò peraltro su alcuni punti, che sono stati accolti dall'onorevole relatore e dalla Commissione, del che io ho già avuto modo di ringraziare Commissione e relatore, e li ringrazio ancora ora. Infatti la Commissione ha riconosciuto, in sostanza, che il pensiero contenuto nel mio ordine del giorno è il più adeguato e il più adatto al grande problema.

Invero, per un assioma inconfutabile di geografia economica, le vie che seguono i meridiani sono più feconde di traffico di quelle che corrono lungo i paralleli. Tale è la conseguenza immediata della differenza di clima, da cui dipendono differenti produzioni agricole, a loro volta collegate a differenti produzioni industriali, premesse tutte di scambi. Gli scambi si moltiplicano perciò nel senso dei meridiani e non lungo i paralleli. Noi non potremmo scambiare con la Spagna o con la penisola Balcanica i nostri prodotti agricoli, giacchè in quelle zone forse essi sono anche migliori dei nostri. L'Italia, per di più, si sviluppa nella direttrice nord-sud, seguendo la linea dei meridiani e non quella dei paralleli. Di conseguenza le strade di gran lunga più importanti sono proprio quelle correlate a tale direttiva nord-sud; di conseguenza ancora fra le autostrade quella del Brennero e la Ventimiglia-Reggio-Sicilia è sicuramente la più importante.

Naturalmente è importante anche la trasversale Padana, che corre lungo una zona di grande floridezza agricola ed industriale. Ma questa è stata già costruita, e di ciò ho immenso piacere; non resta che costruire la se-

conda, seguendo la linea della logica: bisogna quindi iniziare la Brennero-Reggio Calabria e la Ventimiglia-Reggio Calabria, che fra l'altro è stata classificata come l'arteria europea numero 1, non da me, non dalla Commissione dei trasporti (che certo lo avrebbe fatto con molta maggiore autorità, che non sia la mia) ma niente di meno che dall'Organizzazione delle Nazioni Unite e successivamente anche dal Mercato Comune Europeo!...

Ma se questa è l'autostrada numero 1 d'Europa a maggior ragione sarà l'autostrada più importante per i nostri traffici nazionali; perchè se essa è la più importante d'Europa è indubbiamente importantissima tra le importanti nell'ambito nazionale.

Ammesso quindi questo fondamentale concetto — e sono lieto che anche il relatore nel suo grafico faccia riferimento a questa rete di primaria importanza — non si può non approvare in primo luogo incondizionatamente lo sdoppiamento di essa da Bologna verso sud, e cioè sui due litorali, quello adriatico-jonico e quello tirrenico, con la autostrada del Levante e con l'Autostrada del Sole, e in secondo luogo, fermo restando questo concetto fondamentale, non si può non concludere che queste due autostrade non possono assolutamente fermarsi rispettivamente a Bari per l'oriente e a Salerno per l'occidente, ma debbono proseguire contemporaneamente da entrambi i litorali fino allo Stretto, fino cioè alla Sicilia, al centro del Mediterraneo, che è stato e sarà sempre *mare nostrum!*

Questo è il punto essenziale del mio intervento, onorevole Ministro: l'una, la jonico-adriatica, con tutte le caratteristiche e i pedaggi, se occorre, delle vere autostrade; l'altra senza pedaggi, con tutti i miglioramenti e le rettifiche necessari e con funzioni prevalentemente turistiche. Mentre per la prima, onorevole Ministro (è inutile che mi rivolga all'onorevole sottosegretario Spasari, perchè egli è più entusiasta di me della questione, conoscendo troppo bene la Calabria per non condividere la mia tesi, che d'altra parte è tesi generale, europea, e non italiana o locale), mentre per la prima il tracciato è rigorosamente imposto dalla pianeggiante configurazione del litorale, per la seconda può essere orientato come meglio



si crede per soddisfare le esigenze dell'insigne, grande, nobile provincia e città di Cosenza. Però non si può non rilevare un fatto che io ho già rilevato varie volte parlando dei trasporti e della ferrovia jonico-adriatica in particolare, a proposito della quale ho il parere entusiasta dell'illustre maestro onorevole senatore Corbellini, Presidente della 7ª Commissione del Senato.

Qui, onorevole Ministro, ci troviamo in una situazione determinata non dalla nostra volontà, ma da quella che è la configurazione geologica, orografica, geografica, topografica, dell'Italia, la quale ha la catena appenninica tutta orientata verso occidente e non verso oriente, di modo che ne viene come conseguenza che da Reggio Calabria fino a Ventimiglia qualunque opera ferroviaria o stradale che sia, e magari anche urbanistica, deve cimentarsi con l'Appennino per circa 1.400 chilometri.

Viceversa per il litorale adriatico tutto questo non si verifica, perchè c'è una successione di pianure e quindi si riscontra un'altimetria costante. Io già altre volte ho avuto modo di dire (lo ripeto anche per attenuare la monotonia di questa mia esposizione a quest'ora che invita al pranzo) che l'Appennino praticamente è preso in giro dalla jonico-adriatica, senza mai essere attraversato; ed è proprio così. (*ilarità*).

Orbene, se l'uomo fosse, come dovrebbe, veramente e sempre raziocinante, dovrebbe scegliere per le comunicazioni a preferenza la jonico-adriatica e successivamente la tirrenica, perchè altrimenti si cimenta, come è accaduto per le costruzioni ferroviarie e stradali, contro le pendici dell'Appennino, il che porta ad enormi e, comunque, molto maggiori spese ed alle conseguenze che è inutile illustrare ancora; mentre altrove si verifica il contrario.

I grandi ingegneri ferroviari, onorevole Ministro, che si occuparono delle prime costruzioni ferroviarie, avevano capito perfettamente questo insegnamento che viene dalla situazione orografica dell'Appennino, ed avevano fatto trent'anni prima, precisamente, la Jonica, e l'avevano fatta — ad onore della loro genialità — tutta per il doppio binario, quando, allora, nel mondo, non vi erano che poche decine di chilometri a dop-

pio binario. Tutti i ponti sono stati fatti, da quegli insigni ingegneri, con le spalle per la doppia linea ferrata, che ancora dopo cento anni noi chiediamo invano alle Ferrovie italiane.

Allora, onorevoli signori, non voglio aggiungere altro; ma osservo, che non utilizzare la Jonica-Adriatica per le ferrovie è un danno enorme ed anche per le autostrade sarebbe un irreparabile errore! Perchè, badi, onorevole Ministro, da un lato c'è un costo di costruzione enormemente maggiore, perchè in pianura si costruisce con molto meno, mentre nelle montagne bisogna fare gallerie; ma questo sarebbe niente, perchè la spesa di costruzione si fa una volta e poi basta, ma il grave è che la differenza nel costo di esercizio si ripercuote all'infinito, cioè sinchè dura — e ci auguriamo che duri in eterno — un'opera d'arte di questo genere. Allora, onorevole Ministro, ella sa che, ad esempio, sulla jonica, un locomotore porta una certa quantità di tonnellate, mentre sulla tirrenica ne può portare un'altra quantità, che è forse minore della metà; abbiamo pertanto, in eterno, un costo di trasporto, che è di circa il doppio. Non voler scegliere la via migliore significa mettere la logica sotto i piedi e, purtroppo, finora è proprio questo che è stato sempre fatto!

Voglio ora riferirmi a quanto ha detto ieri il mio illustre e fraterno amico e, tra l'altro, compagno di scuola di cinquant'anni fa, l'onorevole senatore Nicola Vaccaro, che, peraltro non vedo ora in Aula; noi non vogliamo assolutamente danneggiare alcuno: si faccia la tirrenica, dove si voglia, con un carattere turistico, con miglioramenti di tracciato, allargamenti od altro, ma non si trascuri, neppure nel tempo, la Jonica-Adriatica, che è la vera grande autostrada, percorsa da tutti i grandi automezzi anche provenienti da Torino; tanto per ricordare qualche esempio cito la Fiat (che sa fare bene i suoi affari, altrimenti non sarebbe la più grande ditta automobilistica europea). Ebbene, la Fiat manda proprio per la Jonica-Adriatica i suoi convogli e i suoi automezzi, e non per la Tirrenica.

E siccome, onorevole Ministro, sono pignolo, sia negli studi, che negli accertamenti, ho voluto domandare agli autisti di autotreni,

perchè andassero per la Jonica-Adriatica. Mi hanno risposto che non erano mica sciocchi, e che ci andavano perchè si stancavano di meno, perchè facevano tutto il percorso molto più facilmente e soprattutto, poi, perchè economizzavano un terzo del carburante! Hanno detto, ripeto, che sarebbero stati veramente sciocchi, se non avessero percorso questa strada, che presenta un chilometraggio virtuale inferiore a quello dell'altra. Queste, onorevole Ministro, sono le ragioni fondamentali, concrete per cui tale strada è utilizzata, fin da ora, da tutti i grandi automezzi.

Allora, affrontiamo insieme, senza disturbare nessuno, senza preoccupare nessuno — e tanto meno il valoroso amico onorevole Vaccaro — affrontiamo insieme questo problema, che è un problema veramente generale e, ancora, un problema di carattere internazionale, in funzione, addirittura, del traffico per l'Europa ed anche per l'Africa. Vado rapidamente alla conclusione; e non è, questa speculazione oratoria, ma dico ciò per mia costante e nota abitudine alla brevità.

Ho parlato anche dell'Africa perchè, durante il fascismo, mi interessavo di trasporti e, fin da allora, varie volte si era proposto e stava per realizzarsi il collegamento non solamente dell'Adriatica con la Transbalcanica, ma anche con la Grecia, come ieri accennava il collega onorevole Crollalanza. Si parlava allora — e si sarebbe realizzato, se le cose non fossero andate come sono andate — anche del collegamento con l'Africa, attraverso traghetti. Noi procedevamo con la fantasia, perchè bisogna essere fertili e audaci, se si vuol concludere qualcosa di serio. Quindi l'Italia sarebbe stata collegata con i Balcani, con la Grecia e anche con l'Africa, continente che è infinitamente superiore a tutta la Balcania messa insieme, attraverso un collegamento di traghetti tra Palermo o Trapani e Tunisi.

Il problema è grande e fecondo di magnifiche visioni e di grandi possibilità. Il senatore Crollalanza ieri, nel suo discorso come sempre eloquente, interessante, pieno di esperienza — mi sembra di vederlo Ministro dei lavori pubblici, ogni volta che lo ascolto parlare al Senato, perchè ho avuto molte volte occasione di ammirarlo in quella

sua qualità, da lui sostenuta con grande onore — ha sostenuto, come io sostengo, questa soluzione, che è di inconfutabile, indiscutibile, assoluto interesse generale! Noi parliamo per tutti, non per noi, questa è la nostra costante bandiera.

Nè si parli di chilometraggio: il chilometraggio bisogna misurarlo da Bologna ed allora, fatto il confronto, si vedrà che esso è favorevole all'Adriatica-ionica, la quale è sempre pianeggiante. Non si parli neppure delle ferrovie: le ferrovie non si potevano non fare sui litorali, giacchè devono esser scelte per esse le zone pianeggianti. Nè si accenni ai costi di costruzione, i quali sono tutti a favore della Ionica. Si parli invece dei costi di esercizio, si parli di velocità e di utilità!

Inoltre però, onorevole relatore — che io ammirò e ringrazio pubblicamente per quello che ha detto l'anno scorso in questa solenne Aula sul grande problema delle autostrade, che io ho prospettato e prospetto, e che è il più grande problema autostradale italiano ed anche europeo — non si parli di ponti sullo Stretto. I canali si aprono, non si chiudono, nella civiltà moderna! Sarebbe ben strano che proprio il nostro più importante canale e cioè lo Stretto, attraverso cui è passato tanto della nostra storia nazionale e della storia dell'umanità, dovesse essere sbarato! Bisogna veramente avere scarso senso di responsabilità, per parlare di sbarramento con ponte o con istmo! Se mai si vuole affrontare questa spesa di circa 200 miliardi, si faccia la galleria. Il fascismo l'avrebbe già realizzata, se fosse durato: tutto era già stato predisposto. Purtroppo ci furono anche allora personalità del tempo che criticarono Mussolini accusandolo di volere togliere la insularità alla Sicilia!

Quella della galleria è l'unica soluzione accettabile, se si vogliono spendere utilmente 200 miliardi! Tutte le altre soluzioni mi trovano contrarissimo non per il piacere di essere contrario, ma perchè sarebbero pericolosissime a tutti i fini: ad esempio il terremoto del 24 marzo scorso sarebbe stato addirittura fatale per il ponte. Ora lo sbarramento della navigazione nello Stretto pericoloso in tempo di pace lo sarebbe ancora di più in tempo di guerra, quando ci fosse la necessità,

come c'è stata in tutti i millenni, di trasferire una flotta italiana dallo Ionio al Tirreno, o viceversa, per cui occorre, che non ci sia un solo ostacolo, che possa compromettere l'esito di una battaglia! Quindi per carità non ne parliamo, sarebbe delittuoso parlarne e si potrebbe pensare ad interessi, cui non voglio accennare, contro nobilissime città come Messina, Reggio e Catania!...

Non possiamo non ammettere, onorevole relatore, che ci siano dei punti, dei nodi autostradali, o meglio dei punti nevralgici del traffico; ci sono per le ferrovie e quindi non possono non esserci anche per le autostrade: Bologna, Roma, Bari, Napoli, Reggio, Messina, Venezia, Milano, Torino, Genova, eccetera. Questi sono i punti di convergenza del traffico, i punti nevralgici dell'attività delle comunicazioni, che non possiamo non tener presenti anche nel grande piano autostradale, di cui abbiamo l'onore di parlare. A questo proposito è doveroso ricordare, che fin dal 1955 con l'amico e collega onorevole Crollalanza, in occasione della legge del compianto onorevole Romita sulle autostrade, io prospettai la necessità che per la Sicilia si fossero fatte delle autostrade sul periplo, cioè sui tre lati del triangolo, onde la Trinacria, la meravigliosa Sicilia, è composta. E mi fa piacere, che ora dopo sei anni l'idea sia presa in considerazione. Allora si prestò forse a qualche ironica osservazione, ma io la proposi ugualmente, e che cosa si fece? Si fece la strada meno importante, non la Messina-Palermo, non la Messina-Taormina-Catania-Siracusa, non la Palermo-Trapani, ma la Catania-Palermo, che ha un valore molto relativo rispetto alle altre e che poteva perciò essere fatta dopo di queste.

Concludendo, onorevoli senatori, (non voglio ancora tediarvi), non posso non ringraziare di nuovo il relatore per quello, che ha dichiarato e per quello che ha fatto (in questo disegno di legge, che ho sotto gli occhi) e che prego gli onorevoli senatori, particolarmente l'onorevole Ministro e l'onorevole Sottosegretario, di esaminare con attenzione, perchè vi è accettata la mia tesi, la tesi sulla più grande autostrada europea ed italiana. Del resto l'onorevole relatore ebbe la bontà, della quale lo ringrazio, di dire pubblicamen-

te: « Penso che la visione giusta a proposito di autostrade tra Nord e Sud l'abbia espressa il senatore Barbaro, quando ha parlato di una autostrada Brennero-Reggio ». Non dico altro sui grandi problemi di questo genere che possono segnare una svolta nella vita economica di una Nazione; per cui cerchiamo di essere d'accordo, di evitare gli errori e di concretare le opere al di fuori di tutte le divergenze, che non possono, che essere contingenti! Rinnoviamo insieme gli sforzi, sia nello studio, sia nella costruzione delle opere, sia nella gradualità di esse. Accettiamo questa concezione che ebbe l'onore, ripeto, di essere considerata dalla 7ª Commissione come la migliore soluzione per la grande rete autostradale italiana, e dagli organismi internazionali come la migliore soluzione per le grandi strade europee. Se faremo così contribuiremo a risolvere, sia pure, in parte, i problemi del Mezzogiorno, che hanno riflessi, come dicevo, psicologici, poichè 1000 chilometri lo dividono dal resto dell'Italia e dal resto dell'Europa. Quando questi mille chilometri potranno essere superati rapidissimamente, allora il centro del Mediterraneo, il Mezzogiorno d'Italia, sarà veramente avvicinato al nord d'Italia e al resto dell'Europa, con enorme vantaggio per tutti gli italiani e per la nostra grande, diletta Patria! (*Applausi dalla destra e dal centro. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Genco. Poichè non è presente, lo dichiaro decaduto.

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

**B A L D I N I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, alcune considerazioni su questo Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali. Mi pare che questo Piano abbia un'importanza particolare, proprio perchè è presentato contemporaneamente al piano di sviluppo della scuola e al Piano verde. Sono tre espressioni della nuova vita della Repubblica italiana che rispondono alle esigenze e, direi, alle nuove forme e alle nuove necessità della vita del nostro Paese. Per questo desidero esprimere

sentimenti di gratitudine al signor Ministro e al relatore di questo disegno di legge.

Il relatore ci ha presentato una relazione che ha un carattere tecnico e un carattere scientifico. Non si è soffermato su fatti contingenti o polemici, ma ha guardato alla sostanza del problema. A mio giudizio vi sono, nel disegno di legge, due aspetti particolari: l'uno riguarda quella parte del Piano che interessa la vita interna del Paese, tenuto conto dello sviluppo tecnico, dello sviluppo economico, di una nuova economia di valori umani; la seconda parte riguarda invece il traffico con i Paesi dell'Europa, ed anche qui si deve tener conto delle nuove forme di vita, dei rapporti e delle esigenze della civiltà moderna dei Paesi d'Europa e del mondo.

Non posso non sottolineare il valore morale e sociale di questo Piano.

Le grandi civiltà, viste in una prospettiva storica, si sono affermate attraverso le vie di comunicazione. I rapporti tra i popoli, il loro avvicinamento, le conquiste di questi popoli sono avvenute attraverso lo sviluppo delle reti stradali; lo sviluppo stesso della vita dei popoli si è molte volte accentuato in rapporto allo sviluppo delle vie di comunicazione, che hanno permesso scambi economici e culturali che arricchirono le economie delle singole nazioni.

Oggi naturalmente questi rapporti fondamentali sono divenuti esigenza di vita per tutti i popoli e le divisioni e i contrasti che esistevano in altri tempi oggi sono superati proprio dai fatti, dalla storia e dai valori dell'economia. Direi che le strade del passato erano legate al concetto della distanza, cioè al concetto dello spazio; le nuove strade, le strade moderne sono legate al concetto della velocità e quindi al concetto del tempo; ed uno dei motivi per cui noi oggi sentiamo difficile la vita moderna è proprio questo sviluppo tecnico che molte volte non è stato corrispondente allo sviluppo della formazione morale e intellettuale dell'individuo. C'è dunque un nuovo fattore con il quale noi misuriamo le cose e questo nuovo fattore non è più lo spazio, ma il tempo. Ecco perchè anche in Italia, giustamente, deve affrontarsi questo Piano per la costruzione di strade e di autostrade, per allineare l'Italia a quelli

che sono gli sviluppi economici degli altri Paesi.

Io ho esaminato le due cartine che sono state allegate alla relazione di questo disegno di legge, ed ho notato le differenze; ho notato i nuovi aspetti che soprattutto vengono offerti dalla seconda cartina, e ho notato che a distanza di pochi anni si sia visto come le necessità tendano a variare e le esigenze si facciano sempre più impellenti per l'approvazione di questo piano. Il relatore ha sottolineato taluni principi che mi sembrano di particolare importanza, e cioè, in primo luogo ha ricordato che le autostrade sono rapidi mezzi di comunicazione, in secondo luogo non ha accettato le forme dei nodi autostradali, in terzo luogo ha esortato al superamento di posizioni che possono avere un carattere campanilistico.

Io sono d'accordo con il relatore su tutti questi punti che mi sembrano di particolare vitalità. Sempre esaminando il piano si notano al centro della cartina l'Autostrada del Sole, poi l'autostrada Spezia-Parma, e infine l'autostrada Piacenza-Cremona-Mantova-Ferrara che dovrebbe inserirsi nella Bologna-Rimini. Ora si è parlato anche dell'autostrada Brennero-Verona o per meglio dire Brennero-Verona-Mantova. Nel disegno di legge si parla solo della Brennero-Verona, ma mi pare che non si possa trascurare questo progetto della Brennero-Verona-Mantova per gli sviluppi che ne possono poi derivare in un secondo momento.

Vorrei ricordare che, per iniziativa del Governo regionale Trentino Alto Adige e degli enti ed organismi delle provincie di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena, Reggio Emilia il giorno 27 febbraio 1959 si è costituita la società per azioni « Autostrada del Brennero » società che ha per scopo sociale la costruzione in concessione dallo Stato dell'autostrada Brennero-Autostrada del Sole. Questo è un punto, signor Ministro, che merita un particolare esame, perchè capisco che sia un po' difficile determinare una linea precisa, però non possiamo, almeno secondo il mio avviso, accettare l'articolo 15 dove si parla solo della Verona-Brennero. Mi pare che la città di Mantova non possa essere lasciata da parte.

Vi sono preoccupazioni in ordine a questo tracciato che non interessa solo Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena, ma anche Brescia, Vicenza, Parma, La Spezia, Massa Carrara, Lucca, Pisa. Ora il tracciato si ferma a Verona e, secondo me, rimane un tronco in attesa di sviluppo. Se prosegue faciliterà la vita di queste provincie; per questo penso che si debba accettare la proposta di una Brennero-Verona-Mantova-Autostrada del Sole.

Io qui non voglio dire, come, dove, quando debba congiungersi all'Autostrada del Sole, perchè so che vi sono polemiche e tutte le città dell'Emilia si allineano su particolari posizioni, seguendo ciascuna delle quali naturalmente potremmo cadere in una forma di campanilismo nel quale, come ho detto prima, non voglio invischiarci. Ma non posso dimenticare lo sviluppo che potrebbe avere questa strada se, invece di essere lasciata ferma a Verona, fosse congiunta all'Autostrada del Sole. Si intende che, se volessi cadere nel campanilismo, potrei parlare a lungo della strada Abetone-Brennero, la cui importanza nel traffico della nostra regione è fondamentale, e la cui storia è molto antica. Mi limito invece a dire che un tracciato autostradale che dal Brennero si colleghi all'Autostrada del Sole, sarebbe veramente essenziale per la valorizzazione effettiva delle risorse economiche e turistiche di quella vasta zona (che merita di avere una tale soddisfazione) la quale, sia pure in collina e in montagna, si estende da Bologna fino a Piacenza. In tal modo si altimenterebbe anche il traffico, che interessa l'Abetone e le Alpi Apuane, del Cerreto e della Cisa: questa zona non può essere condannata all'isolamento.

Quindi il collegamento delle zone bagnate dal Tirreno con le zone su cui corrono l'Autostrada del Sole e il futuro raccordo Brennero-Autostrada del Sole, mi pare che sia una necessità: il Piano potrebbe trovarsi monco se non attuasse tale collegamento. D'altra parte questo tronco autostradale coincide anche con l'itinerario Oslo-Monaco-Roma e rientra altresì nello spirito di quell'accordo che fu firmato da De Gasperi e da Grüber per i rapporti internazionali con i Paesi che confinano con quella parte del nostro Paese. Prego pertanto di tenere presenti que-

ste considerazioni, anche in vista di quel miglioramento e di quello sviluppo dei traffici a cui questa rete autostradale vuole contribuire in modo fondamentale per la vita del nostro Paese. (*Applausi dal centro*).

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

**C A R O L I.** Signor Presidente, signori Ministri, onorevoli colleghi, non v'è dubbio che il disegno di legge in esame abbia raccolto e raccolga larga messe di consensi in quanto viene considerato e riconosciuto come un cospicuo apporto all'adeguamento della rete stradale nazionale alle nuove e sempre crescenti esigenze del traffico.

Grave colpa sarebbe ignorare le condizioni e le ragioni che postulano un miglioramento della rete stradale, e trascurare il necessario coordinamento di questa con lo sviluppo economico e commerciale, con lo sviluppo della motorizzazione e col conseguente continuo aumento del traffico. Proprio a questo coordinamento tende il disegno di legge.

Tuttavia non sono mancate, non mancano e non mancheranno le critiche e le opposizioni. I punti di contrasto fra le direttive del Governo e gli orientamenti dell'opposizione sono diversi, e tutti richiedono particolare attenzione. Ma io non intendo oggi entrare nel vivo del dibattito, perchè ritengo che le migliaia di chilometri di nuove autostrade o superstrade che, in un congruo periodo di tempo, saranno realizzate serviranno di certo a rendere maggiormente funzionale l'attuale sistema viario; e ciò non può non trovare approvazione e non può non suscitare plauso. Ecco il perchè della nostra pronta adesione al disegno di legge.

A questo punto, però, mi sia consentita, signor Ministro, una considerazione che muove dalla particolare situazione in cui viene a trovarsi la mia provincia, la provincia di Lecce, di fronte a questo importante programma di opere stradali.

I progetti delle nuove autostrade si fermano a Bari; Lecce, insieme con Brindisi e Taranto, è tagliata fuori dalla rete delle autostrade, e la sua popolazione, per inserirsi in questa rete, deve percorrere oltre 150 chilometri di strada aperta a tutti i traffici, che

attraversa diversi centri abitati, che non ha in molti tratti una larghezza tale da consentire il normale svolgimento del traffico attuale, che è attraversata da passaggi a livello e presenta gli altri ben noti inconvenienti.

E non basta!

Nemmeno i progetti per la costruzione delle nuove superstrade, signor Ministro, prevedono che queste raggiungano Lecce. Sulla statale n. 16 la superstrada programmata si ferma a Brindisi; sulla statale n. 100 la superstrada programmata si ferma a Taranto: Lecce è decisamente esclusa dal grande traffico nazionale.

Negli ambienti ministeriali si dice che Lecce non è interessata da « traffico di transito », onde — se ne deduce — può essere relegata in un ruolo secondario.

Per dire questo, bisogna chiudere gli occhi di fronte ad una palpitante realtà, di fronte ad una realtà di cui noi leccesi siamo orgogliosi, una realtà fatta di nobili tradizioni, di arte, di studi, di un imponente patrimonio archeologico, di incomparabili bellezze naturali.

Il « traffico di transito » diventa secondario di fronte a quello che viene determinato dalle attrattive dei luoghi.

Con questa postuma considerazione della mancanza di « traffico di transito », che non spiega e tanto meno giustifica le carenze riscontrate nel programma, si annullano anche alcune premesse che si leggono nella relazione di maggioranza e che dovrebbero costituire i presupposti di base del disegno di legge.

Nella relazione di maggioranza si dice: « Dove un'autostrada estera si affaccia al nostro confine, noi dobbiamo proseguire con un'autostrada nostra che, attraverso una rete ben articolata, faccia dilagare rapidamente i turisti stranieri (e gli uomini d'affari!) in tutto il nostro Paese, fino alle estreme propaggini della Puglia della Calabria e della Sicilia ». E ancora: « A trattenerli sul nostro suolo sarà non la tortuosità o l'angustia delle strade, ma la insuperabile bellezza del nostro paesaggio, del nostro mare, dei nostri tesori artistici, eccetera ».

Ed allora si può concludere, anzi dobbiamo concludere, che va lasciato da parte il riferimento alla mancanza di « traffico di tran-

sito » e va provveduto con un atto di giustizia a collegare decorosamente Lecce con gli altri centri della Puglia e quindi di tutto il territorio nazionale.

In fin dei conti, si dice da noi, signor Ministro che anche la provincia di Lecce contribuisce a formare quella cospicua somma di 1.053 miliardi che il programma delle nuove costruzioni stradali richiede, e non è giusto che, per una spesa relativamente modesta, che si vuole evitare, Lecce non debba trarre alcun beneficio da questo programma.

Cade qui acconcio ricordare che anche per i trasporti ferroviari non è stata mai accolta una richiesta di Lecce: niente doppio binario, niente elettrificazione. E oggi: niente autostrade e niente superstrade.

E con profonda amarezza, signor Ministro, che sono costretto a fare tali considerazioni, mentre, con ben altro linguaggio vorrei parlare da questi banchi. Ma sento il dovere di richiamar l'attenzione del Governo su certi motivi di insoddisfazione della nostra gente, che, pur trascurata, non s'è mai abbandonata a incomposte manifestazioni.

Debbo, però, esprimere anche la speranza, la certezza anzi, che le mie parole non saranno vane. (*Applausi*).

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

#### 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*:

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere quali motivi lo abbiano indotto ad indirizzare al losco personaggio, che impudentermente ha trasmesso al Presidente della Repubblica, ai membri del Parlamento, al Governo, alla Magistratura, ai rappresentanti degli Stati esteri accreditati presso la Repubblica italiana, copia dello spregevole libello stampato su carta patinata sfrontatamente decorato col tricolore e portante il titolo: « Gli epurati italiani davanti alla Commissione dei Diritti dell'Uomo dell'O.N.U. — lettere alle Autorità italiane — 1958-

1959 », una deferente cordiale impegnativa lettera di ringraziamento che, riportata in facsimile nel libello stesso, ne umilia il nome mescolandolo ad una impresa per vari aspetti incriminabile — anzichè segnalare il fatto, come sarebbe stato suo obbligo, alla Magistratura per le conseguenti iniziative giudiziarie (1167).

TERRACINI

Ai Ministri dei trasporti e del turismo e dello spettacolo, per sapere se non credano opportuno, necessario e soprattutto urgente, che vengano riesaminate, rivedute e quindi specialmente ridotte le tariffe riguardanti il traghetto delle autovetture e degli automezzi da e per la Sicilia; e ciò in considerazione, sia della elevata e sproporzionata tariffa attuale, sia della congestione di automezzi, che si verifica sempre nei tre scali marittimi interessati, sia della sempre crescente importanza di questo movimento automobilistico, sia infine del fatto che in alcune Nazioni del nord-Europa si tende, se non alla gratuità, all'abbassamento sempre maggiore delle tariffe relative al traghetto, che è ritenuto quasi una continuazione della strada di terra ferma (1168).

BARBARO

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro dell'interno, per avere circostanziata informazione, in base alle denunce di legge effettuate dai titolari delle Imprese, della consistenza, impresa per impresa, dell'inquadramento, dell'armamento, dell'impiego delle guardie private attualmente in servizio presso ciascuna di esse, nonchè dei controlli che vengono esercitati in questo campo dalle Autorità competenti (2414).

TERRACINI

Ai Ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione e dell'interno, premesso che nella via Boselli-piazza San Francesco in Tivoli, si sono da alcuni mesi iniziati profondi

lavori di sterro per un presunto livellamento stradale, lavori che hanno interrotto l'accesso principale alla Villa d'Este, con non lieve disappunto dei turisti di ogni Nazione che sono costretti per l'ingresso ad usare, tra continui disagi spaziali e giustificate proteste, una porta secondaria; per conoscere:

1) se non ritengano necessario il loro immediato intervento, anche con drastici provvedimenti, per evitare il grave sconcio che diminuisce il prestigio d'Italia all'estero;

2) a chi si debbano attribuire la colpa di aver cominciato i lavori nella stagione meno propizia e il ritardo nel compimento dell'opera (2415).

MENGGI

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici e al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se non credano necessario ed urgente disporre che venga inclusa nei Piani di immediata attuazione la costruzione della molto attesa strada fra Sinopoli e i Piani di Aspromonte, in considerazione della indiscutibile importanza di essa ai fini della valorizzazione del vasto comprensorio di terreni, i quali altrimenti rimarranno incolti con rilevante danno per l'economia della zona interessata (2416).

BARBARO

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritengano necessario ed urgente accogliere il voto del comune di Brancaleone e disporre in conseguenza che sia costruita la breve strada di collegamento fra il centro di Brancaleone e la frazione di Pressocito; e ciò in considerazione del fatto che la popolazione interessata rimane d'inverno tagliata fuori dal consorzio civile, e che normalmente i prodotti della zona non possono essere esitati, perchè il costo del trasporto supera il valore dei prodotti stessi, il che comporta un rilevante danno per la economia della zona (2417).

BARBARO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quale punto trovansi gli studi della Commissione Ripamonti, Carapezza, Fragoni, creata allo scopo di concretare proposte per regolare la materia dell'edilizia popolare, con speciale riguardo alla cooperazione edilizia e con riferimento alle leggi Tupini e Aldisio (2418).

GIACOMETTI

**Ordine del giorno  
per le sedute di martedì 6 giugno 1961**

**PRESIDENTE.** Il Senato tornerà a riunirsi martedì 6 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (1378).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1416).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1417).

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme sulla cittadinanza (991).

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

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

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. Revisione della tabella C) allegata alla legge 16 giugno 1939, n. 1045 concer-

nente 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 dello 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*).

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

8. Aumento del contributo a carico dello Stato per l'assistenza di malattia ai coltivatori diretti (1501) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 12,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari