

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 6 GIUGNO 1961

(Antimeridiana)

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

#### INDICE

##### Disegni di legge:

Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	Pag. 18883
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . . . .	18883
Deferimento all'esame di Commissione permanente . . . . .	18883
Trasmissione . . . . .	18883
« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):	
GAIANI . . . . .	18905
GRAMEGNA . . . . .	18886
GRANZOTTO BASSO . . . . .	18884
RODA . . . . .	18890
ZACCARI . . . . .	18910



## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 31 maggio.

C A R E L L I , *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.

### **Annunzio di disegno di legge trasmesse dalla Camera dei deputati**

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

« Impiego della biacca nella pittura » (1586).

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

### **Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

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

« Istituzione di un Fondo per l'assicurazione di invalidità e vecchiaia al clero » (1576), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Istituzione di un Fondo per l'assicurazione di invalidità e vecchiaia dei ministri di

culti diversi dalla religione cattolica » (1583), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

### **Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge all'esame:

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

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

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

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute del 31 maggio, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

*3ª Commissione permanente (Affari esteri):*

« Concessione di un contributo di lire 500 milioni a favore del Comitato nazionale per la partecipazione italiana all'Anno mondiale del rifugiato » (1528);

*11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):*

« Proroga delle disposizioni transitorie per i concorsi a posti di sanitari e farmacisti ospedalieri di cui alla legge 10 marzo 1955,

n. 97 » (1422-D), di iniziativa dei senatori Zelioli Lanzini e Franzini.

**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 Granzotto Basso. Ne ha facoltà.

**G R A N Z O T T O B A S S O.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione per un Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali è di importanza vitale in rapporto allo sviluppo economico e industriale, nazionale ed internazionale, specie per il Mercato comune europeo; ed è anche molto importante, date le caratteristiche particolari del nostro Paese, specificamente per lo sviluppo del turismo. L'arco alpino che costituisce il nostro naturale confine a settentrione, pur ricco di attrattive e di bellezze naturali, presenta grandi ostacoli per le comunicazioni con i Paesi al di là del confine, ostacoli che bisogna tendere a superare con acconci lavori viari. La tendenza dei mercati internazionali pone il problema delle comunicazioni all'ordine del giorno; l'intensificazione dei rapporti con gli Stati confinanti rende urgente la soluzione di tale problema, che sta alla base di uno sviluppo sicuro ed intenso, specialmente oggi che si realizza, in forma sempre più concreta, il Mercato comune europeo.

L'agibilità e la facilità delle comunicazioni si riverberano notevolmente sui nostri traffici, sulle economie delle diverse regioni.

Io mi rendo conto, anche a nome del Partito socialista democratico, dei rilievi che vengono mossi al progetto, nel quale sarebbe implicita una scelta economica e finanziaria, senza che vi sia un adeguato organico piano, coordinato con lo sviluppo economico generale. Ed in verità questa mancanza di coordinazione può dar luogo ed errori e lacune,

quando non si risolve in una sperequazione, in una ingiusta ed errata politica di settore trascurando o danneggiando altri: sono le ripercussioni negative che debbono evitarsi, per le gravi conseguenze che si possono determinare, senza possibilità di correzioni che, in ogni caso, si risolvono in delle spese inutili, o intempestive, a detrimento di quelle utili e necessarie.

Problemi del genere vanno approfonditi, poichè si deve procedere con leggi che non prestino il fianco al rilievo di essere frutto di una politica degli incentivi e delle infrastrutture la quale, come ci ammonisce l'esperienza, potrebbe risolversi a beneficio di grossi interessi capitalistici privati, anzichè di tutta la collettività.

Bisogna guardarsi dai falsi bersagli. Ma mi rendo conto delle necessità e dell'urgenza della situazione.

Attardarsi nelle critiche significa investire problemi di politica generale che, allo stato delle cose, non farebbero fare un passo avanti a quello concreto delle comunicazioni viarie, il quale è di una attualità sempre più spiccata, onde sarebbe deleterio, sotto ogni riguardo, trascurarlo. L'urgenza delle cose prende la mano e non consente soste.

Il Piano in esame disciplina impostazione, studi e costruzioni, specie di autostrade. Praticamente investe un aspetto interessantissimo dello sviluppo economico del nostro Paese e delle varie regioni che, più o meno, hanno tutte interessi particolari da far valere.

Io mi riferisco alla regione veneta, la quale, di fronte al problema delle comunicazioni, presenta un interesse più che di ordine locale, di carattere nazionale, riguardante il sistema viario lungo il confine alpino orientale.

Qui le comunicazioni molto hanno risentito, e purtroppo risentono ancora, della esasperante lentezza con la quale i problemi delle comunicazioni sono stati affrontati, per non dire sono stati abbandonati, con il rimandarne la soluzione a tempi migliori.

Noi ancora, a distanza di decenni, siamo limitati — è la vera parola — ad usufruire lungo il confine orientale dei due soli valichi del Brennero e di Tarvisio, assoluta

mente insufficienti ed inadeguati, se considerati dal punto di vista ferroviario, e del tutto deficienti in rapporto al movimento degli autoveicoli, vertiginosamente crescenti, che impone la costruzione di autostrade, quale elemento pulsante della nuova economia, per relazioni a più ampio respiro con la Svizzera, l'Austria, la Germania, la Jugoslavia.

Ho avuto occasione, in quest'Aula, in una precedente importante discussione che investiva l'attività del Ministero dei lavori pubblici, di richiamare l'attenzione del Ministro sulla gravissima lacuna che il Piano di autostrade in corso di esecuzione, o di progettazione, o di studio, presentava per il Veneto. Mi riferisco all'autostrada Verona-Bolzano-Fortezza-Brennero, in corso di studio, con la realizzazione rimandata a tempi che si proiettano lontani nell'avvenire. Ma ancora più lontani appaiono i tempi della realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco, la quale, attraverso Belluno, Cortina d'Ampezzo, Dobbiaco e le Alpi Aurine, giunge egualmente in Germania.

Questa autostrada dovrà aprire un altro passo, superare un altro valico nel felice collocamento tra l'autostrada del Brennero e quella di Tarvisio, i cui passi oggi si presentano a sì lunga distanza l'uno dall'altro.

Noi abbiamo interesse a raggiungere il retroterra del confine orientale — che è quello del quale, anche per ragione d'origine, io intendo particolarmente occuparmi — per lo sviluppo economico del Veneto nelle sue vallate, naturalmente segnanti la via verso lo sbocco al Mare Adriatico.

Dobbiamo essere noi, con l'ampiezza delle nostre nuove comunicazioni, ad agevolare verso il nostro mare le grandi correnti di traffico del centro dell'Europa.

Tali comunicazioni sono segnate dal sistema oro-idrografico della regione orientale dell'alta Italia: la vallata dell'Adige per il Brennero, partendo da Verona; la vallata del Tagliamento per Tarvisio, partendo da Udine; la vallata del Piave per il nuovo passo, attraverso le Alpi Aurine, partendo da Venezia.

Quest'autostrada, in mezzo fra le due, rappresenta il completamento logico, naturale, che involge nel suo sviluppo la parte più

importante e di maggiore respiro della pianura veneta.

Quando noi avremo dimostrato non soltanto la volontà, ma la certezza di realizzazione delle nuove e più agevoli vie di comunicazione, si può essere sicuri che, anche nel retroterra austro-tedesco, sarà adeguato, in correlazione, lo sforzo per completare il collegamento col territorio estero, per convergente e correlativo interesse.

La realizzazione, nella parte opposta, di nuove comunicazioni verso il nostro Paese rende più urgente che mai la costruzione della Venezia-Monaco, onde evitare non improbabili deviazioni, a danno del movimento verso gli scali italiani dell'Adriatico. L'autostrada Venezia-Monaco costituisce un'attrattiva, direi entusiasmante, per gli imponenti sviluppi che assicura, sotto tutti i punti di vista.

Se si tiene conto delle statistiche appare già imponente il traffico automobilistico, che oggi è divenuto insopportabile per la strada dolomitica di Cortina d'Ampezzo, la quale presentava nel 1960 punte massime giornaliere di ben 11.501 passaggi nelle 24 ore; il che fa presagire quale intensità di ancor più grande movimento sarebbe assicurata alla nuova arteria.

Io non voglio ripetere, data la loro evidenza, gli argomenti che sostengono la necessità di questa autostrada per gli aspetti economici a favore dell'agricoltura delle zone montane, della produzione di frutteti, della zootecnia, mediante i centri di allacciamento che possono stabilirsi, la facilitazione di scambi; oltre che a favore dell'industria, in quanto il tracciato potrebbe essere sfruttato anche per la posa di un oleodotto per i rifornimenti dal porto di Venezia del retroterra austro-tedesco e di tutto il centro Europa in genere.

Io non starò a magnificare soprattutto i grandiosi aspetti turistici dell'autostrada, date le innumerevoli possibilità di richiamo alle molte correnti di turismo, che sarebbero esercitate dalla nuova comunicazione e dal suo percorso più interessante, più pittoresco e più ridotto. Mi riporto al mio precedente discorso al riguardo, in seguito al quale, pubblicamente in quest'Aula, il Ministro del tempo fornì la formale assicurazione che

« l'autostrada Venezia-Monaco sarà fatta ». Le popolazioni del Veneto accolsero questa solenne affermazione come una decisione inderogabile, definitiva e di imminente realizzazione.

È del dicembre 1960 la costituzione della Società per azioni per l'autostrada di Alemagna tra le Camere di commercio delle otto province venete: Venezia, Belluno, Bolzano, Padova, Rovigo, Treviso, Udine e Vicenza, con la partecipazione azionaria di altri enti interessati, come Amministrazioni provinciali, comunità montane, vallate, Comuni, eccetera. So che la società già ha presentato gli atti formali per la concessione ed ha in corso trattative serie con gli organismi finanziari per il finanziamento. Posso dire, pure, che è anche pronta la progettazione esecutiva dei primi lotti da Venezia a Conegliano Veneto, mentre per i lotti successivi gli studi sono a buon punto.

Il disegno di legge in esame prevede, all'articolo 13, uno stanziamento sul bilancio dell'A.N.A.S. per lo studio e la progettazione di massima di autostrade.

Il progetto dell'autostrada Venezia-Monaco non dovrebbe essere ulteriormente dimenticato e potrebbe formare oggetto di questi studi, perchè il suo tracciato, specie nella parte vicina al valico, ha bisogno di particolare esame, laddove si è proposto all'altezza di Brunico, anzichè il proseguimento diretto per Monaco, una deviazione di 25 chilometri circa, collegante a Fortezza col tracciato del Brennero.

Noi non abbiamo prevenzioni o preferenze, e perciò un problema come questo potrà risolversi nel corso degli ulteriori studi affidati all'A.N.A.S. nel piano degli stanziamenti all'uopo fissati. Ma importante è che la realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco sia inserita nel piano generale stradale con carattere d'urgenza, per non dire di immediatezza. Ho rilevato con delusione che nel piano di autostrade da costruire in un primo tempo, che sono specificate nell'articolo 15 del progetto — e sono ben 13 — manca la Venezia-Monaco, e considero ugualmente negativo il fatto della progettazione dell'autostrada Verona-Monaco con il rinvio della realizzazione ad un secondo tempo: il

che fa pensare che da Venezia-Monaco, malgrado gli impegni solenni del Governo, asuntivi a voce, sia molto di là da venire.

Io penso che il Governo non possa sottrarsi ad un atto di buona volontà, anzi di specifica decisione, aderente ad una esigenza indiscutibile. In un razionale ed organico programma di comunicazioni viarie, quelle con i Paesi di oltre confine debbono avere la precedenza specialmente oggi. Invero, i problemi della viabilità interna sono già avviati a soluzione radicale e celere, mentre la viabilità con l'oltre confine è arretrata, quando invece è proprio questa che condiziona lo sviluppo di quella interna. È così evidente questo rilievo che non ha bisogno di illustrazione. Per cui io chiedo che, anche sotto forma di emendamento, sia compresa tra le autostrade, di cui all'articolo 15 del progetto, la Venezia-Monaco.

Confido, comunque, che i miei rilievi trovino la desiderata eco favorevole presso il Governo ed in particolare presso il Ministro dei lavori pubblici poichè la realizzazione della invocata autostrada, mentre agevola i rapporti con l'esterno, costituisce un incentivo all'invocato miglioramento economico della regione veneta. Con questi rilievi e questa richiesta esprimo parere favorevole al progetto. (*Applausi dal centro*).

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

**G R A M E G N A .** Signor Presidente, onorevoli senatori, quale senatore eletto in una regione del Mezzogiorno, oltre che come parlamentare comunista, io esprimo il mio dissenso dal disegno di legge che noi stiamo discutendo, per gli stessi motivi denunziati da altri senatori di questa parte del Senato, motivi su alcuni dei quali io mi fermerò molto brevemente, perchè penso che, dall'esame di essi, debba risultare con maggiore evidenza il danno che le popolazioni e i territori, nonchè l'economia dell'Italia meridionale, risentiranno dall'investimento di 1054 miliardi nella costruzione di strade ed autostrade, sottraendo tale ingente somma agli investimenti di carattere strutturale di cui ha tanto bisogno il nostro Paese: investi-

menti di carattere strutturale quali, ad esempio, potrebbero essere quelli miranti alla sistemazione idrogeologica di vastissimi territori dell'Italia meridionale in specie. Noi assistiamo da anni a periodiche inondazioni e straripamenti di fiumi, assistiamo all'impoverimento dei territori collinari oltre che montani, all'allagamento di territori di valle e di pianura. Questi fenomeni si verificano negli Abruzzi, nella Campania, nella Basilicata, ed anche nella Puglia che ha un piccolo corso d'acqua, l'Ofanto, che periodicamente, anzi, starei per dire, a date fisse, straripa ed allaga il territorio circostante, recando danni enormi a quelle laboriose popolazioni agricole.

La situazione, poi, in cui si trova la Calabria, tutti la conosciamo. Fu fissato un contributo speciale per la Calabria, dopo le alluvioni che la colpirono, ma fino a oggi il Parlamento non è mai riuscito a sapere quanto si riscuote con quel contributo, come sono stati impiegati quei soldi, visto che anche in Calabria ancora oggi continuano a verificarsi alluvioni e straripamenti per evitare i quali dovevano eseguirsi lavori capaci di regolare i corsi d'acqua di quella regione.

E non parliamo del franamento del territorio, specialmente nell'Italia meridionale. È di questi giorni la notizia, apparsa sulla stampa, che uno dei tanti paesi della Basilicata, Montalbano Jonico, scivola verso valle, e il caso non è isolato perchè quasi tutti i paesi della Basilicata si trovano in queste condizioni.

Invece di provvedere a queste esigenze, per la tranquillità e la sicurezza di quelle popolazioni, si negano i fondi per questi investimenti strutturali e si destinano 1054 miliardi ad investimenti infrastrutturali.

Arrivati a questo punto, abbiamo il diritto e il dovere di domandarci: perchè mai si è presentato questo disegno di legge per la costruzione di strade ed autostrade, ma soprattutto per la costruzione di autostrade? La costruzione di autostrade, a mio modo di vedere, è richiesta dalle esigenze di ben determinati gruppi del nostro Paese, la F.I.A.T. ed altre case costruttrici di autoveicoli, e la Pirelli, i quali gruppi, tendendo a forzare ulteriormente il consumo dei beni di cui essi

sono produttori, per ricavare più larghi ed immediati profitti, hanno bisogno di autostrade. L'investimento di 1054 miliardi per la costruzione di autostrade è la conseguenza, onorevoli colleghi della maggioranza, di una scelta politica che voi avete fatto, avendo come obiettivo di favorire gli interessi di ben determinati gruppi monopolistici del nostro Paese ed un numero molto, molto limitato di beati possidenti. E questo contrasta con gli interessi della collettività nazionale e con quelli delle popolazioni meridionali in specie.

Perciò la nostra parte politica non può approvare questo disegno di legge, perciò è contro la vostra scelta politica, è contro la scelta che voi avete fatto. Che la spesa preventivata di lire 1054 miliardi serva a favorire, in massima parte, gli interessi dei complessi F.I.A.T. e Pirelli, nonchè quelli dei cementieri del nostro Paese, lo si rileva esaminando la situazione in cui oggi si trovano i sopraccennati due grandi monopoli italiani.

Qual è la situazione attuale della F.I.A.T., di questo grande complesso industriale che noi abbiamo in Italia? Dal 1953 ad oggi la F.I.A.T. ha ammodernato i suoi macchinari, impegnando in questo ammodernamento la somma di 500 miliardi, ed altri 200 miliardi sono già preventivati per ulteriori ampliamenti da compiersi entro il 1963. I costi di produzione dei prodotti F.I.A.T. si sono oggi allineati con quelli degli altri Paesi aderenti al M.E.C. Entrato in vigore tale trattato, definitivamente, si avrà che dopo 12 anni scomparirà il dazio doganale di importazione per gli autoveicoli che provengono dall'estero: oggi già siamo arrivati al 18 per cento di fronte al 30 per cento che si aveva nel 1957.

Sembrerebbe che questo fatto dovesse essere di nocumento per gli interessi della F.I.A.T., invece così non è, perchè secondo il trattato del M.E.C. è stabilito che può entrare nel nostro Paese, esente da dazi doganali, solo il 5 per cento di autoveicoli in rapporto alla produzione nazionale, e poichè la F.I.A.T., attraverso gli ammodernamenti di cui dianzi ho parlato, tra qualche anno sarà in condizioni di produrre un milione di autoveicoli, l'ingresso di 50 000 macchine,

esenti da ogni dazio doganale, certo non porterà alcun nocumento agli interessi della F.I.A.T.

E come la F.I.A.T. così anche la Pirelli e gli altri monopoli sono interessati a che nel nostro Paese si spendano 1054 miliardi per la costruzione di autostrade. Si tenga conto, onorevoli colleghi, che questi due complessi industriali sono riusciti ad autofinanziarsi, non solo, ma ad esportare all'estero enormi capitali. E questo è stato possibile per la compressione dei salari che noi abbiamo avuto nel nostro Paese dal 1953 ad oggi, per la politica che voi, signori della Democrazia Cristiana, avete fatto nei confronti di questi grandi monopoli, non provvedendo ad eliminare la disoccupazione, perchè i disoccupati del Sud potessero fornire lavoro a sottosalaro agli industriali del Nord ed offrendo a costoro, perciò, attraverso il fenomeno della emigrazione all'estero della mano d'opera italiana disoccupata, la possibilità di procurarsi moneta e valuta pregiata con le rimesse che centinaia di migliaia di lavoratori italiani hanno inviato nel nostro Paese o depositate nei nostri istituti bancari. In Italia, in altri termini, si sono creati grandi monopoli che intendono resistere alla concorrenza sul mercato non solo interno ma anche estero, seguendo la stessa strada che si era percorsa tra il 1890 e il 1910. Allora si trattava di creare un'industria, e non si poteva non ricorrere a quei provvedimenti che allora furono attuati; adesso si tratta di creare una capacità di resistenza alla concorrenza che può venire dall'estero e, sia pure con forme diverse, dal 1953 ad oggi, si è ripercorsa la strada seguita in quell'altro periodo storico.

Il monopolio F.I.A.T. oggi, onorevoli senatori, si trova in questa situazione: le automobili costruite negli altri Paesi europei hanno prezzi di vendita di gran lunga inferiori a quelli della F.I.A.T. (le automobili francesi sono vendute al prezzo di 7,20 nuovi franchi al chilogrammo, pari a lire 911; l'Inghilterra vende gli stessi prodotti a lire 1.000 e 46 centesimi al chilogrammo; in Italia le automobili sono vendute a 1.090 lire al chilogrammo). Di qui l'interesse della F.I.A.T. a dilatare al massimo il consumo delle automobili. Per realizzare questo obiettivo occorre spingere i privati ad acquistare le auto, ad in-

vestire i loro capitali in generi voluttuari. Ma per poter ottenere ciò occorrono le autostrade e ad esse sarà provveduto, pertanto, con la spesa di 1.054 miliardi.

Per raggiungere lo scopo cui mira la F.I.A.T. occorre ridurre al minimo la concorrenza della strada ferrata, poco curandosi del disagio delle popolazioni che si vedranno private delle ferrovie. È di questa mattina la notizia, recata dalla stampa, dell'energica protesta, non solo degli uomini politici comunisti, ma di tutti i rappresentanti politici dello Abruzzo contro la progettata eliminazione di circa 400 chilometri di strada ferrata (i così detti « rami secchi ») decisi in quella regione. Per la Puglia, dove vivo io, vi è un progetto di smantellamento di circa 250 chilometri di strade ferrate, progetto che, se realizzato, condannerà quelle popolazioni ad un maggior isolamento, a un aumento del costo della distribuzione delle merci e dei prodotti dell'agricoltura di quelle terre. Infatti la soppressione di questi tronchi comporterà il ricorso all'autotrasporto, e noi sappiamo che il costo del trasporto con automezzi è molto più elevato, specialmente quando si tratta di merci povere come nella maggior parte sono quelle che si producono nell'Italia meridionale.

Collega relatore di maggioranza, vedo che lei fa segni di dissenso. Tenga conto però che io ho parlato di merci povere che devono fare lunghi percorsi, giacchè quando si tratta di merci pregiate e di breve percorso è evidente che conviene il trasporto con gli automezzi; infatti c'è da risparmiare la spesa del trasporto, sia in partenza che in arrivo, da e verso la stazione ferroviaria. Ma quando si tratta di merci povere, di merci che debbono compiere un lungo percorso, come per esempio dei prodotti ortofrutticoli dell'Italia meridionale, esse non possono essere trasportate con automezzi, poichè devono compiere migliaia di chilometri e, avendo bisogno di un'attrezzatura speciale, subirebbero un onere di gran lunga superiore a quello attuale, onere che graverebbe o sul prezzo di vendita al consumatore, ponendo questi prodotti in condizioni di inferiorità mercantile di fronte ad altri prodotti similari, o sul produttore rendendo così la sua posizione più grave di quanto non sia oggi.



Ecco che, per favorire gli interessi della F.I.A.T. e della Pirelli, già si annuncia la eliminazione dal nostro Paese di circa 5 mila chilometri di strade ferrate; si dice che tali strade ferrate costituiscono dei rami secchi, ma in realtà questo avviene poichè si vuole incrementare maggiormente l'uso dell'auto-  
mezzo.

È stato detto, da parte di qualche senatore che è intervenuto in questa discussione, che la costruzione di autostrade nell'Italia meridionale porterà dei benefici economici a quelle popolazioni. Io non sono d'accordo, non soltanto per le ragioni che dianzi ho specificato, ma anche perchè ritengo che, nelle condizioni in cui si trovano le popolazioni dell'Italia meridionale, ben pochi saranno coloro che potranno servirsi delle autostrade con pedaggio. Se si esclude l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per le altre che saranno costruite nell'Italia meridionale si dovrebbe pagare il pedaggio. È già difficile nell'Italia del Sud potersi servire, oggi, di strade, poichè strade non ve ne sono a sufficienza; ebbene, se è difficile alle popolazioni dell'Italia meridionale far fronte alle loro esigenze, se è difficile per esse servirsi di mezzi, anche moderni, proprio per le condizioni in cui si trovano, tanto più difficile, come ripeto, sarà per esse servirsi delle autostrade allorchè dovranno pagare un pedaggio.

Noi riteniamo invece che si dovrebbe favorire l'applicazione delle leggi che abbiamo già in questa materia dando ad esse completa applicazione. Perchè, se ciò avvenisse, risulterebbe con maggiore evidenza la superfluità di autostrade preventivate dal piano che discutiamo. Con la legge n. 463 del 1955, vennero stanziati in dieci esercizi finanziari, cioè sino all'esercizio 1964-65, 120 miliardi di lire per la costruzione di autostrade e per il miglioramento di quelle esistenti. Da tale legge le regioni meridionali non hanno tratto alcun vantaggio. Con la legge n. 126, del 1958, si stanziarono, quale contributo dello Stato a favore delle Province, altri 180 miliardi ripartiti in otto esercizi finanziari e destinati alla sistemazione generale delle strade classificate provinciali.

Da uno studio in proposito dell'ingegner Grissini è risultato che, a seguito dell'applicazione della legge n. 126, sono passati dai Comuni alle Province 51 mila chilometri di strade da sistemare e 25 mila chilometri di nuove strade da costruire, il tutto per una spesa complessiva di 572 miliardi. Le Province invece, ad oggi, hanno ricevuto un contributo di 197 miliardi, i quali, aggiunti ai 97 miliardi spesi dalle Province stesse, fanno un totale di spesa di 294 miliardi, rimanendo così non finanziate la sistemazione e la costruzione di nuove strade provinciali per lire 278 miliardi circa, cioè a dire quasi la metà delle strade di cui ai piani presentati. Nè si pensi che la spesa potrà essere affrontata dalle Province direttamente, date le condizioni deficitarie in cui quasi tutti i bilanci provinciali versano.

Quando si discusse la legge n. 126 fu detto — e, secondo me, giustamente — che le disposizioni in essa contenute dovevano essere approvate al fine di procurare al nostro Paese una rete stradale e di viabilità minore capace di far fronte al dilatarsi del traffico, che esigeva sempre migliori ed attrezzate strade, conformemente alle esigenze del traffico stesso; il quale, per la massima parte, specialmente nell'Italia meridionale, si svolge su strade comunali, provinciali e nazionali.

Già il senatore Amigoni, nella sua relazione al bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1958-59, criticava il fatto che, nel piano di sistemazione della rete stradale italiana, si erano investiti 370 miliardi per la costruzione di autostrade, sulle quali si svolgeva appena il 15 per cento del traffico nazionale, mentre per le strade provinciali e nazionali, sulle quali si svolgeva l'82 per cento del traffico stesso, erano stati destinati appena 410 miliardi da utilizzarsi nello spazio di 7 o 8 esercizi finanziari. Approvandosi ed attuandosi il provvedimento che noi discutiamo, la situazione, secondo me, si aggraverà maggiormente, poichè dei 1054 miliardi previsti dal disegno di legge, quasi tutti saranno spesi per la costruzione di nuove autostrade e pochissimi per le strade statali, mentre neppure un soldo sarà speso per la viabilità minore, la quale rimarrà an-

cora insufficiente alle esigenze del traffico che per la maggior parte si svolge su di essa.

Per le regioni del Mezzogiorno, Isole comprese, la situazione si presenta con carattere di maggiore gravità. Di fronte ad una rete stradale di 131.611 chilometri che si snoda nel territorio del centro-nord, cioè su 178.191 chilometri quadrati di superficie, vi sono appena 43.608 chilometri di strade dello stesso tipo che attraversano tutto il territorio meridionale, che è esteso per 123.035 chilometri quadrati; ossia vi è un rapporto di 616 metri di strade per ogni chilometro quadrato di superficie nel centro-nord e di appena 354 metri per ogni chilometro quadrato di superficie nel sud.

Ora noi meridionali diciamo che sarebbe stato più giusto impiegare gran parte dei 1054 miliardi per completare la rete di viabilità minore specie nel Mezzogiorno, che sarebbe stato più giusto provvedere a coordinare il traffico stradale con quello ferroviario e marittimo, che è molto ma molto deficiente al sud, anzichè dare a queste regioni alcune centinaia di chilometri di autostrade che non serviranno certo gli interessi di quelle popolazioni. Invece, come vi dicevo, di fare questo coordinamento tra il traffico stradale, quello ferroviario e quello marittimo, si annunzia l'abolizione di tronchi ferroviari ritenuti rami secchi, abolizione che colpirà in modo abbastanza grave specialmente le regioni dell'Italia meridionale. Si è detto, come poco fa ricordavo, che la costruzione delle autostrade è la premessa fondamentale per la rinascita delle regioni meridionali e per il loro sviluppo economico; si è detto che la costruzione di autostrade è la premessa per l'elevazione del tenore di vita delle popolazioni meridionali. Onorevoli colleghi, a mio modo di vedere queste affermazioni non hanno alcun fondamento. Le popolazioni del Mezzogiorno non chiedono i pochi chilometri di autostrade affinché la loro condizione economica sia migliorata ed il loro tenore di vita sia elevato; esse chiedono riforme di struttura, esse chiedono una riforma agraria generale, esse chiedono l'industrializzazione del Mezzogiorno, chiedono in definitiva che sia attuata nel nostro Paese finalmente la Costituzione repubblicana, dalla quale at-

tuazione esse potranno avere la prospettiva di un minimo di sicurezza di vita civile. Solo a questo modo si potrà fermare l'esodo di massa che oggi si verifica delle popolazioni meridionali, solo a questo modo si potrà elevare il loro tenore di vita.

Sono queste le ragioni per le quali dichiaro che voterò contro il progetto di legge che noi stiamo discutendo. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

R O D A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, io vorrei, e lo farò, eliminare tutta la parte polemica della discussione. Non parlerò quindi genericamente di monopoli, non parlerò del peso, eventualmente, che il monopolio F.I.A.T. può avere esercitato su questa legge, perchè ne ha già parlato egregiamente il collega Gramigna. E non vorrei neanche parlare degli argomenti che sono stati trattati nella relazione di minoranza, lucidamente elaborata da miei colleghi di partito, perchè in questa relazione si esaminano tutti o quasi gli aspetti del problema, da quello economico a quello finanziario a quello soprattutto della priorità, che mi sembra essenziale perchè, (e mi spiace che l'onorevole Ministro non sia presente) da che mondo è mondo, in una famiglia, prima di comperarsi il *frac*, ci si compera la giacca di fustagno per andare a lavorare. Noi siamo di fronte ad una legge che ci invita invece a comperarci l'abito di società quando manchiamo, nel nostro guardaroba, della giacca di fustagno per andare a lavorare tutti i giorni. Questa legge potrebbe andare quindi sotto l'insegna di legge del *frac*. L'argomento è molto serio e vorrei dire ai colleghi di ascoltarmi benevolmente, come sempre, perchè ci sono, in questo disegno di legge, anche aspetti tragici, se soltanto pensiamo alla statistica delle vittime della circolazione stradale, vittime in continuo aumento. Aspetti tragici ma anche aspetti di carattere finanziario, di priorità, quindi, nella cosiddetta scala dei bisogni.

Onorevoli colleghi, siamo qui in pochi, e ringrazio l'onorevole Zaccagnini di essere venuto, perchè debbo dirgli con tutta franchez-

za che lo chiamerò in causa diverse volte, anche personalmente, perchè so benissimo che lui mette tutta la passione possibile nel dirigerlo il suo difficile Dicastero, ma questo non basta. Onorevole Ministro, occorre anche tener conto dei consigli che l'opposizione si permetterà di darle. Dicevo poc'anzi che, indipendentemente da tutti gli aspetti di carattere economico, di carattere finanziario, di carattere sociale, indipendentemente anche dalle questioni di priorità, l'aspetto che mi ha impegnato più che mai a studiare il problema (e le garantisco, onorevole Ministro, che l'ho studiato al punto da mettermi in contatto diretto con il comandante della polizia stradale di Milano, con i presidenti o vice presidenti degli Automobil club, ed anche con i funzionari dell'A.N.A.S.) è quello tragico del primato dei morti e, degli incidenti che il nostro Paese detiene in tutto il mondo, non solo in Europa.

Onorevole Ministro, le farò grazia della parte polemica. Sarebbe facile ironizzare su questo « sfornamento » a getto continuo di piani: Piano Verde, Piano della scuola, Piano per la ricostruzione ferroviaria, Piano per il finanziamento e l'assicurazione alle esportazioni, finalmente Piano delle autostrade. Sarebbe facile ironizzare su questo Governo di emergenza, sorto circa un anno fa per tamponare una drammatica situazione politica. Un Governo di emergenza, dunque un governo eccezionale, che fa quello che tutti gli altri Governi del suo partito non hanno mai fatto, allorchè erano investiti quali Governi regolari, con regolare maggioranza parlamentare.

Il Governo di emergenza che mi licenzia piani che vanno fino al 2000 ed oltre, non è più un Governo di emergenza, è un Governo soprattutto di straordinaria amministrazione. Un Governo il quale pretende di pianificare tutti i settori della vita nazionale, da quello dell'agricoltura, a quello dei trasporti, a quello della scuola, a quello dell'esportazione, presuppone che abbia dietro di sé una maggioranza così stabile e così consolidata, e oserei dire così massiccia, da consentirgli questa pesante responsabilità di far approvare dal Parlamento piani che impegneranno il Paese per 30, 40 anni, mezzo secolo addirittura!

Governo di emergenza? Ma, onorevole ministro Zaccagnini — io non batterò questa facile strada polemica ma mi atterro rigorosamente all'aspetto tecnico del problema — vorrei domandare a lei, onorevole Zaccagnini, come mai proprio lei, che certamente non avrà alcuna colpa per gli altri piani ambiziosi che toccano tuttavia da vicino anche il suo Ministero, proprio lei nell'ambito del suo Ministero mi dà la prova provata di dare la precedenza all'acquisto del frac anzichè della giacca di fustagno che si deve indossare per il lavoro! Onorevole Zaccagnini, infatti è proprio il suo Ministero quello che deve curare un altro settore che dal punto di vista della priorità non è certamente secondo al settore della viabilità stradale; alludo al settore della casa popolare. Lei mi insegna che i diversi piani Aldisio, Fanfani, Tupini, Romita, che si sono succeduti dal 1948 al 1960, sono ormai pressochè esauriti, se è vero come è vero, statistiche alla mano, che gli stanziamenti previsti dal 1948 ad oggi da questi diversi piani totalizzavano un importo globale di impegni di 1.801 miliardi e che al 31 dicembre scorso questa somma era già stata utilizzata per 1.553 miliardi. Ci troviamo quindi di fronte a dei piani pressochè completamente esauriti perchè realizzati per l'86 per cento. Ed allora, onorevole ministro Zaccagnini, io ho il diritto di chiedere a lei e ai suoi funzionari, perchè questa è questione che interessa direttamente il Ministero dei lavori pubblici, se prima di varare un piano per le strade non sarebbe stato più opportuno, in omaggio a quella legge di priorità, che è soprattutto una legge di buon senso, varare un organico piano per la casa popolare. Che cosa aspetta, onorevole Zaccagnini, a porre attenzione al settore della casa per la povera gente che casa non ha ancora, settore indubbiamente più scottante ed urgente che non quello delle nuove autostrade?

La verità è che nel nostro Paese, in questo momento e con simile Governo di cosiddetta emergenza, vi è solo abbondanza di pietre, di acque termali e di programmi governativi.

Ma, onorevole Zaccagnini, valeva la pena di licenziare un piano quanto mai vago e

indeterminato (non sono parole mie, sono parole dette in un consesso di ingegneri, studiosi, tecnici e docenti universitari, tenutosi a Milano il 13 marzo 1961, il consesso della « Tavola Rotonda » sul quale ritornerò in seguito), valeva la pena di impegnare il Parlamento nella discussione di un documento così generico ed impreciso? La lettura di questa tal relazione di ingegneri e professori milanesi del Politecnico sarebbe già sufficiente a scardinare le conclusioni del provvedimento in esame e a suffragare quindi la proposta del mio esimio collega Solari, relatore di minoranza (al quale va il mio particolare elogio per la sua bella relazione), di rinvio in Commissione.

Non è opportuno, onorevole Ministro, discutere ora questa legge in Assemblea, soprattutto perchè la sua preparazione è stata affrettata; ed io dimostrerò sul piano tecnico le ragioni di questa affrettata preparazione, mentre chiedo scusa una volta ancora e per tutte della causticità del mio linguaggio, che non deve essere interpretato come ispirato da acredine personale nei suoi confronti, onorevole Ministro, ma soltanto dalla passione che mi anima nei confronti di questo, come di tanti altri problemi, particolarmente impegnativi. Aggiungerò anzi che ho un'immensa considerazione nei suoi confronti, onorevole Zaccagnini, anche per la comprensione che lei in altra circostanza ha dimostrato verso mie iniziative parlamentari. Mi riferisco alla legge sugli sfratti. Ed è per questo che io la invito ancora a fare tutto quanto è possibile fare (una volta che io le avrò dimostrato la sua genericità) per rendere il provvedimento in esame maggiormente positivo ed adeguato alle reali esigenze del Paese.

Ho parlato di inopportunità, a motivazione della mia proposta di rinvio in Commissione, senza neppure entrare nel merito degli articoli, se non altro, onorevoli colleghi, per una ragione di amor proprio parlamentare. Io dico infatti che non possiamo decentemente discutere una legge che non è partita dal Governo, il quale si è limitato soltanto ad una formale presentazione di essa, che è invece il frutto del lavoro di altri, che non fanno parte nè del Governo nè del Parla-

mento (fino a prova in contrario). Gli unici che hanno il diritto di legiferare, infatti, sono l'Esecutivo e il Parlamento: all'infuori di questi due organismi nessuno ha il diritto di presentare delle leggi, e ancor meno se queste leggi sono leggi particolari, leggi di parte che tutelano particolari interessi.

Onorevole Ministro, se vogliamo dirci la verità, questa non potrà mai essere chiamata la legge Zaccagnini, perchè semmai potrà essere la legge dell'ingegner Cova, consigliere delegato della Società concessionaria della costruzione di autostrade, e precisamente quella che ha progettato ed eseguito e che ha in concessione la Milano-Napoli (una bazzecola!). E, onorevole Ministro, la tracotanza di questi concessionari giunge al punto di stampare — dico stampare — nella relazione che accompagna l'ultimo bilancio (31 dicembre 1960) queste parole: « La vostra società per le autostrade è stata dall'I.R.I. chiamata a collaborare con l'ufficio studi dell'Istituto alla predisposizione del noto piano autostradale I.R.I., impostato e quindi seguito in tutte le sue fasi di elaborazione dal compianto presidente dell'I.R.I. onorevole Fascetti. Lo studio, fatto proprio e quindi rielaborato dal Ministero dei lavori pubblici » eccetera.

« Fatto proprio dal Ministero dei lavori pubblici »? Vogliamo scherzare, onorevole Ministro? Basterebbe questa affermazione per far bocciare il progetto di legge e per autorizzare non solo noi dell'opposizione, ma tutti i colleghi che hanno a cuore la dignità del Parlamento, ad invitare l'onorevole Ministro (che certamente queste cose non sa perchè non può essere onnisciente) a rigettare questa legge impostata nei cantieri della massima società concessionaria di autostrade del nostro Paese perchè, fino a prova contraria, onorevole Ministro, io non ho mai visto che una società concessionaria spinga il suo altruismo al punto di configurare una legge che sia a favore della collettività e non a favore del proprio portafoglio! E mi dia una risposta precisa, onorevole Ministro, se è in grado di farlo.

Io chiedo scusa, ma tali problemi, che investono anche la dignità del Parlamento, bisogna affrontarli in questa maniera; altri-

menti, non lamentiamoci poi se il Parlamento scade di prestigio, come sta scadendo di anno in anno di fronte all'opinione pubblica! Perchè il Parlamento non ha soltanto il dovere di fare delle buone leggi. Il testo unico sulla circolazione stradale del 1959 era una buona legge, il cui torto forse è quello di essere troppo blanda nelle sanzioni. Che fine ha fatto la legge fondamentale del 1959? Vediamo alcuni passi di quella legge, che fu elaborata dal suo predecessore, onorevole Ministro, e allora constateremo come essa si sia degradata, nella quotidiana applicazione, al ruolo di grida come quelle di manzoniana memoria!

Ebbene, questo è un problema che trascende il settore, pur importante, considerato dalla presente legge, che impegnerà l'economia del Paese per dieci anni, con un esborso finanziario, da parte del contribuente italiano, per oltre 1.050 miliardi. C'è qualcosa di più e di peggio. Si tratta di elaborare finalmente delle leggi che vengano rispettate, si tratta di mettere finalmente il Parlamento in condizione di fare delle leggi con la sicurezza che queste leggi vengano attuate e rispettate. Non ha senso licenziare delle buone leggi, quando si ha la matematica certezza che queste leggi rimarranno poi inapplicate e disattese, come avviene per la più parte delle leggi italiane! Basta con le grida, altrimenti finiamo tutti per screditarci, a cominciare da voi, signori del Governo!

Ecco la ragione del mio impegno. Noi non vogliamo avere nessuna responsabilità in questo continuo discredito del Parlamento, ed ecco il motivo per cui noi socialisti denunciavamo queste cose!

Ritornando al programma delle autostrade, che bisogno c'era, dico io, di sfornare una legge che è quanto mai generica, per quel che ne dicono i tecnici non certamente di parte? Che bisogno c'è di nuove leggi, quando già esiste un ricco programma che investe tutta la viabilità italiana, dalle autostrade alle strade nazionali, alla viabilità minore?

Ma, onorevoli colleghi, vi siete resi conto che ci sono già delle leggi, numerose leggi che ora io vi elencherò, che riguardano questo particolare settore?

Onorevole relatore di maggioranza, collega De Unterrichter, io che ho apprezzato anche le interpunzioni esclamative della sua relazione, la debbo soprattutto richiamare alla legislazione in atto che non ha avuto esecuzione. Da che mondo è mondo, prima di sfornare nuove leggi ci si deve chiedere se le vecchie leggi che riguardano il settore hanno avuto adempimento. In caso affermativo, ben venga la nuova legge, ma in caso negativo applichiamo prima le vecchie leggi, altrimenti tutto va a discredito nostro!

Vediamo un po': per quanto riguarda il programma autostradale vi è già la legge cosiddetta Romita del 21 maggio 1955 e di questa legge, onorevoli colleghi, io vi esorto ad osservare la cartina, allegato n. 1695. Sei anni fa, con la visione panoramica delle necessità viarie del nostro Paese, si è elaborato questo piano. È stato eseguito? In parte sì ma non tutto, anzi in minima parte. E non ci si venga a dire che noi socialisti, nel centenario dell'indipendenza, abbiamo parlato male di Garibaldi dicendo no al piano delle autostrade. Noi oggi non diciamo no al piano delle autostrade ma diciamo no ai piani fantomatici, ai piani pretenziosi, ai piani che, come dimostrerò, non saranno mai attuati. Per il programma previsto dalla legge 12 maggio 1955, cui ho già accennato, furono stanziati cento miliardi per la costruzione delle autostrade. Vi sono molti motivi di perplessità che possono indurre a guardare negativamente, come ha accennato anche qualche collega, a questi piani. Ma io sono il primo ad essere convinto che un certo piano di autostrade, limitato nel tempo, limitato nell'esecuzione e ben delimitato anche nel tracciato, non vago come l'attuale, ci voglia, sia necessario. Sono io il primo a chiedermi il perchè di questo divario africano tra l'economia del meridione e l'economia del nord Italia. E, onorevole Ministro, nella mia modesta conoscenza dei fatti economici, mi sono data una spiegazione di una delle tante concause di questi divari. Veda, onorevole Ministro, il nostro Paese, in confronto a tutti gli altri Paesi europei, è l'unico in cui il baricentro economico non coincide con il baricentro geografico; in Germania, in Francia, nel Belgio, in Spagna, in tutti gli altri Stati europei vi è questa

coincidenza. In Italia sfortunatamente no: nell'Italia il baricentro economico è situato quasi all'estrema propaggine nord — cioè nella Valle Padana — che dista 1.500 chilometri dalla Sicilia. E qui c'è una delle tante spiegazioni delle differenze africane. Ed allora sono io il primo a convenire che bisogna accorciare le distanze tra il baricentro economico e tutto il resto della Penisola. Io conosco quasi tutte le strade italiane, direi come il fondo delle mie tasche; e per lo scopo di accorciare le distanze...

CORNAGGIA MEDICI. Diciamo accorciare i tempi.

RODA. Accorciare le distanze significa accorciare i tempi. (*Interruzione del senatore Cornaggia Medici*). Nelle tue interruzioni sei sempre faceto, ma devi interrompere quando sei preparato. Dicevo, onorevole Ministro, è necessario risolvere questo problema dell'accorciamento delle distanze. E lo sa, onorevole Ministro, qual è il parere dei tecnici in merito a questo problema dell'accorciamento delle distanze? Bastava la grande soluzione a « T » delle autostrade, con un'autostrada nel senso del parallelo, tra la Valle d'Aosta e le Alpi Giulie — si è già costruita la Torino-Ivrea, la si prolungherà da Ivrea ad Aosta, la si congiungerà con il traforo del Monte Bianco, la si proietterà ai confini orientali, verso le Alpi Giulie — col raddoppio delle tragiche autostrade oggi esistenti, senza spartitraffico, e finalmente un'autostrada sull'asta lunga della T, già in corso di esecuzione, la Milano-Firenze-Roma e, perchè no? Reggio Calabria, cioè nel senso del meridiano. Questo sarebbe stato sufficiente: sia pure integrato con altra autostrada parallela da Bologna a Bari. Tutto il resto significa ambizione sprecata, quattrini sprecati in ordine a quelle istanze di priorità insoddisfatte ancora nel nostro Paese.

Programma autostradale. Legge 21 maggio 1955, 120 miliardi stanziati: 100 miliardi per la costruzione di autostrade con contributo medio statale in ragione di un terzo, equivalente perciò alla spesa complessiva di 300 miliardi; 20 miliardi accordati alla A.N.A.S. per la costruzione di strade nel

Mezzogiorno. Legge 21 marzo 1958: contributo statale di 6 miliardi per la Venezia-Trieste. Legge 13 agosto 1959, 50 miliardi stanziati a favore dell'A.N.A.S. per l'autostrada Palermo-Catania-Messina e per alcuni raddoppi già effettuati quasi integralmente: la Milano-Brescia, la Serravalle-Genova, il cui raddoppio è dato erroneamente nella vostra legge come già completato e non lo è ancora; la Genova-Savona, che ha avuto lo vicissitudini, i ritardi, le remore che noi tutti conosciamo. Inoltre, a carico dei privati, la Firenze-Mare, la Torino-Milano (l'autostrada della Fiat) e la Pompei-Salerno. Non bastava forse questo programma, per il momento? I 50 miliardi, però, a carico dello Stato per la Palermo-Catania e per i raddoppi, dobbiamo dirlo, sono diventati 115: le dilazioni, gli interessi composti, le incertezze di esecuzione faranno costare queste autostrade una cifra più che doppia di quella prevista dalla legge!

Attenti bene anche a questo argomento: costi reali e preventivi e tempi di esecuzione. La nostra perplessità è motivata anche dai costi. Per la Milano-Napoli, per esempio, sapete qual era il costo previsto? 185 miliardi, che divisi per il numero dei chilometri davano un costo di 250 milioni al chilometro.

Ebbene, nella relazione, mai abbastanza citata, della Società concessionaria per la costruzione di autostrade si dice: « Ormai siamo in possesso dei dati definitivi: l'autostrada Milano-Napoli non costerà 185 miliardi perchè i nostri accertamenti al 31 dicembre fanno già ascendere il costo a 283 miliardi ». Quindi l'Autostrada del Sole ci costerà il 40 per cento in più per il momento salvo ad aumentare ancora successivamente: allora non ci costerà più, onorevole Zaccagnini, 250 milioni a chilometro, ma, a conti fatti, esattamente 355 milioni a chilometro. Ed allora che credito possiamo dare ai suoi preventivi, a quelli dei suoi funzionari, sia per il prolungamento di questa autostrada Milano-Napoli, quando voi inizierete i lavori, che dovrebbero essere completati nel quinquennio a partire da oggi, fino a Reggio Calabria? Abbiamo tutto il diritto di non credere ai vostri preventivi, di non credere ai vostri tempi di esecuzione, se è vero, come

è dimostrato, che i vostri preventivi fallano addirittura del 40 per cento.

Tre leggi quindi per le sole autostrade non completamente attuate; poi ci sono le leggi per le strade statali. Ma vedete un po' che programma massiccio! Per le strade statali c'è la legge 21 novembre 1956, che prevede mutui all'A.N.A.S. per 50 miliardi; c'è la legge del 13 agosto 1959 che si ispira alla parte più urgente del programma stradale per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di grande comunicazione con priorità per gli impegni presi a Ginevra qualche anno fa. È questa una legge che stanziava 200 miliardi in dieci anni per questi lavori, 1960-1969-1970. Onorevole Zaccagnini, questo impegno ha trovato esecuzione nei preventivi del suo Ministero? No davvero. E perchè allora costruire nuovi castelli di carta? Questa è un'altra domanda che le pongo; a lei la risposta.

Abbiamo esaminato il programma delle autostrade, abbiamo esaminato il programma delle strade nazionali, esaminiamo anche il programma, le leggi cioè che sono già in cantiere, per la rete viaria secondaria; secondaria di nome, ma non certamente secondaria come importanza alle autostrade. Qui soccorre la legge 12 febbraio 1958, quel famoso passaggio alle Province delle strade comunali e allo Stato delle strade provinciali, passaggio che ha causato più male che bene, onorevole Ministro; ed io glielo dico per esperienza acquisita. Qui ci sono degli onorevoli colleghi liguri; ebbene, onorevole Ministro, pochi giorni fa l'unica strada di collegamento al sud della Francia con Roma e il Mezzogiorno d'Italia era interrotta. L'unica strada di collegamento è la Ponte San Luigi-Genova-Sestri Levante-Bracco-La Spezia-Roma. A Chiavari c'è la famosa Galleria delle Grazie e dopo la Galleria delle Grazie c'è una strada che è in continuo franamento e rifacimento: di qui le interruzioni anche totali del traffico: e non le ricordo le difficoltà iniziali di passaggio che si incontrano appena usciti dalla Francia, cioè da Ponte San Luigi a Sanremo, perchè io, che l'ho fatta un mese fa quando ancora non c'era il traffico che c'è adesso e che ci sarà maggiormente fra qualche giorno, ho dovuto aspettare delle ore per transitare,

perchè c'è il senso unico su un'unica strada, in parte franata anche quella. Questa è l'accoglienza che riserviamo ai turisti.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
E l'autostrada prevista da questo piano a cosa serve?

R O D A . Ripeto ancora, che prima di comperarmi il *frac*, ho bisogno della giacca di fustagno per vangare il campo, e la giacca di fustagno, in questo caso, consiste nel sistemare adeguatamente e definitivamente la strada nazionale prima di fare l'autostrada

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Bisogna farne una nuova perchè l'Aurelia non si presta ad essere sistemata.

R O D A . Dicevo che la famosa legge che ha passato le strade provinciali allo Stato e quelle comunali alle Province è una legge che ha gettato la polvere negli occhi ai creduloni, ha fatto più male che bene. Perchè? Prendete il caso della Genova-Chiavari. C'è da prevedere che quanto è accaduto un mese fa si ripeterà alla prima alluvione, e non si transiterà, e le macchine dovranno deviare sulla Scoffera per poi ridiscendere. Ebbene, c'è una strada, che adesso è passata all'A.N.A.S., che collega la Riviera di Levante direttamente con Milano, saltando Genova e la sciagurata, non dico soltanto disgraziata, viabilità di Genova, città che tutti conosciamo. È la strada, oggi nazionale, Arquata Scrivia - Scoffera - Chiavari. Ebbene, quando era strada provinciale, si transitava magnificamente, il fondo stradale era curato lodevolmente.

Adesso che è stata promossa al rango di strada nazionale, non si transita più, perchè è poco più di un tratturo. L'ho percorsa io cinque giorni fa. Ecco il vantaggio di certe promozioni! Ed è l'unica strada che potrebbe alleggerire il traffico impossibile della camionabile Serravalle-Genova per quelli diretti alla Riviera di Levante.

I problemi, onorevoli colleghi, non basta risolverli sulla carta, bisogna risolverli in pratica e bisogna conoscerli direttamente. Quella legge di promozione, onorevole Zaccagnini, stanziava 180 miliardi a carico dei bi-

lanci dal 1957-1958 al 1964-1965 a favore dei bilanci delle Province, per finanziare all'80 per cento le spese di rifacimento delle strade provinciali e la loro manutenzione. Questi fondi non sono stati neanche lontanamente impegnati, tanto è vero che le strade nazionali ex provinciali sono quelle che sono e quelle comunali diventate provinciali sono purtroppo quelle che sono. Ho qui in proposito un rapporto dell'A.N.A.S.

Ma non basta. Oltre quei 180 miliardi ce ne sono altri 182, previsti dalla medesima legge per la Cassa per il Mezzogiorno.

Vi ho con ciò enumerato tutti i progetti di legge che riguardano i tre settori: autostrade, strade nazionali, viabilità minore. Che bisogno c'era, dal momento che queste leggi, che hanno cominciato ad avere attuazione nel 1955, non sono ancora arrivate a compimento, di presentare un altro piano? Prima si esegua quanto è già stabilito dalle leggi approvate, poi si passi ad altri progetti.

Ma c'è di più. Questo quadro va completato con la nuova legge sull'A.N.A.S. del 7 febbraio 1961 che comporta una importantissima innovazione, perchè stabilisce che, a cominciare dall'esercizio 1961-1962, il contributo annuo del tesoro sarà commisurato in base al 12 per cento su tutti i gettiti delle imposte sui carburanti, sugli olii minerali, sulle tasse di circolazione. Voi, signori del Ministero dei lavori pubblici, avete fatto dei calcoli? Avrebbero dovuto essere stanziati in bilancio, in base al 12 per cento sul presunto gettito della imposta di consumo dei carburanti, degli olii minerali, delle tasse di circolazione, 68 miliardi. Con questi 68 miliardi l'A.N.A.S. avrebbe cominciato a mettere un po' d'ordine nei tratturi che vi ho denunciato; ebbene questi 68 miliardi sono diventati 28, nel bilancio 1961-62.

Perchè questo? Allora non ci si venga qui a raccontare fanfaluche, onorevole De Unterrichter, a dire che l'opposizione è per partito preso contro le autostrade. L'opposizione è semplicemente contro la caccia alle farfalle sotto l'arco di Tito, perchè senza i promessi stanziamenti, ora dovuti a seguito di regolare legge, l'A.N.A.S. non può risanare le strade italiane!

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Ho avuto l'impressione che siete contro le autostrade!

RODA. Lei evidentemente non ha letto la relazione del collega Solari, non l'ha letta perchè diversamente non direbbe queste cose. Si sarà almeno accorto che qui io non parlo per impressioni, ma parlo di precisi dati di fatto? Lo faccio perchè questo è il mio dovere!

Onorevole Ministro, il Piano delle autostrade dell'ingegner Cova deve essere discusso, e allora discutiamolo. Questa è una legge quanto mai indeterminata per quanto riguarda la parte tecnica e quella dei tempi di esecuzione, sibillina per quel che concerne i tracciati, ed addirittura evanescente per tutto quel vasto programma da affidarsi all'I.R.I. Ma è stranamente precisa e categorica invece per quanto riguarda la parte finanziaria. All'ingegner Cova, padre putativo della legge, interessa infatti la parte finanziaria e assai meno la parte esecutiva. Ecco allora come si spiega la genericità, l'indeterminatezza della parte tecnica e la precisione al centesimo della parte finanziaria, soprattutto per quella parte che riguarda nuove concessioni da affidare alla società dell'ingegner Cova!

Onorevole ministro Zaccagnini, un altro valido motivo della nostra perplessità e della nostra opposizione è dato dal fatto che all'articolo 7 della legge in esame si stabiliscono concessioni di carattere fiscale che investono il settore del registro, il settore delle imposte indirette, il settore delle imposte dirette, senza peraltro specificare a quanto ammontano queste esenzioni. Ora, prima di approvare una legge, è nostro diritto sapere se le concessioni che noi andiamo a elargire saranno pari a una lira, a un miliardo, a dieci miliardi o a cento miliardi. Lei tace. E tace anche il consigliere delegato dell'autostrada Milano-Napoli; tace perchè non ha interesse a dirci a quanto ammonteranno le nuove agevolazioni fiscali, di cui la sua società sarà la principale beneficiaria.

Allora noi abbiamo il dovere di colmare queste lacune, perchè gli onorevoli colleghi



della maggioranza sappiano almeno che cosa delibereranno quando voteranno l'articolo 7. Forse vi tedio, ma vi rendo un notevole servizio, onorevoli colleghi della maggioranza; perchè vi illumino sulla portata fiscale di tale articolo e vi evito di votare senza precisa cognizione di causa.

Orbene, mentre con la legge 26 marzo 1955 (la legge Romita) le agevolazioni fiscali accordate ai concessionari riguardavano soltanto la registrazione degli atti di convenzione e di finanziamento, per cui era prevista appunto la franchigia in tassa fissa, (mentre su tutto il restante venivano corrisposti regolarmente i tributi), con la nuova legge, all'articolo 7, l'esenzione fiscale viene estesa a tutta una vasta gamma di contratti, di appalti, di forniture per manutenzione, eccetera. Inoltre tali agevolazioni non concernono soltanto l'imposta di registro, ma si estendono financo al settore più importante, quello delle emissioni di obbligazioni (i cui interessi saranno esenti da tasse).

Morale: tutte le obbligazioni sono soggette ad imposta, quelle che verranno emesse dalla Società diretta dall'ingegner Cova, invece, saranno esenti.

C A R E L L I . Chi è l'ingegner Cova?

R O D A . L'ingegner Fedele Cova è semplicemente l'amministratore delegato della Società concessioni e costruzioni autostrade, titolare attualmente della modesta concessione dell'autostrada Milano-Napoli, che costa poche centinaia di miliardi all'Erario (soltanto 253 miliardi). È la Società che ha rinunciato alla concessione...

C O R B E L L I N I . È una Società controllata dall'I.R.I.

R O D A . Onorevoli colleghi, sono lieto che mi interrompiate. Inoltre, anche se ci dedicheremo qualche giorno di più a trattare questa legge, sarà tanto di guadagnato. Ora, questa società ha rinunciato spontaneamente alla sua concessione, perchè è chiaro che si riserva di prendere in concessione anche le autostrade attualmente gestite dall'A.N.A.S., ormai da anni ammortizzate. Ciò spiega la generosità della Società dell'ingegner

Cova, che ha rinunciato senza corrispettivo a suoi diritti. Siamo forse degli ingenui, onorevoli interruttori?

C A R E L L I . La Società ha costruito anche delle strade emiliane?

R O D A . Che cosa significa questo?

C O R B E L L I N I . Comunque è una Società controllata dal Ministro delle partecipazioni statali.

R O D A . Dicevo dunque che l'esenzione fiscale investe anche il settore dell'I.G.E., la cui portata è nota; esenzione I.G.E. persino sul consumo dell'energia elettrica: badate bene, non già l'energia necessaria per la sola illuminazione delle autostrade (il che sarebbe ancora il meno) ma tutta quella che sarà necessaria per l'esecuzione dei lavori. Dunque, noi facciamo pagare l'imposta di consumo sulla lampadina che rischiara l'abituro, la stalla dove vivono, in promiscuità, uomini e bestie, al pecoraio della Sila, ma esentiamo la Società delle autostrade dell'ingegner Cova. Inoltre la franchigia comprenderà pure l'I.G.E. sui diritti di pedaggio ed altri proventi (pubblicità, eccetera).

E ciò rilevo, indipendentemente da una considerazione molto importante, onorevole Zaccagnini, che riguarda il dovere dello Stato moderno di non operare una commistione ibrida e invereconda fra costi e ricavi. Invero uno Stato moderno ha il diritto e il dovere di sapere cosa gli costa un determinato servizio. Potrei infatti anche ammettere che si largheggi con contributi statali non solo del 4 per cento, ma con un 5 per cento, o se si vuole, in via di ipotesi, anche con un 6 per cento, alle spese di costruzione, ma tutti noi, e soprattutto lo Stato, abbiamo il dovere di sapere quali sono i costi di costruzione e di gestione.

Invece siamo di fronte ad una commistione fra costi e ricavi, che sarebbe bastevole a far bocciare non già un Ministro, ma un candidato ad un esame di ragioneria. (*Approvazioni dalla sinistra. Commenti dal centro.*)

Io ho calcolato un po' questi costi, ci sono esenzioni che spaziano in tutti i settori. Val la pena, io credo, di sapere qual è lo strappo

che noi pratichiamo, con le nostre esenzioni oggettive, al principio della generalità del tributo. Saranno esenti gli immobili delle ditte concessionarie dalle normali imposte e sovrimeposte.

Pure saranno esenti dalle imposte di consumo tutti i materiali occorrenti per la costruzione e la manutenzione di autostrade. Ma, onorevole Ministro Zaccagnini, si è data la briga lei di fare un po' di conti? Badate, io non ho preso nemmeno come buoni i conti del collega Solari, riportati nella sua commendevole relazione; ho voluto controllare i suoi conteggi e sono giunto addirittura al di là delle sue conclusioni.

Il senatore Solari calcola che l'esenzione fiscale sarà, grosso modo, dell'8 per cento su tutto il costo delle autostrade. Collega Solari, hai sbagliato in difetto. Il costo delle esenzioni tributarie che noi concederemo ai concessionari delle autostrade, sarà invece superiore all'8 per cento.

(Sarà superiore per i seguenti motivi. La imposta generale sull'entrata sugli appalti è del 3 per cento; la tassa di registrazione dell'appalto è dell'1 per cento; totale (su cifre di centinaia di miliardi) 4 per cento; poi c'è il contratto di appalto fra Stato e Società concessionaria, e ancora ci sono le imposte sui consumi, a favore dei Comuni.

Io ho spinto la mia diligenza ad interpellare la stessa Società concessionaria.

A quanto ammonta l'eventuale esenzione sul dazio-consumo sui materiali, per ogni chilometro? La risposta della società concessionaria dell'autostrada Milano-Napoli è che all'incirca, l'agevolazione fiscale che verrà accordata con l'esonero dall'imposta di consumo sul materiale di costruzione sarà di 1 milione e 250 mila lire al chilometro. Dobbiamo pure metterlo in conto!

Ed allora, onorevole Ministro, prima di tutto rimandiamo in Commissione la legge. Lei avrà la bontà di dirci a quanto ammontano queste agevolazioni fiscali, e poi la legge tornerà in Aula. Io le chiedo che non si perpetui il sistema di vedere al buio!

La quinta Commissione del Senato, presieduta egregiamente dal mai abbastanza elogiato collega senatore Bertone, intemerato custode del nostro bilancio, ed alla quale io appartengo ormai da 8 anni, la quinta Com-

missione, dicevo, cerca disperatamente di opporsi al malcostume delle esenzioni fiscali, perchè in uno Stato moderno laddove si cominci con le esenzioni fiscali si comincia anche con l'arbitrio fiscale. E noi siamo contro l'arbitrio, perchè se c'è un senso in uno Stato moderno, questo senso consiste nello equiparare tutti i cittadini di fronte al fisco; altrimenti si ritorna allo Stato medioevale, si ritorna alla politica finanziaria del principe che faceva pagare i balzelli ai suoi amministrati ma esonerava se stesso.

Su questo ci siamo dunque battuti da sempre in Commissione finanze e tesoro, ed è con mia grande meraviglia che la Commissione stessa (mi capita per la prima volta di dissentire dal Presidente Bertone, spero sia l'ultima) ha lasciato passare questa esenzione che è di oltre l'8 per cento sul costo, anzi l'ha perfino giustificata! Ma l'8 per cento di esenzione su un programma di costruzioni di 1050 miliardi significa concedere una esenzione di 80 miliardi come minimo. Quindi, questa legge, come minimo, introduce un principio esiziale, quello delle esenzioni oggettive, che ci costerà non meno di 80 miliardi. Val la pena di discuterne mi pare!

È vero che l'onorevole ministro Zaccagnini mi risponderà — ma io lo voglio precedere —: senatore Roda, ha letto bene la legge? Sì, noi regaliamo tutte queste esenzioni alle società concessionarie: saranno 80, 100, 120 miliardi di esenzione? Ce lo deve dire lei. Però, l'onorevole Zaccagnini ci dirà che le concessionarie sono tenute a pagare, ai sensi dell'articolo 7, cinque centesimi per ogni mille lire del costo di costruzione. Ma cinque centesimi ogni mille lire significa far pagare cinquantamila lire all'anno per ogni miliardo di lavori eseguiti. Abbiamo già visto che su un costo di autostrade previsto per 1.000 miliardi, si rinuncia ad un prelievo di tributi nell'ordine di 80-100 miliardi. Ma 100 miliardi in tasca alle società concessionarie frutteranno, come minimo, al 5 per cento, cinque miliardi. In altre parole le concessionarie acquistano una rendita perpetua di almeno 5 miliardi all'anno con gli interessi su quanto non si è pagato in imposte, per pagare invece 50 milioni all'anno di tributo, in ragione di 5 centesimi per mille lire su un complesso di costi di 1.000 miliardi, cioè per

sacrificare una centesima parte. Ecco il senso che hanno certe esenzioni fiscali, se tradotte sul terreno squisitamente finanziario e pratico che non ammette obiezioni, perchè uno più uno farà sempre due! Ed allora sul terreno finanziario consegneremo 100 con la mano destra e riprenderemo uno con la mano sinistra.

Ma si tratta di una legge addirittura contraddittoria nei suoi principi informativi perchè, onorevole relatore De Unterrichter — e debbo richiamarla ripetutamente in causa — ella ribadisce nella sua relazione (ed il Ministro nella sua) un principio che non c'era bisogno di ricordare, perchè fondamentale nelle concessioni: il principio della retrocessione. Ma non vi è concessione che non si basi su questo principio. Che cos'è il diritto di concessione, in parole povere, se non questo? Tu godi di un privilegio per x anni, che lo Stato ti accorda: alla fine di questi x anni mi ripristini nella mia sovranità. Ed allora tutti d'accordo, il Governo, l'onorevole relatore di maggioranza a richiamare questo principio lapalissiano del diritto di retrocessione. Ma l'affermazione di questo principio non vi sembra contraddittoria quando, in questa legge, voi operate contrariamente al diritto di retrocessione, se è vero come è vero che tutte le autostrade lombarde, la Genova-Serravalle, la Genova-Savona, strade in gran parte ammortizzate, anzichè continuare a gestirle direttamente attraverso la A.N.A.S., le date in concessione? Ma è veramente una cosa inaudita: affermiamo il principio della retrocessione ed affidiamo in concessione strade che sono già state ammortizzate, strade che rendono, strade, onorevole Zaccagnini, che sono pervenute allo Stato quando erano passive. Perchè quando le aziende sono passive allora si crea l'I.R.I. e lo Stato paga, Pantalone paga. Queste strade, che sono le strade di Puricelli, sono pervenute allo Stato negli anni 1938, 1939, quando erano passive; allora Pantalone le ha prese in concessione; adesso che le abbiamo rimesse in sesto e rese redditizie le diamo in concessione. Così si difende il principio della retrocessione allo Stato? Onorevole Ministro e lei, onorevole De Unterrichter, spiegatemi questo bisticcio. Ma c'è di peggio: l'onorevole De Unterrichter va an-

che oltre perchè si preoccupa della ristrettezza di tempo: 30 anni, egli si chiede, saranno sufficienti per l'ammortamento? Ed aggiunge: io mi propongo di introdurre un emendamento — che sarà certamente accolto dal Governo — per cui, se i 30 anni saranno insufficienti ad ammortizzare le concessioni, diventeranno 40 o 50.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Se i pedaggi sono bassi, se si vogliono ridurre, è logico che vi sia qualche compenso. Ad ogni modo in America questa è la via che si segue.

RODA. Lei ha viaggiato sulle strade d'America? Conosce come sono attribuite le concessioni in quel Paese? Perchè allora non parlerebbe in tal modo. E lo sa che sulle autostrade americane si impone il limite di velocità?

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Parli della legge sulle concessioni, non della velocità.

RODA. Io parlo della legge del buon senso. Una concessione di 30 anni è più che sufficiente per ammortizzare il costo delle autostrade, specialmente con le tariffe in atto nel nostro Paese.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Ci parli a questo proposito delle autostrade americane, sulle quali ha viaggiato.

RODA. Perchè non mi invita a parlare anche delle autostrade sovietiche, dal momento che ci siamo?

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Se lei studia il piano Kruscev, vi troverà qualcosa sull'argomento.

MILILLO. Perchè non parliamo delle autostrade italiane?

RODA. Esatto, stiamo alle autostrade in discussione!

Non dirò poi del calderone delle concessioni che verrà fuori dall'attuale legge. Abbiamo diverse forme di concessione: con-

cessioni all'A.N.A.S. e concessioni a privati. Attualmente l'A.N.A.S. gestisce i tronchi che ho ricordato. La Serravalle-Milano è invece gestita dalla Società autostrade Serravalle-Milano; la Milano-Torino è gestita praticamente dalla Fiat; l'Autostrada del Sole è gestita da altra società che ho più volte citato. Incominciamo veramente a non capirci più niente: invece di unificare le concessioni, le suddividiamo, le polverizziamo, creiamo il caos.

L'onorevole Crollalanza, che non vedo presente, ha trattato il problema del Meridione; egli ha affermato che abbiamo bisogno di strade nel Meridione. Io ne ho già accennato, con quel mio concetto delle autostrade a « T », vale a dire la dorsale in senso del meridiano, l'asta più lunga della « T », e la dorsale in senso del parallelo, l'asta più corta. Questo con raccordi aderenti, naturalmente, e col tronco sussidiario autostradale dell'Adriatico. Ma la grossa questione rimane quella del Meridione. Ebbene, sa, onorevole Ministro, che cosa dice l'Automobile Club a tale proposito?

Le leggo qualche passo veramente interessante. L'Automobile Club certamente non è sospetto in materia. L'Automobile Club, per quanto riguarda le strade del Meridione, osserva: quando abbiamo creato le autostrade e mancano le altre infrastrutture necessarie per le esigenze turistiche, cioè i posti ricettivi, gli alberghi per il turismo di *élite* e soprattutto per il turismo di grande massa, quando, peggio ancora, non abbiamo collegamenti e non li avremo tra le autostrade e i centri turistici, mi dite a che cosa servono

le migliaia di miliardi spesi per costruire le autostrade nel Mezzogiorno, che saranno fine a se stesse? Ed allora sorge il problema della strada nel Mezzogiorno, che è un problema meridionale, ma che non consiste tanto nell'autostrada quanto nella esigenza di nuovi tracciati, perchè è pacifico che ormai la viabilità meridionale, sorta con criteri tecnici ormai superati (basta pensare alle condizioni politiche di un tempo del Meridione) con quel complicato tracciato di strade tormentate nei loro percorsi, postula come prima esigenza non l'autostrada, ma lo svecchiamento della strada normale: cioè il problema da risolvere è di correggere gli attuali tracciati, renderli più scorrevoli e meno campanilistici, migliorare la rete meridionale, abolire i tratturi del Mezzogiorno, dare dignità alla parola « strada » nel Mezzogiorno! Questo è il problema delle strade nel Mezzogiorno, onorevole Crollalanza, se non finiamo ancora una volta per inseguire le farfalle sotto l'arco di Tito! E che non siano soltanto mie opinabili considerazioni, è dimostrato dalle riserve che sempre l'Automobile Club eccipisce a proposito di autostrade nel Sud.

Infatti l'Automobile Club dice: « Se si prendono i risultati delle indagini fatte dall'Automobile Club noi ci troviamo di fronte ad una precisa indicazione: ad una insistenza unanime sul miglioramento dei percorsi locali, perchè, per essere sostenute nella base da un'esigenza turistica presunta o reale che sia, pongono comunque il problema dell'importanza della funzione dei nuovi innesti... ».

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue R O D A). Onorevole Ministro, vuol sapere che cosa ne pensa a proposito di collegamenti l'ingegner Cova, il nostro maggiore concessionario, consigliere delegato della Società per la costruzione dell'autostrada Milano-Napoli? Ed apro la relazione di bilancio che le girerò volentieri, perchè an-

che anche lei la legga. Essa così recita, rivolgendosi agli azionisti: « Ultimo elemento sul quale richiamo la vostra attenzione è quello della inadeguatezza dei raccordi tra autostrada e viabilità minore. Unica opera realizzata nel corso del 1960 — cioè mentre veniva portata a compimento l'autostrada

Milano-Firenze — è stata il raccordo tra la stazione di Bologna nord e la Via Emilia ».

« Nulla è stato fatto per tutte le altre stazioni; non solo, ma la situazione si è notevolmente aggravata con l'apertura al traffico della Bologna-Firenze. I raccordi della stazione di Pian del Voglio e di Barberino di Mugello, sono costituiti da strade classificabili a ruolo di mulattiere ».

Questo è stampato: dunque abbiamo costruito, è vero, l'Autostrada del Sole, ma i raccordi con le strade normali, (senza di che l'Autostrada non ha senso alcuno) o mancano o sono costituiti da strade classificabili al ruolo di mulattiere. Va bene così, onorevole relatore De Unterrichter?

Ho sin qui sviluppato la parte economica e la parte finanziaria del problema, ma rimane una questione per me fondamentale, e nel trattarla mi rivolgerò a lei, onorevole Ministro, che porta il cilicio, senza colpa, di errori dei suoi predecessori. Non mi sento, infatti, di imputare a lei, personalmente, un passato, anche recente, di errori di fondo. Sappiamo quale dovrà essere il suo sforzo e siamo qui per aiutarla, per dare il contributo della nostra critica che, se apparentemente può sembrare astiosa, fundamentalmente è onesta, è costruttiva. Ebbene, piuttosto che al Ministro, io mi rivolgerò ora all'umanista Zaccagnini, al medico Zaccagnini, per quella parte che riguarda gli incidenti stradali. Mi soffermerò ancora per pochi minuti su questo disegno di legge, chiedendovi scusa per avervi intrattenuto forse più del dovuto, ma debbo anche dirvi, con la confidenza che ormai è stabilita tra noi e che deriva dai lunghi anni di lavoro in comune che, stavolta, io parlo anche per assolvere ad un mio doloroso impegno morale. La mia famiglia è stata funestata da un incidente gravissimo, sull'autostrada Milano-Torino. Mia sorella ha perso l'unico figliolo di 29 anni, arpionato proditoriamente su quella autostrada, e la piena colpevolezza dello sciagurato che ha investito è stata provata dal verdetto della Corte di Novara dove il Presidente è andato oltre le richieste dello stesso Pubblico ministero.

Onorevole Ministro, lei giustifica le autostrade con una considerazione che ci deve toccare tutti da vicino, nella coscienza, con

la considerazione di quell'inumano stillicidio di sangue che avviene quotidianamente sulle strade del nostro Paese.

Ecco ancora le grigie statistiche che sono un po' la mia materia. Facciamo dei raffronti omogenei tra il tributo di sangue che avviene sulle nostre strade e quello che avviene in Paesi che hanno anche meno autostrade di noi. Ebbene, c'è una pubblicazione dell'Automobile Club, che ringrazio ancora per l'ampiezza delle notizie che ha voluto darmi. In che situazione ci troviamo? Rapportati i morti (coloro che muoiono nel momento stesso dell'incidente, non quelli che muoiono dopo) con il numero dei veicoli in circolazione (unico confronto omogeneo che si possa fare) la statistica ci dice cose tragiche nei confronti del nostro Paese. Ogni 10.000 veicoli circolanti in Francia, nel 1960 si verificarono sei morti; in Inghilterra, dove circola un numero doppio di veicoli rispetto all'Italia, (dodici milioni di veicoli di fronte a sei milioni nostri, compresi i 3 milioni e mezzo di veicoli a due ruote) in Inghilterra, cinque morti ogni 10 mila veicoli; negli Stati Uniti, dove sulle autostrade a tre-quattro corsie e spartitraffico centrale, chi va ad oltre 60-80 miglia all'ora viene fermato e la patente non la rivede più, come avviene sull'Autostrada che unisce il centro di New York, Manhattan attraverso il ponte sull'Hudson, con il New Jersey, un'autostrada a senso unico e diverse corsie, ove chi si fa trovare ad andare ad oltre le 80 miglia all'ora non circola più negli Stati Uniti...

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
A lei sfugge che il riferimento non va fatto al numero dei veicoli, ma al numero dei veicoli chilometro. Le sue statistiche sono vuote di contenuto se prospettate così.

RODA. Le dico subito che da solo non sarei mai arrivato a formulare queste statistiche; queste sono statistiche dell'Automobile Club; se le licenzia, onorevole De Unterrichter, è perchè, le piaccia o non le piaccia, sono statistiche serie.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Sono serie, ma bisogna interpretarle giustamente.

R O D A . Ma è serio, io penso, con l'unico dato certo che possediamo, cioè il rapporto fra incidenti e automezzi in circolazione.

Dicevo dunque: sei morti per ogni 10 mila veicoli in Francia, cinque morti in Inghilterra, 5,4 negli Stati Uniti di America, 12,5 in Italia. Siamo oltre al doppio, in questo sciagurato primato!

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Le spiegherò nella mia risposta.

R O D A . Cerchi di essere obiettivo come mi sforzo di essere io.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.  
Lei dicendo questo sostiene la necessità di costruire autostrade.

R O D A . Non si metta in disaccordo con lo stesso ministro Zaccagnini che queste cose le sa, le sente, le comprende, perchè come medico nessuno meglio di lui capisce il valore della vita umana. Onorevole De Unterrichter, a queste sue obiezioni ha risposto anni fa l'onorevole Togni nel licenziare il codice della strada. L'onorevole Togni il 6 maggio 1959, licenziando la buona legge che dovrebbe regolare la circolazione stradale, diceva: « Finalmente abbiamo in mano lo strumento per eliminare il bagno di sangue sulle strade italiane. Guerra senza quartiere contro il disordine, l'indisciplina e la morte ».

La risposta venne immediatamente all'onorevole Togni. Nei primi tre mesi stessi del 1960, il numero dei morti e dei feriti aumentò del 32 per cento in confronto ai primi tre mesi del 1959. Ecco la risposta all'onorevole Togni che, con tutte le buone intenzioni, bisogna riconoscerlo, aveva compiuto il possibile per dare al Paese un Codice stradale adeguato ai tempi ed alle necessità.

Ed allora, onorevoli colleghi, qui non si tratta più di problemi di autostrade, non si tratta più di un problema settoriale, si tratta di un problema di dignità collettiva del Parlamento. Il problema è il seguente: se una legge non politica, come quella sulla disciplina del traffico, la quale avrebbe dovuto mettere a freno finalmente l'anarchia

sanguinosa imperante sulle strade del nostro Paese, estirpare la mala pianta dei banditi della strada; se una legge precisa, assoluta, organica, salutare, che ci protegge nella vita, come è il Codice della strada, è rimasta disapplicata, e se siamo costretti ancora a metterci alla guida di un'automobile con terrore al pensiero del banditismo di pochi, dilagante e non represso, allora è inutile che stiamo qua ad elaborare delle buone leggi, come era, ripeto, quella del 1959, perchè evidentemente non riusciamo a fornire alla maestà della legge gli strumenti necessari perchè essa sia rispettata ed onorata!

Onorevoli colleghi, di questo passo noi declassiamo il Parlamento. Facciamo un esame di coscienza: se non siamo in grado di fare rispettare le leggi più sacrosante, quelle che tutelano la vita dell'individuo, che cosa facciamo noi, in Parlamento? Non varrebbe la pena di dimetterci in massa? E la verità è, purtroppo, che la legge sulla disciplina della circolazione, che secondo le buone intenzioni del ministro Togni doveva costituire una remora efficace contro il banditismo, ha dato invece frutti di cenere e toscio.

Onorevole Zaccagnini, la rivista dell'Automobile Club ha intervistato uno dei più alti funzionari del suo Ministero, quello dei lavori pubblici, uno dei principali responsabili della circolazione, quel galantuomo che risponde al nome di ingegner Smedile, capo dell'Ispettorato generale della circolazione e del traffico. In tale intervista, è stata resa una dichiarazione che fa onore al nostro funzionario, sul problema della circolazione: « C'è chi dice che il 50 per cento degli incidenti stradali è dovuto al comportamento errato dell'utente della strada; io dico che sono l'80 per cento, comprendendo fra le cause la premeditata ignoranza, l'ignoranza pura e semplice, l'imprudenza e spesso, molto spesso, l'inesatta valutazione dei confini fra il lecito e l'illecito ».

A che vale dunque, onorevoli colleghi, spendere anche 2000 miliardi, in belle e comode e veloci autostrade, se poi non si ottiene nessun risultato, come è successo con la legge del 1959? È una prospettiva terribile, e noi dobbiamo pensarci sopra, interrogare le nostre coscienze.

Se è vero, come è vero, che l'80 per cento degli incidenti dipende da criminalità, non si può non provar raccapriccio. Del resto io che guido con la massima prudenza da almeno 30 anni, ho il vanto, forse anche la fortuna, di non aver subito neppure una scalfitura nella vernice della mia macchina. Ho detto, sarà stata fortuna; ma è certo che in un Paese in cui non si è in grado di reperire un'automobile di marca tedesca, di cui sono state individuate le ultime cifre della targa, che appartiene al Corpo diplomatico, la quale ha investito volutamente e massacrato uno dei migliori avvocati romani — e noi non siamo in grado di individuare questo criminale — allora dobbiamo chiederci se vale la pena di legiferare quando, nel momento della pratica attuazione della legge, noi siamo nell'impossibilità di agire.

È al medico Zaccagnini che mi rivolgo ora, alla sua ben nota sensibilità che gli traluce negli occhi in questo momento. Quando noi tutti i giorni leggiamo nella cronaca che vi sono questi pirati della strada, che investono ragazzi e li lasciano massacrati sul selciato, senza prestare loro soccorso, e nessuno è in grado di rintracciarli, io mi chiedo se vicino alla legge non occorra anche uno strumento valido ed inesorabile perchè la legge venga osservata.

Io le faccio una proposta, onorevole Ministro, e le chiedo se lei la accetterà. Se con un disegno di legge le chiederò di triplicare le pene prescritte dal codice della strada, l'accetterà lei? Grazie.

Infatti è un non senso leggere, sul Codice della strada, tutto quanto concerne le norme della circolazione stradale, quando poi le pene sono di quattro mesi di reclusione e di una ammenda da dieci a cinquanta mila lire per chi investe, massacrata e scappa.

In una parte del globo che sta agli antipodi nostri, nel Sud Est asiatico, in Paesi che noi pretendiamo meno civili del nostro, la vita umana è più rispettata che da noi. Recandomi in quelle popolosissime città, dove la circolazione stradale è più impegnativa che a Milano o a Roma, io mi sono meravigliato della disciplina con cui quegli uomini di colore guidano. Giakarta, Bandung, Bangkok: siamo in estremo Oriente. E laggiù mi

hanno detto: qui da noi chi uccide e scappa viene condannato a morte perchè chi ammazza deve pagare. Ecco perchè a Giakarta gli investimenti mortali sono rarissimi.

Io non voglio arrivare a questi estremi, intendiamoci bene, però le 10 mila lire di multa e i quattro mesi di reclusione per chi ammazza e scappa sembrano a voi bastevoli?

E poi vi sono le strisce zebbrate, questa beffa, questo trabocchetto prescritto dal Codice della strada. Lei venga a girare con me per Milano, onorevole Zaccagnini, e veda se le riesce di far fermare un automezzo sulla striscia zebraata, che dovrebbe costituire il corridoio di sicurezza dei pedoni, perchè la strada non è soltanto delle poche decine di migliaia di automobilisti di una città ma è anche delle molte decine di milioni di lavoratori italiani che non hanno l'automobile, e che hanno il diritto di andare a lavorare senza rischiare di perdere la vita.

Questo è il problema che bisogna impostare nel nostro Paese, onorevoli colleghi, ed io vi indicherò quali soluzioni dobbiamo adottare, se abbiamo un senso di rispetto verso noi stessi e verso la nostra funzione.

Quando, ad esempio, leggiamo sul Codice della strada, la cui unica carenza è data dalla ingenua mitezza delle penalità, che l'automobilista che passa sulle strisce zebbrate, senza tener conto della precedenza dei pedoni, è punito con l'ammenda di 5-10 mila lire, o che chi passa con il rosso è punito con l'ammenda di 5-10 mila lire, che poi diventano mille lire in sede di oblazione, dobbiamo chiederci, onorevole Zaccagnini, se questa non è una beffa di cattivo genere a carico della povera gente, a carico dei pedoni che hanno il diritto di circolare incolumi!

Onorevole Zaccagnini, io le propongo una altra cosa.

La polizia della strada svolge un lavoro veramente encomiabile. E non vi sembri strano, onorevoli colleghi, che proprio l'opposizione faccia la apologia della polizia stradale. La polizia stradale, che io incontro purtroppo raramente nelle mie trasferte automobilistiche, è impegnata in una impari impresa, di tutto sacrificio, qualcosa che deve essere additato al Paese proprio attraverso la presente discussione in questo alto consesso. Ma, onorevole Ministro, conosce gli organici della

polizia stradale? Sono composti di 8 mila uomini dislocati in tutta Italia. Però di questi 8.000 uomini, solo il 40 per cento, quindi poco più di 3 mila uomini, effettuano il servizio di pattugliamento, perchè il 60 per cento è adibito a tutt'altri servizi. È adibito per esempio presso le Prefetture, e lei lo sa, per lavori amministrativi come quello di verifica delle patenti di circolazione, cosa che un impiegato qualsiasi potrebbe fare. Il 60 per cento è anche adibito per accompagnamenti speciali, necessari, è vero, ma che tolgono alla sorveglianza della strada il milite. Abbiamo fatto i conti col vice comandante della polizia stradale di Milano e siamo arrivati a questo risultato: che in tutta Italia — siccome si fanno circa tre turni di otto ore l'uno — circolano in permanenza, in tutta Italia, ripeto, soltanto 500 pattuglie della polizia stradale!

E allora le faccio una proposta molto semplice: si sente lei in grado di accogliere una altra mia pratica proposta? Triplicare cioè le pene del Codice della strada e triplicare il numero degli appartenenti alla polizia stradale? Perchè se noi triplicheremo il numero della polizia stradale renderemo almeno efficienti le leggi che sono oggi invece le gride manzoniane. E il problema finanziario non dovrebbe preoccupare, perchè se noi dovessimo istituire un Sottosegretariato per la circolazione in Italia, ma efficiente ed intransigente, sono del parere che le spese anche per triplicare la polizia stradale sarebbero pagate interamente dagli automobilisti, quelli che disprezzano la vita altrui. E triplicando le pene del Codice, con le sanzioni che verrebbero a colpire gli anarchici della circolazione riusciremmo a pagare, in pochi anni, anche tutto il debito dello Stato italiano: 6 mila miliardi di debito! E incominciamo a fare sul serio, e togliamo le licenze, onorevole Ministro! Quando leggiamo che vi sono 6 milioni di autoveicoli in circolazione non cascherà il mondo se noi ci impegneremo a spazzar via il 10 per cento di quell'80 per cento che non sa guidare sulle nostre strade, come ha denunciato il suo capo responsabile dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione e del Traffico, avvocato Smedile. Non cascherà il mondo se ci impegneremo fermamente, attraverso un incremento della repressione stradale, a spazzar via 600 mila incoscienti che ci minacciano in ogni istante. Renderemo

un servizio alla comunità e avremo bandito il brigantaggio dalle strade italiane. E chi viaggia sulle strade italiane sa quale tipo di brigantaggio non controllato, non fustigato, non represso a dovere, si verifica oggi su queste strade. Chi guida con senso di responsabilità ne vede di tutti i colori! E la fanno sempre franca!

Oggi, interrompendomi mi è stato detto più volte che le autostrade si debbono fare. Sì, però, onorevole Zaccagnini, sa quanti passaggi a livello sono stati tolti dal 1929 al 1960 sulle strade nazionali? Ne sono stati tolti in ragione di dieci all'anno; sono ancora oltre 800 i passaggi a livello che affliggono le strade nazionali — sulle strade non nazionali sono 16.000 —. Per togliere questi 800 passaggi a livello, con il ritmo seguito dal 1929 ad oggi, occorreranno altri 87 anni! Ecco quel che occorre fare se vogliamo rendere meno pericolosa la nostra viabilità.

Ho finito. Avrei voluto sviluppare un ultimo problema, quello delle assicurazioni sugli incidenti stradali. Ne parlerò in un secondo momento. Si tratta di un problema nazionale, di un problema dello Stato. Lo Stato deve fare come ha fatto per le assicurazioni sugli infortuni sul lavoro; il privato non può essere investito di questo settore pubblicistico, qual è l'infortunistica stradale. La utenza della strada non è soltanto un diritto del cittadino, ma è anche e soprattutto un dovere. Il cittadino deve rendere alla società; per rendere deve lavorare; per lavorare deve muoversi. La meccanizzazione ha reso pericolosissima l'utenza della strada, specialmente per i pedoni. Lo Stato deve fare nè più nè meno di quel che ha fatto con la legge per gli infortuni sul lavoro, dove si è preoccupato di estromettere il privato dall'indennizzo del danno. Chi si reca al lavoro, chi circola sulle strade, non soltanto esercita un suo diritto, ma adempie ad un dovere di cittadino, ed ha il diritto di pretendere che lo Stato intervenga nell'infortunistica stradale, come è intervenuto per le assicurazioni sociali sul lavoro. Lo Stato si deve sostituire alle assicurazioni private, di cui, se io avessi il tempo, potrei citare fasti e nefasti; quelle assicurazioni private che hanno distribuito utili sbalorditivi, le cui azioni, dal valore nominale di mille lire, sono



oggi quotate in borsa 110-160 mila lire; quelle assicurazioni che hanno costruito il loro immenso patrimonio sul sangue della povera gente; e ne so qualcosa io personalmente e potrei citare nomi e circostanze! Queste assicurazioni-vampiro, dalla prima all'ultima, non hanno il diritto di cittadinanza in uno Stato moderno, debbono essere estromesse e se il Parlamento avesse il coraggio e l'intraprendenza di certe iniziative veramente rivoluzionarie, in senso moderno, umano e sociale allora io proporrei di estromettere queste sanguisughe della società italiana quali sono le società assicuratrici private e di incamerare il loro patrimonio, che è il frutto del sangue e del lavoro di tanta povera gente, nel patrimonio dello Stato senza nessun indennizzo. Avete il coraggio di compiere una cosa di questo genere, onorevoli colleghi? Se lo avrete, soltanto così sarete degni di essere i parlamentari di uno Stato moderno!

Onorevole Ministro, ho finito. Ho fatto critiche, ho formulato suggerimenti, vi chiedo scusa se mi sono dilungato, ma la materia, scottante com'è, lo meritava. Mettiamoci all'opera insieme, amici della maggioranza; non è una legge politica questa, è una legge sociale, è una legge umana. Saremmo meschini se dovessimo far prevalere il nostro sentimento politico gli uni contro gli altri, in una legge fondamentale per la sicurezza dei cittadini italiani, fondamentale per l'avvenire del nostro Paese. Collaboriamo, una volta tanto, insieme dimenticando le rispettive posizioni politiche: cerchiamo di costruire una buona legge degna di uno Stato moderno e democratico. *(Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni).*

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

**G A I A N I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali al nostro esame è stato fin dal primo momento sorretto da una massiccia e sistematica propaganda sulla stampa e alla televisione, a cui hanno preso parte autorevoli rappresentanti del Governo.

Questo piano autostradale è stato presentato all'opinione pubblica, dal Presidente del Consiglio e dal Ministro dei lavori pubblici, addirittura come un « volano » dello sviluppo economico del Paese per gli anni '60. Evidentemente questa affermazione non solo pecca di esagerazione ma è errata. Le strade e anche le autostrade, seppure necessarie alla vita economica di ogni e qualsiasi società sviluppata, rappresentano pur sempre dei servizi, cioè, come si dice oggi, delle infrastrutture. La base di ogni sviluppo economico non può che essere l'aumento della produzione industriale ed agricola conseguente al potenziamento tecnico ed economico degli impianti, alla meccanizzazione delle campagne e allo sviluppo tecnico dell'agricoltura, cioè ad investimenti nei settori fondamentali della produzione, cui debbono aggiungersi le attività cosiddette terziarie e una sufficiente rete di trasporti e vie di comunicazione capaci di facilitare ed assicurare l'espansione delle forze produttive.

Non solo da noi, ma anche da altri, ormai si riconosce la necessità di una programmazione democratica e coordinata di sviluppo economico, capace di eliminare le arretrate strutture esistenti e le strozzature monopolistiche, incominciando da una vera e propria riforma agraria e dalla nazionalizzazione di alcuni fra i più grandi monopoli che dominano e condizionano la vita economica nazionale. Noi siamo convinti che occorre innanzitutto una programmazione economica regionale, che, evidentemente, postula l'istituzione della Regione che è il solo organo democratico, che insieme agli altri Enti locali e con la collaborazione delle organizzazioni democratiche, sia in grado di realizzare una elaborazione programmatica corrispondente alle esigenze di sviluppo della economia di ogni singola regione al fine di assicurare alle popolazioni un aumento del livello di civiltà, eliminando gli attuali, enormi squilibri fra i redditi delle varie categorie e classi sociali.

Naturalmente, dalla elaborazione dei programmi regionali deve uscire con chiarezza l'esigenza di una programmazione economica nazionale coordinata e unitaria, che, naturalmente, non può essere la somma dei

piani regionali, mirante a superare gli squilibri tra le varie regioni del paese, conseguenti alla politica monopolistica.

In particolare bisogna tenere conto delle esigenze di una ripartizione nazionale degli investimenti pubblici e privati, tale da garantire uno sviluppo equilibrato sul piano delle forze produttive, eliminando così le differenze esistenti nello sviluppo di tali forze tra Nord e Sud e tra le regioni economicamente sviluppate e quelle economicamente meno sviluppate.

In un piano di sviluppo economico così concepito, è certo che debba essere inserito, come necessario ed indispensabile, un piano organico di tutti i mezzi di trasporto che tenga conto non solo delle autostrade, ma delle strade nazionali ordinarie e della viabilità minore, dei trasporti ferroviari, delle vie di navigazione interna, dei porti e anche dei trasporti aerei, che in un avvenire non molto lontano assumeranno certamente un peso sempre maggiore.

È proprio ciò che non viene fatto con il disegno di legge in discussione che si presenta, anche sotto questo aspetto, cioè sotto l'aspetto dei trasporti, frammentario e disorganico.

Per essere franchi, tutt'al più, la costruzione delle autostrade, previste dal piano governativo come mezzo di rapide comunicazioni, per gli investimenti che comporta, potrà essere uno dei tanti elementi, come avviene per tutti gli investimenti non improduttivi, ma non certo tra i più importanti, che potrà concorrere allo sviluppo economico del Paese. Ma presentare questo piano di costruzioni stradali e autostradali come un « volano », cioè come un elemento di fondo dell'economia nazionale, è una forzatura propagandistica che non regge al più superficiale degli esami.

La realtà è che ad un giusto criterio di programmazione democratica di sviluppo economico nazionale non corrispondono certo i cosiddetti piani elaborati al centro, burocraticamente, nel chiuso dei Ministeri, senza il concorso democratico dei vari enti locali e delle organizzazioni periferiche interessate, presentati dal Governo al Parlamento sotto forma di disegni di legge, come il

piano verde, il piano della scuola, il piano dei fiumi e infine il piano autostradale

Ognuno di questi cosiddetti piani tende a risolvere in un certo modo, secondo ben determinati orientamenti, problemi particolari, diversi gli uni dagli altri, staccati gli uni dagli altri. Siamo cioè di fronte non a un disegno unitario di insieme, tendente ad eliminare ed attenuare i contrasti strutturali della nostra economia e i dislivelli di sviluppo fra le varie zone, le varie regioni e i vari ceti sociali del Paese, ma a provvedimenti settoriali, che, anziché eliminare tali contraddizioni, le aggravano, e che d'altra parte, particolarmente per quanto riguarda il disegno di legge n. 1378 che stiamo discutendo, imprimeranno alla produzione e ai consumi un orientamento che non aiuterà uno sviluppo equilibrato della nostra economia, mentre rimarranno insoluti gravi problemi che, come quelli della difesa del suolo e della sistemazione dei fiumi, della costruzione di case popolari e di ospedali, specialmente nel Sud, sono particolarmente urgenti insieme ad altri che non cito. Cosicché la pretesa « pianificazione » governativa finirà col consolidare le attuali strutture economiche e sociali della nazione e le posizioni di privilegio nell'agricoltura e nell'industria di determinati e ristretti gruppi dominanti: questo è lo scopo che il Governo vuole realizzare con la sua politica.

Non voglio ulteriormente approfondire la critica a questi aspetti più generali della politica economica del Governo in quanto ciò è già stato fatto da altri colleghi della mia parte e non desidero portar via altro tempo prezioso alla nostra Assemblea.

A me preme invece richiamare la vostra attenzione, onorevoli colleghi, sulle scelte fatte dal Governo nella sua politica di investimenti, così come emerge dal confronto fra i vari piani presentati al Parlamento in rapporto alle reali, concrete e urgenti esigenze del Paese.

Dobbiamo domandarci: una spesa così ingente, come quella prevista dal Piano autostradale, allo stato attuale della situazione economica e dei trasporti in Italia, è giustificata? È tanto urgente ed indispensabile all'economia nazionale? Non vi sono problemi più urgenti da risolvere, problemi più pressanti ed importanti cui dedicare ade-

guati finanziamenti? La scelta del Governo è stata giusta o si deve dare la priorità ad altri problemi nel quadro dell'interesse generale e dei finanziamenti disponibili?

Io sono fermamente convinto che si deve fare una scelta diversa. A mio parere si deve dare la priorità alla soluzione del grave, drammatico e urgente problema della difesa del suolo e della sistemazione idrogeologia dei fiumi, cominciando da quello più importante, dal Po.

Dopo l'alluvione dell'isola di Ariano del 2 novembre dello scorso anno, pareva che lo stesso Ministro dei lavori pubblici si orientasse in tal senso. Infatti, in ripetute dichiarazioni, egli affermava in Parlamento, alla televisione, ed in altre occasioni, che il problema della difesa del suolo e della sistemazione idrogeologica dei nostri fiumi era un problema preminente e che ad esso era rivolta la massima attenzione del Governo. Tanto è vero che, nel corso del dibattito svoltosi in Senato, dopo la sedicesima alluvione del Polesine, il ministro Zaccagnini dichiarava: «Del resto è mio convincimento che qualsiasi programma di lavori pubblici, di edilizia, qualsiasi programma stradale o di incentivi produttivistici sarebbe vano se queste strade, queste case, queste industrie non fossero tutelate da opere di difesa tese alla sicurezza del suolo».

Queste parole potevano far pensare ad un radicale mutamento nella politica di investimenti pubblici: mutamento che doveva determinare nuove scelte e l'abbandono della politica frammentaria e disorganica fin qui seguita nell'affrontare i gravi problemi della sistemazione dei fiumi italiani.

Ma le buone intenzioni del Ministro dei lavori pubblici sono state ben presto apertamente contraddette dalle reali, concrete scelte fatte dal Governo.

Infatti, mentre con il disegno di legge numero 1378, al nostro esame, si prevede una spesa di 1.054 miliardi di lire in 10 anni per la costruzione di autostrade, è stato presentato alla Camera, per iniziativa del Governo, il disegno di legge n. 2863 denominato, con evidente esagerazione e del tutto impropriamente, «Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali», che prevede una spesa di soli 127

miliardi in cinque anni, per tutti i fiumi italiani.

Con questa scelta il Governo stabilisce un ordine di priorità negli investimenti pubblici inverso a quello delle necessità più urgenti del Paese, per cui, alle critiche di maggiore peso e di fondo, già esposte brevemente da me e più autorevolmente ed in modo più approfondito da altri colleghi della mia parte, e nella stessa relazione di minoranza presentata dal nostro Gruppo, non possiamo non aggiungere quella che scaturisce da questo confronto. L'onorevole Zaccagnini successivamente, facendo macchina indietro, ed abbandonando il criterio di priorità affermato nella sopracitata dichiarazione, affermava successivamente alla Camera dei deputati, in una seduta del corrente anno: «La mia grande soddisfazione sarà quella di poter vedere marciare insieme il Piano autostradale e il programma per i fiumi».

Il fatto è che con la scelta fatta si abbandona la priorità degli investimenti per i fiumi, sicchè, mentre non si ha la garanzia che le opere pubbliche eseguite siano «sufficientemente tutelate da opere di difesa, tese alla sicurezza del suolo», non è neppure vero che il piano autostradale marci di pari passo con quello per i fiumi. Salta agli occhi anche del più superficiale osservatore che la velocità dei due «piani» è assai diversa, anzi direi che è inversamente proporzionale alle esigenze ed all'urgenza dei problemi affrontati. Infatti la velocità di attuazione del «piano autostradale» è quella di una moderna automobile (1.054 miliardi in 10 anni), mentre quella del «piano dei fiumi» è pari a quella di una carrozza a cavalli (127 miliardi in cinque anni), mentre non vi è invece alcun dubbio che il problema dei fiumi sia estremamente urgente, oltre che sommamente importante. Negli ultimi anni si sono avute 16 alluvioni in Polesine, 10 in Calabria, cui vanno aggiunte quelle verificatesi in Piemonte, nelle Marche, in Emilia-Romagna, in Sardegna, in Sicilia, e in altre regioni ancora, che hanno provocato danni enormi alle opere pubbliche, all'agricoltura, al commercio e talvolta sono costate dolorose perdite di vite

umane e comunque sempre grandi disagi, sacrifici e patimenti alle popolazioni colpite.

L'impressionante, progressivo ritmo delle alluvioni è la prova dell'enorme disordine delle difese idrauliche e del progressivo dissesto idrogeologico dei nostri corsi d'acqua cui dovevasi porre rimedio attuando l'ormai famoso « Piano orientativo per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali » in conformità della legge 19 marzo 1952, n. 184; ed è ciò che si vuol far credere di fare oggi col citato disegno di legge n. 2863 che del Piano orientativo ricalca solo la denominazione.

Il fatto è che i solenni impegni assunti davanti al Parlamento e al Paese dal Governo, dopo la tragica alluvione del Polesine nel 1951, sono stati attuati in misura irrisoria lasciando praticamente insoluto il grave problema. Il piano orientativo prevedeva una spesa complessiva di 1.454 miliardi di lire in 30 anni, spesa aggiornata, alla data del 31 ottobre 1960, in 1.549 miliardi. Dopo circa 7 anni di attuazione del piano, solo 127 miliardi sono stati realmente spesi in lavori idraulici dei quali solo 59 nel nostro più grande fiume, il Po, compreso tutto il suo bacino.

Stando alle cifre ufficiali, finora sarebbero state spese, in attuazione del Piano, in opere idrauliche, idraulico-forestali, ed idraulico-agrarie, dai Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e della Cassa per il Mezzogiorno, circa 300 miliardi. Si può perciò concludere che per portare a compimento il programma previsto dal piano orientativo occorrerà impiegare ancora l'ingente somma di circa 1.250 miliardi. Se si tiene poi conto che gran parte delle somme impiegate sono state spese per lavori non previsti dal piano, ma per interventi di emergenza, come per la riparazione e il ripristino di argini e di altre opere andate distrutte dalle numerose alluvioni, si constata che il ritardo dell'attuazione del piano è ancora più grave di quanto indicato dalle cifre esposte, e le somme occorrenti saranno quindi maggiori di quelle previste.

La verità è che si è lavorato alla giornata, abbandonando la visione organica d'insieme, necessaria a dare una soluzione sistematica e definitiva al grande problema della

sistemazione dei fiumi e della regolazione delle acque nel nostro Paese, che era, sia pure nelle linee generali, tracciata dal piano orientativo. Con l'esiguità degli investimenti previsti con il nuovo disegno di legge (127 miliardi in 5 anni) per tutti i fiumi italiani, si conferma praticamente la politica fin qui seguita, la scelta sin qui fatta, lasciando insoluti problemi di interesse fondamentale per la sicurezza dei cittadini, dei loro averi e per lo stesso sviluppo economico del Paese.

Così, mentre in 10 anni sarà attuato il piano autostradale con l'impegno di ben 1.054 miliardi, prelevati dai contribuenti italiani, l'inderogabile e grandiosa opera di sistemazione dei fiumi dovrà aspettare. Signor Ministro, con il ritmo previsto dagli investimenti del suo « Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi di acqua naturali » occorreranno, per attuare sul serio l'ormai famoso piano orientativo del 1954, circa 47 anni; praticamente due generazioni, onorevoli colleghi. Io credo che simile lentezza non può accontentare neppure i più pazienti ammiratori del Governo.

Ma si badi bene, occorreranno 47 anni, a condizione però che le somme necessarie per riparare i danni delle purtroppo immane future alluvioni — facilmente prevedibili per l'inconcepibile e colpevole lentezza con cui si affronta il problema — delle frane, delle erosioni sulle montagne e per i lavori di ordinaria manutenzione, vengono stanziati con altri provvedimenti di legge. Cosicché avremo delle belle autostrade, non si sa quanto necessarie, ma l'economia di intere regioni del territorio nazionale rimarrà esposta a gravi pericoli, e le stesse opere stradali e autostradali saranno danneggiate dalle frane, dalle erosioni del terreno e dalle alluvioni; come è già avvenuto per l'Aurelia e come per ben due volte è avvenuto per la strada o meglio, per il tracciato della strada nazionale Romea, nel tratto fra il Po di Venezia e il Po di Goro, che è stato sommerso due volte nel giro di quattro anni da circa tre metri di acqua straripata dal Po.

Non vi sembri strana, onorevoli colleghi, questa mia insistenza a sostenere la necessità della priorità degli investimenti pubblici nel

settore dei fiumi, e non si pensi che ciò sia dettato dalla mia qualità di rappresentante del Polesine, terra di alluvioni, perchè ciò è dovuto invece al fatto che, nel quadro di una programmazione nazionale di sviluppo economico, la sistemazione idro-geologica dei fiumi è una scelta pregiudiziale e imprescindibile, sia in funzione della riforma delle strutture agrarie, sia per una nuova politica dell'energia idroelettrica, sganciata dai grandi monopoli, e infine per una qualsiasi programmazione nel campo delle infrastrutture.

Perchè, si badi bene, non si tratta soltanto di difendere il suolo italiano da ulteriori degradazioni e impoverimento derivanti da erosioni, frane e alluvioni, ma di sistemare le nostre montagne, regolare il corso delle acque dei nostri fiumi ai fini dell'irrigazione e quindi del progresso dell'agricoltura, col conseguente aumento del reddito agricolo; ai fini della navigazione interna (problema questo completamente trascurato dal Governo nella sua visione settoriale dei trasporti) e della produzione di energia elettrica, sottraendo le più preziose fonti di energia ai monopoli elettrici che fanno gravare la loro pesante ipoteca sullo sviluppo economico della Nazione.

Il Governo, seguendo la sua tradizionale politica, contraddicendo numerose dichiarazioni ufficiali, ha relegato il problema dei fiumi (ritenuto preminente da lei stesso, onorevole Ministro dei lavori pubblici) a uno degli ultimi posti, anzi all'ultimo posto, nella graduatoria degli investimenti pubblici.

Infatti, mentre vengono investiti 1.380 miliardi per il piano della scuola, destinato in larghissima parte a finanziare le scuole dei preti, 550 miliardi per il Piano Verde, destinato a finanziare la grande impresa agraria capitalistica e la grande proprietà fondiaria, 1.054 miliardi per le autostrade, al problema più urgente e più importante, cioè al problema dei fiumi, vengono destinati solo 127 miliardi.

Si è scelta ancora una volta la strada dei piani settoriali, la strada degli investimenti pubblici subordinati agli interessi di gruppi privati monopolistici, trascurando l'interesse generale.

Prima ancora che nelle autostrade, il denaro pubblico deve essere investito nelle opere più urgenti di interesse generale, in opere indilazionabili come sono quelle destinate alla sistemazione organica dei fiumi, alla difesa del suolo, alla utilizzazione delle acque nel quadro di una programmazione democratica di sviluppo economico generale ed equilibrato che garantisca non gli interessi di ristretti gruppi privati, come la F.I.A.T., l'Italcementi, i gruppi petroliferi, quelli della gomma, come si vuole fare con il piano autostradale, ma quelli della collettività.

Onorevoli colleghi, a conclusione di questo mio breve intervento, desidero accennare ad un problema che, se non molto importante, è pur degno di interesse per i riflessi sociali ed umani che esso ha. A norma dell'articolo 16 del disegno di legge sul piano autostradale, si prevede il passaggio dall'A.N.A.S. all'I.R.I. della gestione delle autostrade Milano-Laghi, Milano-Brescia, Serravalle-Genova e Genova-Savona.

La nostra opposizione ad escludere la A.N.A.S., esautorandola dai suoi compiti istituzionali, a favore di società private, è già stata documentata sia nella nostra relazione di minoranza, sia nell'intervento del collega e compagno Sacchetti, per cui su questa questione non intendo aggiungere nulla. Richiamo invece l'attenzione dell'Assemblea e del Governo sulla sorte che sarà riservata ai lavoratori, attualmente in forza alla A.N.A.S., con il passaggio della gestione delle autostrade, di cui al citato articolo 16, ad una società privata. Il disegno di legge tace a tale proposito: ed è strano che non sia stato presentato nessun emendamento da parte della maggioranza, in quanto, nella riunione della Commissione, quando si discusse l'articolo, il Ministro stesso e la maggioranza riconobbero la necessità di provvedere in qualche modo a dare una sistemazione definitiva a questi lavoratori.

Io credo che occorra preoccuparci del problema di questi lavoratori e che occorra assicurare loro la continuità del rapporto di lavoro e l'attuale trattamento economico e previdenziale. A tale scopo presenteremo un emendamento perchè questa mania di privatizzare fondamentali servizi pubblici, come

appunto quello delle autostrade, non finisca con il danneggiare anche i lavoratori che erano già alle dipendenze di una azienda dello Stato. (*Applausi dalla sinistra*).

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

(Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**C A R E L L I ,** *Segretario:*

« Il Senato,

discutendo il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali,

considerato che il traffico lungo la via Aurelia da Ponte S. Luigi a Savona, traffico non solo locale e nazionale ma soprattutto internazionale, non è più contenibile nella attuale sede stretta, angusta, malsicura e tormentata;

preso atto che è stata costituita, su iniziativa delle Camere di Commercio e delle Amministrazioni provinciali di Imperia e di Savona e con la collaborazione di Istituti bancari e privati, la Società per la costruzione dell'autostrada dei " Fiori " dal confine con la Francia a Savona;

considerato che tutto il sistema stradale e autostradale italiano per il traffico commerciale e soprattutto per il movimento turistico deve essere collegato in modo comodo, sicuro e moderno col sistema stradale ed autostradale delle Nazioni confinanti;

preso atto che le Autorità francesi hanno già progettato e stanno attuando la prosecuzione dell'autostrada dell'Esterel sino al confine italiano,

impegna il Governo a dare, con carattere prioritario, alla Società " Autostrada dei Fiori ", la concessione per la costruzione dell'autostrada dal confine con la Francia a Savona per risolvere al più presto anche la tragica e insostenibile situazione delle comunicazioni nella Liguria occidentale ».

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

**Z A C C A R I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, da quan-

do ho avuto l'alto onore di essere membro di questa Assemblea, è la quarta volta che prendo la parola per richiamare l'attenzione di tutti, ed in particolare quella del Governo, sulla situazione veramente tragica delle comunicazioni nella mia regione, cioè nella Liguria occidentale.

Ritengo che nessuno vorrà accusarmi di trattare un argomento di troppo spiccato carattere particolare e locale se mi soffermerò, in occasione della presente discussione, sul « Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali », sull'assoluta, inderogabile necessità che venga, con questo provvedimento, affrontato e risolto il problema dell'autostrada da Savona al confine con la Francia.

Penso che tutti saranno d'accordo nello ammettere che il problema non è locale, e neppure solo nazionale, ma internazionale perchè si tratta di collegare, con la predetta autostrada, il sistema stradale e autostradale italiano col sistema stradale e autostradale della vicina Francia, si tratta di favorire l'ingresso in Italia di correnti sempre più numerose di turisti stranieri, si tratta infine di favorire il traffico commerciale internazionale che va facendosi sempre più intenso con gli sviluppi del Mercato comune europeo. La prova evidente di quanto affermo emerge dai dati fornitimi dall'ufficio E.A.M. di Imperia sul traffico internazionale attraverso il valico di Ponte San Luigi, dati che mi permetto di esporre, sia pure sinteticamente. Nell'anno 1957 sono transitati in entrata e in uscita da Ponte San Luigi 892.479 autoveicoli; nel 1958 1.002.665; nel 1959, 1.124.154; nel 1960, 1.327.368; nei primi cinque mesi del 1961, cioè da gennaio a tutto il 31 maggio, 553.045 autoveicoli. Se si considera che il transito più intenso si avrà nei mesi di luglio, agosto e settembre, si può prevedere che nel 1961 si raggiungerà il totale di 1.600.000 transiti. Sono cifre impressionanti che possono dimostrare, più di qualsiasi parola, l'urgenza con cui si deve provvedere alla soluzione del problema e giustificano l'ordine del giorno con cui si chiede che alla « Società autostrada dei fiori » sia data la concessione con carattere prioritario. È vero, con la costruzione dell'autostrada potranno essere risolti an-

che tanti problemi locali, turistici e commerciali, questi ultimi specialmente legati alla floricoltura che per sopravvivere e svilupparsi ha bisogno di raggiungere con la massima celerità i mercati interni e oltre frontiera; è vero, potrà essere liberata la attuale via Aurelia che « stretta, angusta, tormentata e malsicura », come si afferma nell'ordine del giorno, non può più contenere il traffico ogni anno crescente; è vero, le popolazioni liguri, soprattutto dell'estremo lembo occidentale, con l'autostrada saranno liberate dall'incubo dell'isolamento che in questo momento tanto paventano; ma è soprattutto vero che l'autostrada dal confine a Savona presenterà al sempre maggior numero di automobilisti stranieri un ingresso in Italia comodo, sicuro, moderno per cui ne risentiranno i benefici tutte le altre regioni d'Italia; è soprattutto vero che è necessario che l'Italia adegui le sue strutture stradali a quelle già realizzate o in via di esecuzione nelle Nazioni confinanti. Ora le autorità francesi centrali e della Costa Azzurra hanno già progettato e stanno attuando la prosecuzione dell'« Autoroute dell'Esterel » sino al confine dell'Italia. Io stesso mi sono fatto promotore di un incontro a San Remo tra tecnici italiani e tecnici francesi per lo studio del collegamento più comodo sul confine fra le opere in progetto.

Tutti, nella Liguria occidentale, onorevole Ministro, attendono, con giustificata ansia, l'approvazione di questo disegno di legge nella certezza di vedere avviato a soluzione il problema anche della Savona-confine: voglio perciò vivamente sperare che ella, onorevole Ministro, voglia accogliere il mio ordine del giorno. Non posso però tralasciare di fare un'osservazione in ordine alle massicce relazioni di minoranza, così rigidamente negative, anche perchè l'autostrada da me sostenuta rientra tra quelle da darsi in concessione a società private.

Si accusa lo Stato di abdicare ad un suo compito di fronte ai privati e al capitale privato: lo Stato non può far tutto, non può risolvere con le sole sue forze tutti i problemi urgenti ed indilazionabili che la realtà odierna pone anche nel settore della rete stradale. Lo Stato deve accogliere la collaborazione dei privati, pur con tutti i controlli e con tutte le garanzie.

La « fame di strade » causa la meccanizzazione in fase di così violento sviluppo, deve essere soddisfatta in un breve periodo di tempo; non si può pensare che lo Stato con le sole sue forze possa far fronte a questa situazione, soprattutto quando si osservano i tanti altri gravi problemi che sono sul tappeto e che attendono anch'essi una soluzione: problema della scuola, problema della agricoltura, per non citarne che due che sono altrettanto urgenti ed indilazionabili. Occorrono perciò la collaborazione e l'apporto anche del capitale privato.

È bello dire: preferiamo le strade aperte. Senz'altro io stesso per la mia regione avrei preferito di gran lunga una tale soluzione. Ma, nella persuasione che non si possa chiedere un ulteriore sforzo finanziario allo Stato, data l'enorme spesa che una tale realizzazione comporterebbe per le caratteristiche orografiche del terreno, nella persuasione anche che in tal modo si dilazionerebbe chissà per quanto tempo la soluzione di un problema che non può più attendere, ho accettato l'autostrada e ho salutato con soddisfazione l'iniziativa presa dalle Camere di Commercio e dalle Amministrazioni provinciali di Savona e di Imperia per la costituzione della società.

Approvando perciò l'impostazione data dal Governo, ringraziando vivamente il ministro Zaccagnini per l'impegno posto nella soluzione di questo fondamentale problema dell'Italia d'oggi, mi auguro che il Senato vorrà confortare con il suo voto favorevole il presente disegno di legge, che risponde anche ad esigenze di carattere spirituale, quelle di unire sempre più le varie regioni d'Italia ed anche, sempre più, le varie Nazioni d'Europa. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 13,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari