

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

407^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 6 GIUGNO 1961

(Pomeridiana)

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

INDICE

Congedi	Pag. 18915	ZANE	Pag. 18923
		ZANNINI	18920
Disegni di legge:			
« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):			
AMIGONI	18915	Interpellanze:	
BELLISARIO	18950	Annunzio	18953
CADORNA	18941	Per lo svolgimento:	
* CARELLI	18942	PRESIDENTE	18953
CREPELLANI	18930	LUPORINI	18953
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	18947, 18948, 18949	SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	18953
JANNUZZI	18946	Interrogazioni:	
MONNI	18927	Annunzio	18954
PELIZZO	18943	N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.	
PENNAVARIA	18937		
SPAGNOLLI	18931		

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 30 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 s'intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore De Leonardis per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

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 Amigoni, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Oliva e Corbellini. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

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

« Il Senato,

rilevato che col passaggio ad una azienda a prevalente capitale I.R.I. delle autostrade attualmente gestite dall'A.N.A.S. si rende necessaria la sistemazione del personale addetto ai caselli presso l'Azienda nuova concessionaria,

invita il Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., a voler bandire

sollecitamente i concorsi interni previsti dalla legge 27 febbraio 1961, n. 59, ed a predisporre convenzione con la nuova concessione per la utilizzazione del personale in servizio presso i caselli delle autostrade così concesse ».

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

A M I G O N I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge che è sottoposto al nostro esame è, sostanzialmente, un piano di nuove costruzioni autostradali che prevede anche un limitato complesso di raccordi autostradali e la costruzione di poche strade statali denominate superstrade. Non si capisce bene perchè le nuove strade statali siano chiamate superstrade. Le loro caratteristiche, come risulta dalla relazione governativa, le classificano fra le arterie che non hanno nulla fuori del comune.

Da più parti, ed anche in Senato, si è segnalata la necessità di un approfondito esame preliminare del disegno di legge, per accertare l'opportunità di impegnare i cospicui mezzi occorrenti per attuare il piano, mentre tanti sono i problemi che ancora resterebbero da risolvere anche nel settore stradale.

Abbiamo due relazioni di minoranza contrarie, *tout court*, al provvedimento, ed alcuni oratori intervenuti si sono dichiarati addirittura contrari alla discussione del disegno di legge. Si è in particolare lamentato che gli stanziamenti relativi al piano, oggetto del nostro esame, avrebbero dovuto seguire, e non precedere, quelli per la sistemazione delle strade che restano ai comuni e delle strade provincializzate, delle strade che sono da tempo provinciali e di quelle in corso di statizzazione, e infine delle strade che erano statali prima dell'entrata in vigore della legge n. 126.

Il relatore di minoranza Solari, apprezzato e, di solito, obiettivo studioso dei problemi della strada, afferma infatti nella sua relazione che, « prima di soffrire della mancanza di autostrade, il Paese soffre della mancanza di strade: di strade statali, provinciali e comunali ». E più avanti, parlando del problema della viabilità ordinaria e dell'impegno assunto dal Ministro di provvedere anche ad essa, afferma: « La soluzione di un problema di tal genere non si promette, si attua ». Ed il senatore Sacchetti, del quale pure è nota la competenza in questo settore, ha riaffermato la necessità di provvedere in via prioritaria alla viabilità ordinaria e, ricordandoci le cifre indicate l'anno scorso dalla « Rivista delle provincie », ci ha intrattenuto sul problema ormai urgente di completare il finanziamento delle opere di sistemazione delle strade provincializzate.

Sono d'accordo con gli amici oppositori, che affermano che la costruzione di una costosa rete autostradale non deve assorbire tutti i mezzi disponibili per la viabilità, perchè in ogni settore si richiedono urgenti adeguamenti per fronteggiare le inderogabili esigenze della circolazione. Sono d'accordo altresì sul principio che la realizzazione di un piano di vasta portata per la costruzione di autostrade deve procedere parallelamente e coordinatamente con i piani di sistemazione delle strade statali, provinciali e comunali, anche se le somme destinate ai lavori di sistemazione di queste ultime non debbono, a mio avviso, formare oggetto di stanziamenti straordinari, ma richiedono stanziamenti ordinari, in quanto si tratta di opere necessarie per adeguare la rete stradale alle crescenti esigenze del traffico in modo ordinato e razionale, in contrapposto ai piani straordinari di nuove e massicce costruzioni che, appunto perchè straordinari, non possono essere fronteggiati con le disponibilità ordinarie di bilancio.

Ma non vorrei che i contraddittori del piano in esame si fossero lasciati trasportare, per sostenere una tesi non facile e, mi si permetta, non felice, a sforzare la verità.

Onorevole Sacchetti, se è vero che le vecchie leggi hanno consentito al Ministero dei lavori pubblici di finanziare solo in parte il piano di sistemazione delle strade da provin-

cializzare, ella non può dimenticare che la nostra Commissione ha recentemente approvato la legge 27 febbraio 1961, n. 59, che consentirà il funzionamento completo, dico completo, delle opere previste in questo settore.

Ella ha giustamente affermato che al 30 dicembre 1960, contro una spesa ammessa pari a 555 miliardi e 440 milioni, lo Stato ne aveva potuto finanziare solo una parte, e precisamente 283 miliardi e 280 milioni, impegnandosi a contribuirvi con 195 miliardi e 820 milioni sui 200 miliardi disponibili. Ma, dopo l'approvazione della citata legge n. 59, il Ministro può disporre, in base al disposto dell'articolo 26, punto b) di essa, di altri 174 miliardi che gli consentiranno di finanziare tutte le opere ammesse per gli altri 272 miliardi e 160 milioni, assumendo ulteriori impegni per 174 miliardi e 790 milioni. Dopo aver così finanziato tutte le opere, nella misura richiesta dalle singole amministrazioni provinciali, resteranno ancora disponibili 4 miliardi e 20 milioni che, unitamente ai ribassi d'asta, potranno essere utilizzati per far fronte agli imprevisti o a nuove necessità. E quando si consideri che gli organi di tutela sono orientati a riconoscere, fra le opere ammissibili, anche quelle necessarie al miglioramento delle arterie di cui trattasi, come le amministrazioni interessate richiedevano, possiamo ben considerare, onorevole Sacchetti, questo problema risolto completamente ed in modo soddisfacente, almeno dal punto di vista degli stanziamenti.

Ora sono le singole amministrazioni provinciali che debbono procedere alle realizzazioni. La legge n. 59, citata, ha provveduto a fornire i mezzi per un decisivo intervento anche negli altri settori della viabilità ordinaria, in modo che non esito a definire risolutivo, e lo dimostro.

Come è noto, al punto a) dell'articolo 26, questa legge ha stabilito un collegamento fra il gettito delle imposizioni sulla motorizzazione ed il contributo del Tesoro all'A.N.A.S.; onorevole Solari, ella ha dato la sua apprezzata collaborazione allo studio di questo articolo e non penso che possa averlo dimenticato. Ella ricorderà come sia stato vagliato pazientemente e responsabilmente ogni aspetto del problema prima di prendere una deci-

sione: sarebbe stato simpatico poter largheggiare negli stanziamenti a favore della strada, ma non si potevano dimenticare i limiti imposti dalle possibilità di bilancio, con le quali tanti problemi debbono ancora essere risolti.

È noto che fino al 1950 le spese per la viabilità sostenute dai diversi Enti interessati, e in principale misura dallo Stato, hanno sempre superato il gettito complessivo delle imposizioni sulla circolazione, e che negli anni successivi le spese per la strada si sono mantenute pressochè costanti nella loro entità complessiva, divenendo una percentuale sempre più ridotta delle entrate che sono andate via via aumentando. Mentre la circolazione è sempre più intensa, più pesante e più veloce, i ridotti stanziamenti non hanno consentito alcun adeguamento della nostra rete viaria e, spesso, neppure una sufficiente manutenzione, cosicchè era indispensabile disporre urgentemente gli stanziamenti necessari per evitare un pericoloso rallentamento della motorizzazione, valido sostegno del progresso economico del Paese.

Ella ricorderà, onorevole Solari, come, unitamente al collega Gaiani di parte comunista, siamo arrivati alla conclusione che all'A.N.A.S. dovesse andare il 12 per cento del gettito delle imposte gravanti sulla strada per l'anno 1958-59, aumentato del 20 per cento circa dell'incremento del gettito che si sarebbe verificato negli esercizi successivi. La nostra proposta, approvata dalla Commissione dei lavori pubblici e da quelle del bilancio e delle finanze e tesoro dei due rami del Parlamento, è ora legge operante dello Stato. Secondo i nostri conteggi, se il tasso di incremento della motorizzazione si manterrà di poco superiore al 10 per cento all'anno, gli stanziamenti a favore dell'A.N.A.S. aumenteranno gradualmente dai 60-65 miliardi dell'esercizio prossimo, ai 200-250 dell'esercizio 1970-1971, cosicchè i mezzi a disposizione dell'A.N.A.S., dopo che si sarà provveduto al personale e alla manutenzione, risulteranno, nei 10 anni considerati, pari a 1.100-1.200 miliardi. A questa disponibilità è da aggiungersi quella per la sistemazione delle strade provincializzate, di cui all'articolo 26 lettera b) sopracitato, pari a 174 miliardi.

Onorevole Solari, ella certo ricorda che (in base al concetto di fondo che la sistemazione e l'adeguamento della rete stradale ordinaria esistente deve avvenire con stanziamenti ordinari di bilancio) abbiamo chiesto al Ministro dei Lavori pubblici, presidente dell'A.N.A.S., con un ordine del giorno che reca come prime le nostre due firme, di dare assicurazione che i mezzi che si rendessero disponibili in base al disposto dell'articolo 26, lettera a), dopo aver sopperito alle primarie esigenze per il personale e per la manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio delle strade statali, verranno impiegati: a) per la sistemazione delle strade in corso di statizzazione, ai sensi della legge 2 febbraio 1958, n. 126; b) per il completamento del piano di sistemazione delle arterie di grande comunicazione; c) per la realizzazione delle opere necessarie al razionale inserimento della rete stradale nazionale nella rete internazionale; d) per la corresponsione di contributi agli enti per il miglioramento della viabilità minore.

Il Ministro Zaccagnini non solo volle dare le richieste assicurazioni, ma dichiarò di assumere preciso impegno di non dare diversa destinazione ai fondi che si dovessero rendere disponibili in base al disposto della norma citata, e ci ringraziò per avergli dato occasione di poter esprimere con tutta chiarezza il suo preciso intendimento.

Onorevoli colleghi, non è dunque sostenibile la tesi che non si sia pensato alla viabilità ordinaria e non dubito che i colleghi che l'hanno affacciata vorranno, con quella lealtà che li distingue, rettificare le loro affermazioni.

Posso comunque assicurare al Senato che con 1.200-1.400 miliardi, che il Parlamento ha messo a disposizione dell'A.N.A.S., nei prossimi 10 anni, è possibile, in base a quanto ha ritenuto la Commissione competente, risolvere integralmente e razionalmente il problema della viabilità ordinaria.

Anche le opposizioni basate sul presupposto che gli stanziamenti per il piano autostradale avrebbero bloccato ogni possibilità di intervento in altri campi del settore dei trasporti, si sono dimostrate ingiustificate, dal momento che lo stesso relatore, senatore Solari, ha ritenuto di dover aggiornare la sua

relazione con delle note in cui riconosce che quanto da lui richiesto è in corso di concreta realizzazione.

Mentre non ritengo di dover discutere sulla tesi evidentemente ostruzionistica, secondo cui nessuno dei problemi che interessano il nostro Paese può essere risolto se prima, o contemporaneamente, non si risolvono tutti gli altri, ritengo doveroso far presente al collega Solari, che non sarà possibile, ad una maggioranza responsabile, accettare alcuni principi affermati nella sua relazione, e mi riferisco all'opportunità di rendere operante un principio che ricorda la legislazione del 1865, col vietare la costruzione di autostrade parallelamente a ferrovie a doppio binario, o limitare le autostrade ad una percorrenza di qualche decina di chilometri, in prossimità dei grandi centri, tenendo conto soltanto delle esigenze turistiche domenicali

Onorevoli colleghi, noi approveremo questo provvedimento, non solo perchè i timori delle sinistre non sono giustificati, ma anche e soprattutto per le valide e positive ragioni che lo raccomandano.

Dopo aver provveduto agli stanziamenti per la viabilità ordinaria, era doveroso che il Governo si preoccupasse di integrare i piani di sistemazione delle strade statali, provinciali e comunali con un piano autostradale che risolvesse il problema del traffico su lunghi percorsi, con arterie veloci e sicure.

È stato detto, acutamente, che la circolazione stradale ha problemi che richiamano la circolazione del sangue negli organi viventi, nella quale i vasi maggiori e i minori assolvono compiti diversi ognuno dei quali essenziale, ma anche complementare degli altri. In un Paese come l'Italia il problema di accorciare le distanze tra il Nord e il Sud e i Paesi a Nord delle Alpi è attuale e vitale, e grave è la responsabilità di coloro che frappongono ostacoli alla sua soluzione, sia per inesatta valutazione della situazione obiettiva, sia per ragioni di tattica o malinteso opportunismo politico.

Il problema del Mezzogiorno è anche, onorevoli colleghi, un problema di vie di comunicazioni rapide e confortevoli col Nord, per la necessità di un ulteriore, deciso incremento del turismo nazionale ed internazionale in quelle Regioni, per l'essenziale problema

dello sviluppo dell'industrializzazione, per la esigenza di rendere più agevole e redditizio il collocamento dei prodotti agricoli tipici di quelle terre. L'attuale rete stradale è una preoccupante strozzatura che limita la possibilità della rapida rinascita del Mezzogiorno e noi dobbiamo eliminarla, anche sapendo di andare incontro ad un serio impegno finanziario, per evitare di rendere meno efficaci gli sforzi del passato e più gravosi quelli del futuro, certi che il Paese saprà comprendere ed accettare questo nuovo sforzo, che è anche una manifestazione di solidarietà, che ad esso si chiede.

Non vorrei però che questo grandioso piano fosse visto come un'opera ad esclusivo vantaggio del Mezzogiorno: tutta l'Italia ne trarrà grande giovamento in quanto esso è parte integrante di un armonico quadro di sistemazione della rete viaria nazionale e del suo collegamento con quella degli altri Paesi. E grate al Parlamento e al Governo saranno le falangi di lavoratori che nella realizzazione di questo programma troveranno direttamente o indirettamente fonte di reddito, tranquillo e sicuro lavoro.

Nella sua concisa relazione, che ho veramente apprezzato per la sua chiarezza, il collega De Unterrichter, che spero vorrà accettare le mie sentite congratulazioni, fa un breve cenno alla sicura riduzione degli incidenti che una buona rete stradale ed autostradale può assicurarci.

È un argomento che non possiamo trascurare, onorevoli colleghi, se è vero quanto affermano i tecnici, che cioè su una strada a doppia sede senza attraversamenti e con incroci protetti gli incidenti si riducono mediamente del 75-80 per cento, nei confronti di quelli che si lamentano su una strada che manca di queste caratteristiche. E quanti sono attualmente gli incidenti che si registrano in Italia, e quanti morti e feriti si lamentano come conseguenza di tali incidenti?

Nel 1960 abbiamo avuto, secondo i dati dell'Istituto Centrale di Statistica, circa 140 mila incidenti con quasi 8 mila morti e 200 mila feriti; noi sappiamo però che gli incidenti più lievi non sono rilevati e che, dal punto di vista dell'indagine statistica, sono conteggiati per morti soltanto quelli accertati « al momento in cui l'infortunio si è veri-

ficato, ovvero anche durante il breve periodo immediatamente consecutivo in cui si svolge l'eventuale opera di soccorso col ricovero dell'infortunato nel più vicino luogo di cura ».

L'ingegner Cesare Biffi, noto e geniale studioso dei problemi della circolazione, si domanda nel suo articolo « La tragedia stradale » pubblicato nel numero di aprile della rivista « Le strade » del Touring Club Italiano, quanti sarebbero stati i morti se anche in Italia si fossero conteggiati i decessi avvenuti nei trenta giorni successivi all'incidente, come viene fatto in tutti gli altri Paesi. E basandosi sui precisi dati rilevati a Milano negli ultimi due anni, ha la tragica sorpresa di constatare che i morti veri sono più del doppio dei morti statistici. Se i dati rilevati a Milano si potessero estendere a tutta Italia, e non vedo perchè non lo potrebbero essere, i decessi veri avvenuti sulle strade in Italia in un anno raggiungerebbero la cifra impressionante di 16 mila!

Se si pone mente che alla C.E.E. a Ginevra è stato denunciato in 60 mila vite umane il contributo pagato dall'intera Europa alla circolazione stradale nel 1960, la posizione del nostro Paese è veramente tale da spaventare chi ha la possibilità di assumere decisioni atte a ridurre questo tragico bilancio, anche se l'opinione pubblica del nostro Paese apprende le notizie relative con un'indifferenza che l'ingegner Biffi non esita a definire stupefacente, quasi non ne avvertisse le proporzioni. E si tratta della stessa opinione pubblica che si commuove quando vengono segnalati incidenti ferroviari di ben minore gravità: il bilancio dei viaggiatori morti negli incidenti ferroviari nell'ultimo decennio è stato di 70 unità, cifra sensibilmente inferiore a quella che mediamente si lamenta in un solo giorno sulla strada. E come se tutto questo non bastasse, i primi mesi del 1961 ci segnalano un impressionante aumento degli incidenti stradali, cosicché si teme che nel 1961 i decessi statisticamente attribuiti ad incidenti stradali supereranno le 10 mila unità, e ammonteranno ad oltre 20 mila i decessi di fatto dovuti ad incidenti del genere. Ognuno di noi sa quale incalcolabile patrimonio morale venga distrutto in questa immane tragedia e di quante lacrime e di quanti dolori essa sia causa:

dobbiamo di conseguenza chiedere fermamente che tutte le misure che possono servire a contenerla vengano adottate ed al più presto. Sta bene infatti l'adeguamento della rete stradale, ma è anche necessario, onorevole ministro Zaccagnini, far rispettare le norme già statuite e farne di nuove se necessario, e, se non si può far altro, ridurre, anche drasticamente, le velocità, perchè questa strage venga contenuta con tutti i mezzi necessari.

Altro analogo drammatico appello mi sono permesso di rivolgere in quest'Aula al suo predecessore, ora lo rinnovo a lei con tutta la forza di cui dispongo, certo di trovare pronta ed efficace corrispondenza nella sua coscienza. Trattando di problemi economici, sono costretto a considerare, oltre il lato umano delle cose, anche il loro aspetto materiale, ed a chiedermi: quale è il costo per il nostro Paese della tragedia stradale? Non abbiamo alcun elemento sicuro di stima e di valutazione: possiamo forse avere un termine di riferimento, per quel che vale, considerando l'aspetto materiale di un altro settore che ha qualche analogia con questo, quello degli infortuni sul lavoro. I casi di morte denunciati e liquidati nel 1959, dovuti ad infortunio o malattie professionali nell'industria e nell'agricoltura sono stati 2.750; di questi, il 40 per cento circa non sono indennizzabili perchè i deceduti non avevano persone a carico. L'onere sopportato nell'anno considerato, per tutti gli infortuni anche non mortali, per indennità temporanee e permanenti, per i casi di morte indennizzabili, per l'assistenza sanitaria ed altri oneri, è risultato complessivamente pari a circa 90 miliardi. Fatte le proporzioni, tenuto conto dei danni materiali alle cose, si può ritenere che gli incidenti stradali siano costati all'economia del Paese nel 1960 non meno di 500 miliardi di lire.

L'esecuzione di opere che possano incidere su questo enorme dispendio di ricchezza è anche un importante contributo all'economia del Paese. Ed è anche per fare quanto possibile per arginare questo fiume di sangue e questo sperpero di ricchezza che convengo col relatore De Unterrichter sull'opportunità di sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge.

Siamo, dunque, d'accordo sulla impostazione del problema e desideriamo dare il nostro apporto costruttivo per un esame approfondito del testo che ci viene sottoposto, nell'intento di chiarire tutti gli aspetti e, se necessario, introdurre quelle modifiche che si ritenessero utili ed opportune. È con questo spirito che mi riservo di presentare degli emendamenti al testo sottopostoci, e che chiederò al Senato un voto per definire la posizione dei casellanti delle autostrade che dall'A.N.A.S. passano all'I.R.I. e che spero sarà accettato dall'onorevole Ministro in modo che gli interessati possano essere tranquillizzati. Grazie, per avermi voluto cortesemente ascoltare. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

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

« Il Senato,

constatato lo sviluppo turistico industriale e commerciale della costa adriatica, della Riviera romagnola in particolare;

constatato che il traffico sulla Via Emilia nel tratto Bologna-Rimini e sull'Adriatica Rimini-Sud è congestionato al punto da costituire un pericolo gravissimo e continuo alla incolumità dei viaggiatori e da impedire un ulteriore aumento di circolazione lungo la costa Adriatica (aumento auspicato da tutta la popolazione interessata),

invita il Governo a far sì che l'Autostrada Bologna-Canosa venga costruita con criterio di assoluta priorità.

Considerata, inoltre, la necessità di un allacciamento immediato della suddetta autostrada con le altre che andranno a convergere e che già convergono a Bologna,

invita il Governo a far sì che l'allacciamento in parola venga effettuato in modo tale che ponga i viaggiatori provenienti da Nord, Nord-Ovest e Nord-Est di Bologna in

condizioni ugualmente favorevoli ai fini del proseguimento del viaggio a Sud della detta città ».

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

Z A N N I N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, uno dei motivi, starei per dire il principale, per cui mi sono deciso a prendere la parola brevemente sul disegno di legge in discussione, è determinato dalla libera volontà che ho di esprimere vivo compiacimento all'Esecutivo per l'iniziativa presa, quella cioè di dare al nostro Paese una rete autostradale moderna, rispondente alle esigenze di oggi e dell'immediato futuro. Sulla necessità che la nostra Penisola abbia una moderna rete autostradale hanno parlato colleghi autorevolissimi, adducendo validi argomenti.

La relazione che precede il disegno di legge parla in modo chiaro, e la relazione davvero pregevole ed esauriente del relatore di maggioranza, senatore De Unterrichter, riesce, a mio avviso, pienamente convincente.

Anch'io ho l'onore di appartenere al Gruppo della maggioranza che appoggia il Governo proponente il disegno di legge n. 1378 di cui ci occupiamo. Ebbene, tengo a dichiarare che non mi sento di fronte a nessun dogma e a nessun pericolo di cadere in eresia. Questo è un libero Parlamento e certe espressioni che si leggono nella relazione di minoranza andrebbero bene in altri consessi, lontani, per fortuna, da noi, ove ogni iniziativa dell'Esecutivo è in modo monotono acclamata. Tengo a dichiarare che sento di essere di fronte ad un disegno di legge che risponde alla realtà in cui ci troviamo e che va incontro a quella in cui ci troveremo domani. Esso completa precedenti leggi le quali sono state di grande utilità per lo sviluppo economico e sociale della nostra popolazione. E quando il disegno in parola sarà tramutato in applicazione pratica di ciò che dispone, quando in altre parole si sarà esteso, in forma concreta, in lungo e in largo, per il nostro Paese, costituirà uno strumento efficacissimo per l'ulteriore sviluppo economico e sociale verso il quale è avviato il nostro popolo.

E già nella sua applicazione pratica è esso stesso lavoro produttivo. Chi può negare che è indispensabile oggi offrire migliori condizioni di sicurezza al traffico, ulteriori possibilità di sviluppo alla motorizzazione, per favorire il sorgere di nuove relazioni commerciali e turistiche, il loro potenziamento, per costituire e avvicinare nuovi centri di produzione e nuovi mercati di consumo allo interno e in Europa? La via di comunicazione è necessaria come il mezzo. Se per ragioni varie il secondo aumenta, si potenzia, la prima deve adeguarsi.

Inoltre, se in qualche parte sono sorte, per iniziativa privata o dello Stato, fonti di produzione, queste debbono avere la possibilità di smercio, con la rapidità voluta dai tempi, verso mercati vicini e lontani; debbono cioè avere le adeguate vie di comunicazione che possono benissimo essere paragonate alle arterie e alle vene che nel corpo umano fanno affluire e defluire il sangue. E come un corpo, qualora il sangue non potesse circolare adeguatamente, intristirebbe e deperirebbe in breve tempo, così una Nazione rischierebbe di soffocare se il sangue dei traffici, dell'attività commerciale, industriale, agricola, turistica non avesse le vie adeguate alla necessaria circolazione.

È a tutti noto che il nostro Paese si trova in una fase di sviluppo industriale, commerciale e turistico quale mai si era verificato nei tempi passati, sviluppo che ha trasformato e sta trasformando strutturalmente la nostra economia, ed è prevedibile che tale sviluppo continuerà a crescere nel futuro. Sarebbe quindi un imperdonabile errore se noi non provvedessimo tempestivamente a dare gli strumenti richiesti perchè lo sviluppo in parola possa avvenire.

A questo punto sento il dovere di affermare, con senso di obiettività, che sono certo che la trasformazione strutturale della nostra economia, cui prima accennavo, non è avvenuta all'improvviso, per caso, come Minerva è sorta dalla testa di Giove, ma è stata ed è la conseguenza, oltre che della capacità e della volontà del nostro popolo, di una chiara politica che i Governi democratici precedenti hanno perseguito e l'attuale persegue, nell'interesse generale del Paese, con

volontà pacifica, tendente alla più ampia collaborazione con le Nazioni che mirano, come noi miriamo, alla libera convivenza tra i popoli. Quella politica si è tradotta in una cospicua serie di provvedimenti che si sono rivelati efficaci. L'attuale provvedimento è da annettersi senza dubbio in quella serie, va inquadrato in quella politica. Affermare che tutto è stato sbagliato, che si è agito e si agisce settorialmente, senza una visione organica dei problemi del nostro Paese, come fa la sinistra, è davvero strano; ciò difficilmente può essere contrabbandato come un'opposizione costruttiva. Non è poi assolutamente vero che il presente disegno di legge non tenga conto dei problemi ferroviari in particolare. È di pochi giorni or sono, infatti, l'annuncio da parte del ministro Pella del proposito di destinare 800 miliardi di lire in dieci anni alle Ferrovie dello Stato. Altro provvedimento, questo, che va inquadrato nella politica del Governo e va incluso nel numero dei provvedimenti già attuati o in via di attuazione che hanno costituito e costituiscono gli incentivi, gli strumenti di sviluppo del nostro Paese.

Il no delle sinistre già preannunciato, e in modo così drastico, va inquadrato, penso, nella loro politica fin qui seguita e va aggiunto ai no detti a tutte le leggi che il Governo e la maggioranza hanno voluto in questi anni per il bene del nostro Paese.

Guardando la cartina allegata alla relazione De Unterrichter, io provo una soddisfazione veramente grande. Vedo infatti che, quando sarà realizzata tutta la rete autostradale nel nostro Paese, avremo delle vie di comunicazione adeguate che potranno servire realmente agli scambi celeri in tutti i campi, non soltanto commerciale, industriale e turistico, ma anche spirituale e sociale. In maniera particolare noi potremmo fare in modo, realizzando questo piano, che i cittadini italiani possano davvero sentirsi cittadini dello stesso Paese e possano avere la possibilità di spostarsi per ragioni varie da un posto all'altro e possano comprendere il significato della Patria nel vero senso della parola: *mater communis omnium*.

Un punto essenziale a me preme mettere in evidenza, e cioè che questa rete autostra-

dale darà un incremento decisivo ad una delle attività più importanti per lo sviluppo del nostro Paese, cioè quella turistica. È a tutti noto che il turismo oggi è diventato una industria, l'industria chiave, principale della nostra Nazione.

G O M B I . Ma che cosa dice?

Z A N N I N I . Avrà modo di apprenderlo, tra qualche tempo, quando si discuterà il bilancio del Ministero del turismo e dello spettacolo: ella potrà allora comprendere come l'industria turistica sia diventata una delle industrie più importanti, l'industria chiave, come dicevo, del nostro Paese. Lo posso dire fin d'ora che quando leggerà la bellissima relazione del collega senatore Guidoni, potrà avere una visione veramente esatta della situazione del settore turistico nazionale.

La rete autostradale di cui ci occupiamo, dicevo, darà incremento all'attività turistica, ed il turismo, oltre a recare dei benefici economici incalcolabili al nostro Paese, è una di quelle attività che porta anche dei benefici spirituali alla nostra popolazione e a tutte le altre popolazioni che affluiscono nella nostra Penisola.

Il nostro Paese è ricco più di qualsiasi altro di patrimoni culturali ed artistici. In altra occasione io ebbi modo di affermare che il nostro territorio è stato per tanti secoli teatro di scontri tra i popoli, ma che, attraverso il turismo, può invece diventare benissimo un terreno di incontro tra tutti i popoli. Con le vie di comunicazione adeguate, questo compito che il nostro Paese potrebbe essere chiamato a svolgere nei prossimi anni, sarebbe assolto in una maniera più degna. Tutti coloro che verranno qui, nella nostra Patria, potranno istruirsi, potranno apprendere tutto l'enorme apporto che il popolo italiano ha dato alla civiltà e allo sviluppo del mondo intero. E, sempre guardando la citata cartina, vedo con soddisfazione che è compresa anche l'autostrada Bologna-Rimini-Pescara-Canosa. Si tratta di una di quelle autostrade che è richiesta in maniera particolare, non soltanto per lo sviluppo delle attività commerciali e industriali, ma soprat-

tutto per lo sviluppo dell'attività turistica, che va incrementandosi in questo periodo in maniera prodigiosa sulla costa adriatica.

Non mi rivolgo certamente, in questo momento, all'onorevole Ministro, che conosce molto bene quale capacità la nostra popolazione abbia saputo dimostrare in tale settore, ma mi rivolgo a tutti i colleghi, per dire che, stante l'attuale situazione, è necessario che l'autostrada Bologna-Rimini-Pescara-Canosa venga costruita con criterio assoluto di priorità. È per tale motivo che ho avuto l'onore di presentare, unitamente ai colleghi Donati e Galli, un ordine del giorno che mi auguro il Senato vorrà approvare e che il Governo, tramite l'onorevole Ministro Zaccagnini, vorrà accogliere nella miglior maniera possibile.

In tale ordine del giorno il Senato, dopo aver constatato lo sviluppo turistico, industriale e commerciale della Costa adriatica e della Riviera romagnola in particolare, dopo aver constatato che il traffico, sulla via Emilia nel tratto Bologna-Rimini e sulla adriatica Rimini-Sud, è congestionato al punto da costituire un pericolo gravissimo e continuo all'incolumità dei viaggiatori e da impedire un ulteriore aumento di circolazione lungo la costa adriatica, invita il Governo a far sì che l'autostrada Bologna-Canosa venga costruita con criterio di assoluta priorità.

Il senatore Amigoni pochi minuti fa parlava con accento commosso degli innumeri incidenti stradali che avvengono, purtroppo, nel nostro Paese, e citava una cifra che è veramente impressionante: 8 mila morti si sarebbero avuti nello scorso anno. Orbene, è a tutti noto che, purtroppo, gran parte di questi 8 mila morti si sono avuti nel tratto Bologna-Rimini, su quella via Emilia che oggi non è più sufficiente ad accogliere lo enorme traffico che si svolge su di essa. Si tratta di una delle strade che hanno più necessità di avere, parallelamente, un'altra arteria che possa accogliere tutto il traffico che viene dal Nord e dal Sud. L'ordine del giorno cui ho accennato termina così: « Considerata, inoltre, la necessità di un allacciamento immediato della suddetta autostrada con le altre che andranno a convergere e che

già convergono a Bologna, invita il Governo a far sì che l'allacciamento in parola venga effettuato in modo tale che ponga i viaggiatori provenienti da Nord, Nord-Ovest e Nord-Est di Bologna in condizioni ugualmente favorevoli ai fini del proseguimento del viaggio a Sud della detta città ».

Desidero ardentemente non essere considerato un campanilista. Parlo non tanto perchè sono a conoscenza degli interessi locali e dello sviluppo che la zona che ho l'onore di rappresentare, ha assunto in questi ultimi anni, ma parlo perchè sono spinto dalla considerazione degli interessi nazionali. È noto infatti che il turismo non va soltanto a beneficio delle popolazioni interessate, ma va a beneficio di tutta la Nazione.

Noi dobbiamo constatare, sia pure con dispiacere, che fino ad oggi le strade che dal Nord portano al Sud, e le vie di comunicazione in genere, sono state più facili e più scorrevoli lungo la Costa tirrenica. La Costa adriatica io penso, che sia stata, non dico trascurata ma che almeno non abbia avuto la considerazione da parte dei Governi precedenti che ha avuto l'altra costa. Non vorremmo che nell'attuazione della rete autostradale di cui ci stiamo occupando si mantenesse questa differenza. Ed è per ciò che raccomando in maniera vivissima che l'allacciamento dell'autostrada avvenga a Bologna in maniera tale che sia a contatto diretto con tutte le altre strade giungenti da tutte le direzioni a Bologna stessa, in modo che il viaggiatore possa avere la stessa facilità di andare o sulla costa tirrenica o sulla costa adriatica.

Mi auguro che questo ordine del giorno, come dicevo poco fa, sia accolto ed approvato dal Senato unanimemente e che sia accolto dal Governo; e ciò non soltanto nell'interesse delle popolazioni interessate quanto invece e più nell'interesse di tutto il Paese, perchè il turismo che si effettua lungo tutta la costa adriatica va a vantaggio in gran parte di tutta quanta l'economia nazionale. E vorrei terminare questo mio breve intervento con un accenno alla ricorrenza che stiamo celebrando in quest'anno. Lungi da me ogni tendenza od ogni tentazione di cadere nella retorica: stiamo rievocando in maniera de-

gnata il primo centenario dell'unità italiana. Con questo disegno di legge io sono convinto che daremo un contributo effettivo al completamento di ciò che i nostri padri hanno saputo realizzare raggiungendo l'unità politica; noi daremo alla popolazione italiana la possibilità di rendersi e sentirsi più unita socialmente, culturalmente. Gli abitanti della Sicilia e della Calabria devono avere la possibilità di comunicare con il centro, con Roma o col nord, in maniera libera e piana. È in questo modo che noi realizzeremo la auspicata unione di spiriti e la piena solidarietà nazionale. E mi pare che sia bello, proprio nella ricorrenza del primo centenario, approvare un disegno di legge che serva a completare ciò che i nostri padri hanno saputo realizzare. Il disegno di legge che noi approviamo e che mi auguro moltissimi altri di quest'alta Assemblea vorranno approvare, servirà certamente a cementare ancora di più gli italiani, a farli sentire figli della stessa madre che ha dato e darà ancora un altissimo e validissimo contributo al progresso di tutti quanti i popoli della terra. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

Z A N E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ad un intervento di carattere preminentemente turistico qual è stato quello del collega senatore Zanini non può che seguire un intervento dello stesso tipo perchè anche io ripeto la mia nomina da una zona eminentemente turistica. La documentata e pregevole relazione dell'onorevole De Unterrichter, autentico tecnico della materia, unitamente all'esauriente relazione governativa che accompagna il disegno di legge, offrono, in unione al diffuso parere della Commissione finanze e tesoro, un ampio quadro dell'eccezionale importanza di questo disegno di legge, che legittima il grande interesse di questo dibattito parlamentare, ove l'opposizione, questa volta, è schierata con ben due relazioni di minoranza, a differenza di quanto avvenne al tempo dell'approvazione dei disegni di legge che corrono sotto il nome del ministro Romita.

Allora, se non erro, abbiamo assistito ad un diverso atteggiamento dell'opposizione tanto in Commissione che, successivamente, in Aula. I comunisti — che pur avevano motivi di forte rampogna contro l'approvazione della legge del 1955 — si sono astenuti, mentre i socialisti, che sostanzialmente non avevano obiezioni di fondo, hanno finito per votare contro. (Atti parlamentari 26 marzo 1955).

Ora, dicevo, siamo di fronte ad uno schieramento di altro genere, ed il fatto che l'opposizione si presenti con due relazioni di minoranza fa pensare che in definitiva, possa anche nascere un atteggiamento difforme in sede di approvazione definitiva del disegno di legge sottoposto al nostro esame.

Non è mia intenzione, in questo breve intervento, di raccogliere i vari motivi polemici presentati dall'opposizione, giacchè altri colleghi, certamente più qualificati di me, anche e soprattutto sul piano tecnico, sono in grado di ben utilizzare la loro specifica competenza nel contestare sia i luoghi comuni addotti dalla opposizione, sia i tentativi di sminuire, sul piano tecnico, la portata dell'importante disegno di legge in discussione.

Mi preme, comunque, rilevare, in contraddizione con quanto viene affermato in una delle due relazioni di minoranza, che la posizione assunta dalla Democrazia Cristiana non è quella di un'adesione rassegnata e supina alla volontà del Governo, non è una adesione che si esprime, come voi dite, al solito, all'insegna del conformismo, sempre pronti ad accettare quello che il Governo presenta, sempre pronti — come è detto dalla opposizione — a dire di sì al Governo ogni qualvolta « spara piani ambiziosi, al di fuori e contro ogni valutazione organica prioritaria e coordinata ». E, invece, la mia, la nostra, una adesione concreta al piano, una adesione determinata e suggerita da ragionata convinzione scaturita da elementi obiettivi di valutazione.

Il presente disegno di legge, come ognuno sa, deriva la propria origine dalla legge 21 maggio 1955, n. 463, integra quelle disposizioni predisponendo un piano organico rispondente alle esigenze del tempo nostro. E a proposito del piano organico in oggetto, si deve rilevare che, dopo l'entrata in vigore

della legge 21 maggio 1955, n. 463, è intervenuta l'approvazione della legge 16 marzo 1956, con la quale legge si rendono esecutivi per l'Italia gli accordi di Ginevra, che prevedono i grandi itinerari internazionali, nei quali sono incluse buona parte delle autostrade oggetto del presente disegno di legge. Ritengo pertanto che, anche in relazione a detti accordi, non si debba porre alcun indugio nel varare il nuovo programma di costruzioni stradali ed autostradali, in modo da consentire la realizzazione di una rete organica, sia in connessione con i grandi itinerari internazionali sia per la parte relativa ai raccordi interni a carattere nazionale.

Quali sono i motivi fondamentali, di base, che inducono all'approvazione del presente disegno di legge? Sono di varia natura e sono già stati ricordati in massima parte dai colleghi che mi hanno preceduto. Comunque io mi limito a citarne soltanto tre.

Primo: adeguare la nostra rete stradale ed autostradale alle esigenze dell'aumentato traffico. Parlo del rapporto motorizzazione-strada. Dalla relazione governativa, che accompagna il disegno di legge in esame, si rileva che il potenziamento e lo sviluppo generale di tutta la rete viaria ha presentato — nel settennio 1952-58 — un saggio di incremento annuo del solo 0,90 per cento, contro un indice di incremento del 15,50 per cento e del 18,60 per cento rispettivamente per gli autoveicoli e i motoveicoli. Questi dati pongono con estrema evidenza l'urgenza di una programmazione di largo respiro, con visione ampia e moderna, tale da ridurre lo squilibrio lamentato.

Siamo consenzienti — ecco il secondo motivo — con questa legge anche per il carattere degli investimenti. Si tratta di investimenti produttivi, che si incaricano di sollecitare la creazione di nuovi posti di lavoro. Noi, che ci preoccupiamo tanto del doloroso fenomeno della disoccupazione, dobbiamo salutare con fiducia questo disegno di legge che stimola nuove occasioni di lavoro, ed incrementa non soltanto l'occupazione di mano d'opera nella costruzione di autostrade, ma anche provoca un maggior impiego di unità lavorative nel settore terziario, oggi già in pieno sviluppo. E si avrà altresì una mag-

giore occupazione in tutta la gamma delle altre iniziative, facilitate dalla rapidità dell'incremento dei mezzi di comunicazione.

A proposito di tale favorevole ripercussione che si verificherà nell'occupazione della mano d'opera e quindi nella riduzione del doloroso fenomeno della disoccupazione, rilevo che nella dichiarazione di voto svolta dai comunisti, nella seduta del 26 maggio 1955, allorché si è approvata la legge Romita del 1955, veniva posto in evidenza come una delle ragioni che induceva il settore comunista a non opporsi all'approvazione della legge era precisamente quella di favorire con la costruzione dei primi tronchi autostradali l'avvio al lavoro di un certo numero di disoccupati. Se analoga dichiarazione non verrà fatta ora, è implicita almeno una ammissione da quella parte (*accenna al settore comunista*): il doloroso fenomeno della disoccupazione non presenta più i caratteri preoccupanti del 1955. Sarebbe comunque augurabile che la vostra attuale posizione si attenuasse in considerazione del fatto che la nuova programmazione creerà nuove occasioni di lavoro.

Un terzo motivo è questo: favorire al massimo con un sistema viario moderno l'incremento turistico. È fuori discussione che l'afflusso dei turisti stranieri, che in massima parte arrivano da noi con mezzi motorizzati, rappresenta per la nostra economia una grande riserva perchè ci procura quantitativi ingenti di valuta pregiata. Questo afflusso, con le benefiche conseguenze che è facile prevedere, deve essere incoraggiato, facilitando il rapido collegamento con il nostro Paese considerato non a torto la terra del sole, ove la natura ha profuso incomparabili tesori di bellezza, ove l'arte, come in uno scrigno preziosissimo (e lo rilevava anche il senatore Zannini), custodisce meraviglie di ogni genere che lo straniero ama oggi gustare, combinando itinerari rapidi e vari che soddisfino il desiderio di ricerca e di scoperta del bello, perdendo il meno tempo possibile nel viaggio, per guadagnarlo invece nel soggiorno e nella permanenza.

Guadagnare le distanze nel minor tempo possibile rappresenta la preoccupazione dello straniero che, arrivando in Italia dal nord, ha bisogno di una rete stradale ottima; egli

si affaccia al nostro confine per proseguire il viaggio da noi « sempre in autostrada » in condizioni agevoli come prima dell'ingresso in Italia.

Dobbiamo quindi eliminare, signor Ministro, il gravissimo inconveniente lamentato, in questi anni, specie in prossimità di certi valichi e presso talune delle nostre frontiere ove nei periodi di punta e nei mesi estivi, si formano lunghe teorie di macchine incolonnate nelle ormai anguste ed inadeguate strade dell'A.N.A.S.; queste colonne di automezzi poi debbono procedere a passo d'uomo. Bisogna far defluire tutto il traffico su grandi arterie, su autostrade rispondenti tecnicamente ai requisiti della strada concepita con criteri moderni.

Dice il relatore confrontando la nostra situazione con quella di altri Paesi: « Dove una autostrada estera si affaccia al nostro confine noi dobbiamo proseguire con un'autostrada nostra che, attraverso una rete bene articolata, faccia dilagare rapidamente i turisti stranieri e gli uomini d'affari in tutto il nostro Paese fino alle estreme propaggini delle Puglie, della Sicilia e della Calabria ». Io aggiungo che bisogna far dilagare rapidamente questo traffico anche attraverso le strade di collegamento alla rete autostradale. È ovvio che nella mia posizione di parlamentare del lago di Garda, interpretando le istanze delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, vivamente caldeggi il grosso problema dei collegamenti. Il Garda, il maggiore dei laghi italiani, è interessato in maniera preminente alla sollecita costruzione dell'autostrada del Brennero, giacchè la parte preponderante dei forestieri che soggiornano sul nostro lago, sia sulla sponda bresciana che su quella veronese e trentina, proviene dal nord attraverso Trento, Rovereto e Riva sul Garda.

La progettata grande autostrada del Brennero svolgendosi opportunamente in riva destra dell'Adige, da Trento verso Verona, non può, per ovvie ragioni di percorso, avvicinarsi al Garda. Se si considera però il grande afflusso turistico diretto naturalmente e per una lunga tradizione, verso il lago di Garda, si deve necessariamente affrontare il tema di un suo rapido collegamento con la progettata autostrada del Brennero,

Giova a questo riguardo ricordare alcuni dati. Dalle rilevazioni eseguite a cura dell'A.N.A.S. tra i posti di osservazione di Gardolo dopo Trento ed Ala, lungo la statale del Brennero, durante il periodo 1° giugno 1958-30 maggio 1959, e riguardanti il traffico stradale automotore, è possibile trarre alcune cifre che sono particolarmente indicative, sia per la consistenza del traffico stesso sui vari tronchi, sia per la sua provenienza o destinazione, sia per la funzionalità ed importanza delle arterie che dalla statale si diramano. Di 3 milioni e 600 mila veicoli a motore che sono transitati nei due sensi durante l'intero anno, dal posto di controllo di Gardolo a nord di Trento un quarto, 900 mila, lasciavano o imboccavano proprio a Trento la strada della Valle del Sarca che ha come meta pure il lago di Garda. Il contingente più grosso del traffico rimanente si rivelava costituito inoltre dalla corrente proveniente o destinata al lago di Garda attraverso i 20 chilometri della strada che da Rovereto, attraverso Mori, porta a Torbole, 1 milione 800 mila automezzi ossia metà del traffico complessivo. Solo i restanti 900 mila veicoli proseguivano o giungevano da Ala lungo la stessa statale del Brennero.

È questa una riprova evidentissima dell'incidenza che ha sul traffico della Val d'Adige il movimento turistico che interessa tutta la zona del lago di Garda e in particolare è una documentazione dell'importanza che assume, nel complesso della rete stradale trentina, l'arteria Rovereto-Torbole sul Garda. A proposito di tale movimento turistico, attualmente costretto nell'angusta e disagiata sede che percorre per un buon tratto il lato meno agevole dell'ex lago di Loppio, giova notare che il complesso del lago di Garda con i suoi 4 milioni di presenze denunciate nel 1960, ed il suo apporto alla bilancia commerciale, che costituisce da solo, un decimo dell'intero apporto del turismo italiano, è un complesso di primissimo ordine e degno quindi di essere dotato di un collegamento rapido ed agevole con le strade nazionali ed internazionali.

È sulla scorta di questi dati da me richiamati all'attenzione di quest'alta Assemblea, ed in vista dell'acceleramento dei tempi di progettazione e di realizzazione dell'auto-

strada del Brennero, che lo scorso anno gli Enti locali, rappresentati dai Comuni e dalle Amministrazioni provinciali, ed i parlamentari del luogo avvertivano, in una riunione altamente qualificata, l'urgenza di interventi intesi a sollecitare la messa a punto del grosso problema degli allacciamenti dell'Alto Garda con l'autostrada del Brennero. Ma un tale problema non può essere affrontato in modo superficiale o con una soluzione di ripiego che preveda, per esempio, una sommaria quanto inopportuna ed inadeguata sistemazione della vecchia sede, la Mori-Loppio-Torbole, impraticabile nei mesi invernali, bensì necessita di una soluzione radicale, che imposti il tema dell'allacciamento al Brennero con la costruzione di un'autostrada che porti i turisti da Rovereto a Riva del Garda.

Trattandosi di un'opera da realizzarsi in modo geniale, destinata prevalentemente a servire le esigenze turistiche, si dovrebbero seguire — secondo uno studio di larga massima già predisposto da tecnici altamente qualificati che hanno al loro attivo una cospicua tradizione di competenza ed esperienza — intendimenti che consentano, sì, la realizzazione di un sicuro e comodo allacciamento tra la Val d'Adige e il lago, ma altresì il proposito di attuare un'opera ardita, suggestiva, modernamente concepita, nell'incomparabile bellezza di un ambiente naturale qual è quello offerto dal nostro Garda.

Onorevole Signor Ministro, verrei meno ad un mio dovere, nel caldeggiare la soluzione del problema di tale allacciamento del Garda con un'autostrada di soli sedici chilometri, la quale fruirebbe, a quanto mi è dato di capire interpretando le disposizioni della legge in esame, dei benefici previsti dall'articolo 2 del disegno di legge, verrei meno, dico, ad un mio preciso dovere se non presentassi alla sua attenzione l'urgenza del raddoppio della magnifica, superba strada denominata Gardesana occidentale in connessione con la statale 45-bis dell'A.N.A.S. I dati relativi all'intenso traffico (che costringe a vietare il transito dei veicoli pesanti nel tratto Gargnano-Riva) pongono da tempo, da anni ormai, l'assillante tema o di una nuova sede o almeno dell'indispensabile raddoppio, se non del tratto Salò-Gardone-Riva,

almeno del tratto occupato dalle notissime ed interessanti gallerie della Gargnano-Riva. La magnifica Gardesana occidentale, nel tratto Gargnano-Riva, rappresenta un titolo di merito dell'Amministrazione provinciale di Brescia che nel giro di tre anni, a partire dal 1932, con il contributo dello Stato e in concorso con l'Amministrazione provinciale di Trento, del comune di Brescia e di quelli rivieraschi realizzava, su progetto Cozzaglio, un'opera veramente eccezionale per grandiosità e arditezza di concezione. È stata allora, nel 1932, un'audace conquista della tecnica moderna sulla natura selvaggia dei luoghi, e costituisce, per la sua insuperabile bellezza, una delle più forti attrattive turistiche dell'alta Italia.

Mi auguro che l'A.N.A.S., che ha il merito di aver conservato, difeso e abbellito in un trentennio questo nostro prezioso patrimonio, completi un'opera che merita di essere ulteriormente valorizzata e potenziata in relazione alle esigenze dei tempi.

Avrei qualche altra raccomandazione da formulare, ma ritengo che il limite di tempo assegnatomi sia tale da consentirmi soltanto di esprimere, a chiusura di questo mio intervento, una vivissima raccomandazione all'onorevole signor Ministro affinché prenda in seria considerazione le sollecitazioni che io mi sono permesso di rivolgergli, e agli onorevoli colleghi e al Presidente affinché tengano conto del fatto che in questo mio intervento sono stato dominato da un'unica preoccupazione, quella di armonizzare, anche nella presentazione di particolari richieste, le esigenze di carattere locale con quelle che sono le superiori esigenze del Paese. (*Applausi dal centro*).

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

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

« Il Senato,

discutendosi il disegno di legge sul " Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ";

rammentando che nella Sardegna il rapporto fra la superficie territoriale e le strade esistenti è il più basso d'Italia (non supera i chilometri 0,200 per ogni chilometro quadrato di superficie) e basta da solo ad indicare e influenzare lo stato di generale depressione;

poiché proprio per assicurare buoni risultati al " Piano di rinascita " di prossima approvazione e attuazione è indispensabile che la rete stradale isolana risponda alle esigenze attuali e a quelle maggiori che determinerà l'attuazione del Piano;

considerando che lo stesso relatore ha molto opportunamente rilevato che " la Sardegna ha bisogno, oltrechè della grande arteria Cagliari-Sassari-Porto Torres, di una trasversale Olbia-Oschiri-Chilivani-bivio per Sassari... ";

rilevando, con antico e nuovo rammarico, che nel programma restano ignorate le esigenze della parte centrale dell'Isola che potrebbe trovare un inizio di soddisfazione almeno nel raddoppiamento della angusta rete stradale della trasversale Bosa-Macomer-Nuoro-Orosei e che, a tale fine, si può fare ricorso al finanziamento previsto nel testo dell'articolo 1 proposto dalla Commissione per superstrade e raccordi;

poiché, mentre per altre zone si richiedono raddoppi di autostrade, appare, più che lecito, doveroso che una regione povera come la Sardegna chieda almeno ciò che è condizione essenziale per qualsiasi sforzo di miglioramento e di sviluppo,

chiede che il Governo, e il Ministro dei lavori pubblici in particolare, comprendano nel piano previsto dal disegno di legge anche le tre strade accennate e cioè la Cagliari-Porto Torres, la Olbia-bivio Sassari, la Bosa-Macomer-Nuoro-Orosei, intese le due ultime come superstrade ».

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

M O N N I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per il senatore Gramigna questo disegno di legge rappresenta una scelta politica. Ora, io vorrei domandare al valoroso collega comunista se la Democrazia Cristiana, se il Partito di mag-

gioranza e i suoi collaboratori, sono o non sono capaci di fare delle scelte; perchè se davvero si tratta di una scelta sbagliata, egli praticamente finisce col dare un certificato negativo al Partito di maggioranza e ai suoi collaboratori.

Poichè da ogni parte si sente dire, e lo si sente dire anche dalla sinistra, che la scelta è buona, che il piano di opere che si vuole realizzare è un piano che riscuote l'approvazione generale, evidentemente il giudizio del collega Gramegna è erroneo.

G R A N A T A . In verità non abbiamo detto questo...

M O N N I . Sì, ed io ho preso degli appunti precisi. Il senatore Gramegna ha detto che sarebbe stato molto meglio che il Governo, anzichè attuare un piano di autostrade, si fosse preoccupato della riforma agraria, della costruzione di case, eccetera. Quindi, un problema di scelta, di scelta politica. Questo ha detto il collega Gramegna.

Il senatore Roda, invece, è partito da altri presupposti. Egli ha detto che il Governo ha fatto una scelta, sì, ma di indumenti: alla giacca da lavoro di fustagno ha preferito il *frac*. Il concetto è chiaro. Voleva dire, e lo ha detto come sempre chiaramente e acutamente, che anzichè attuare un programma di strade minori, anzichè attuare tutta la rete stradale minore, il Governo si preoccupa di favorire iniziative lussuose, iniziative che giovano al grande commercio, alle grandi industrie, ma lasciano non risolto il problema delle zone depresse. Questo mi è sembrato il concetto dell'onorevole Roda. Io, che non ho indossato e che non indosserò mai *frac* di nessun genere, ho presentato un ordine del giorno nel quale non si parla di questi importanti indumenti ma in sostanza si richiama una situazione di fatto che interessa sommamente la mia terra di Sardegna.

Vedete, non è che io ora voglia, dopo che ha parlato il collega Amigoni e dopo che lo stesso Roda che viene da Milano ed è secondo me in cuor suo molto contento che l'ingegner Cova (se Roda ha detto cosa esatta) ci abbia fornito una covata così importante per Milano, perchè da Milano partono e a Milano arrivano tutte le autostrade più im-

portanti) porre la questione in modo polemico; io invece da isolano, da meridionale debbo preoccuparmi che si facciano le strade minori, perchè si dia al nostro popolo quella giacca di fustagno di cui ha parlato Roda. Non ne faccio naturalmente argomento di polemica, anzi devo essere grato al relatore De Unterrichter che ha richiamato questo problema nella pregevolissima relazione. Ed è proprio da un suggerimento che è nella relazione che io ho preso lo spunto per presentare l'ordine del giorno.

L'onorevole De Unterrichter, nella relazione, ha detto che non basta fare in Sardegna la superstrada Cagliari-Sassari (onorevole Ministro, noi siamo poveri; per noi si fanno le cose piccole e noi ne siamo contenti; stia certo che da me non sentirà mai fare il raffronto ormai noioso e odioso tra nord e sud, perchè noi siamo dell'idea che bisogna cercare di risolvere i problemi di differenza tra il nord e il sud). Ben ha detto, come vi stavo dicendo, il collega De Unterrichter che non basta in Sardegna fare la superstrada Cagliari-Sassari-Porto Torres ma bisogna osservare la Sardegna nella sua forma geografica allungata e constatare che con questa legge non si provvede ad alcuna strada trasversale importante. Per esempio, dice la relazione, quella che partendo da Olbia si inoltra verso l'interno e vada a raccordarsi alla Carlo Felice cioè alla Sassari-Cagliari. Ed è giusto il richiamo, giusto il suggerimento. L'onorevole Ministro che è stato in Sardegna anche pochi giorni fa — e lo ringrazio anche di questo — avrà notato che Olbia in sostanza è la porta dell'isola. Ora trascurare completamente il punto di partenza di Olbia vuol dire preoccuparsi solo della parte occidentale dell'isola, perchè la Sassari-Cagliari costeggia tutta la parte occidentale ma non tocca minimamente il centro. Quindi il suggerimento del relatore è molto importante. E il relatore ha fatto di più: ha compreso in una delle cartine allegate alla relazione il tracciato dell'Olbia-Chilivani-raccordo Sassari-Cagliari. Ma io, nuorese, ho osservato che un'altra strada bisogna considerare trasversale, la vera trasversale sarda, che taglia a metà l'isola: la strada che parte da Bosa e porta a Macomer e da Macomer a Nuoro e da Nuoro al mare; quindi.

un tratto molto breve, onorevole Ministro; quella dovrebbe essere non dico una autostrada, ma almeno una strada con due sedi, una superstrada. Noi oggi ci prepariamo, in Sardegna, ad attuare il Piano di rinascita che i Governi democratici hanno preparato ed hanno proposto, e che il Parlamento spero conforterà della sua approvazione, ma non possiamo pensare di attuarlo o di averne dei benefici onorevole Ministro, se la rete stradale della Sardegna resta quella che è.

È noto che l'Isola ha il rapporto minore, nei confronti di tutte le altre regioni, tra strade e territorio; la Sardegna cioè, raggiunge, forse — dico forse perchè non è sicuro, ma io penso che comunque non lo superi — il rapporto di 0,200 metri per ogni chilometro quadrato; soltanto la Regione sarda ha un rapporto così basso. E questo, dico, non considerando il fatto che spesso si tratta di strade di campagna, e la stessa attuale Bosa-Macomer-Nuoro-Orosei è un strada strettissima, una strada che normalmente non supera i 5 metri di larghezza tra banchina e banchina.

Vi è urgenza, quindi, onorevole Ministro, che in Sardegna la rete stradale sia migliorata; non possiamo sperare di fare un passo avanti se la rete stradale dovesse rimanere quella che è. E lo diceva, poc'anzi, il collega Amigoni; nel suo discorso egli ha accennato al Mezzogiorno ed ha parlato del collocamento dei prodotti agricoli e di preoccupanti strozzature da eliminare. Ora, la strozzatura più preoccupante è precisamente quella che deriva dal fatto che la rete stradale è così ridotta e insufficiente.

Esprimo dei concetti che ho udito affermare, molto più competentemente e parecchie volte, dal senatore Corbellini, presidente della 9ª Commissione; egli stesso ha suggerito a noi sardi, diverse volte, di puntare sul miglioramento della nostra rete stradale come premessa indispensabile al progresso della Sardegna.

Ecco la ragione del mio ordine del giorno, onorevole Ministro, e del mio intervento e dell'intervento che sarà più preciso, ne sono certo, del collega Crespellani. Debbo preoccuparmi della mia zona, della mia provincia; l'onorevole Ministro vi è stato nei giorni scorsi ed egli sa che abbiamo, in tutta la pro-

vincia di Nuoro, solo il piccolo trenino Nuoro-Macomer che, fino a poco tempo fa, impiegava ancora, per percorrere 56 chilometri, la bellezza di tre ore e mezza.

C O R B E L L I N I . Quel tratto ferroviario fu costruito quando era ancora in vigore l'articolo 11 del titolo II della legge sui lavori pubblici del 1865. Tale articolo diceva testualmente che « non può esservi strada nazionale tra due punti congiunti con ferrovia ».

In quell'epoca lo Stato faceva costruire ferrovie invece di strade. Ciò che oggi non può ritenersi accettabile.

M O N N I . Hanno fatto la ferrovia per non fare una strada e purtroppo, senatore Corbellini — lei ha citato l'anno 1865 — è davvero doloroso che sia passato un secolo e che noi siamo rimasti con quel trenino; questo è doloroso e questa è la ragione del mio intervento.

C O R B E L L I N I . Chiedo scusa se interrompo ancora, ma vorrei osservare che tutte le ferrovie costruite dopo la legge citata, e cioè, fino al 1928, quando fu creata l'Azienda delle strade statali, furono eseguite secondo il ricordato indirizzo.

Quando nel 1875 si fece il censimento delle strade nazionali, dopo l'annessione dello Stato Pontificio al Regno d'Italia, la via Aurelia, nel tratto da Roma a Civitavecchia, fu considerata come una strada provinciale, perchè Pio IX aveva fatto costruire fin dal 1859 la ferrovia da Roma a Civitavecchia.

M O N N I . La storia ha la sua grande importanza e quello che ha detto il senatore Corbellini è molto importante, ma come documentazione di un tempo tanto lontano. Oggi la via Aurelia diventa una grande autostrada!

Noi vorremmo, e ci auguriamo che i colleghi siano d'accordo con noi nell'approvare questo nostro desiderio, che ci si allontani quanto prima possibile da quel tempo e da quella storia. Noi vogliamo costruire una nuova storia nell'interesse di tutti, perchè è interesse di tutti che anche la nostra Sarde-

gna esca dallo stato in cui si trova e si metta al passo con le regioni più progredite.

Onorevole Ministro, non voglio aggiungere altro per la sua intelligenza e per la comprensione che ella ci ha sempre dimostrato. Sono certo che ella accetterà l'ordine del giorno, che è pienamente giustificato.

Non chiediamo ferrovie, non chiediamo autostrade, non chiediamo raddoppi di autostrade; ci contentiamo della giacca di lavoro; ma fate in maniera che almeno questa giacca di lavoro possiamo indossarla, pur se siamo costretti a vestirla anche nei giorni di festa, che sono quelli delle vostre visite, onorevole Ministro.

Non ho altro da dire. (*Applausi*).

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

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

« Il Senato,

ritenuto che la Sardegna, per la sua insularità e la posizione geografica rispetto alla terraferma, non presenta probabilità di avvantaggiarsi dei benefici del piano previsto dal disegno di legge n. 1378 se non limitatamente alle superstrade e in misura sempre ridotta;

considerato che, peraltro, la Sardegna, come isola depressa, ha bisogno di ampliare la sua rete stradale, per rendere più facili e comode le comunicazioni interne,

impegna il Governo a compensare la scarsa partecipazione della Sardegna ai vantaggi del disegno di legge n. 1378 con maggiori assegnazioni sui fondi previsti nei bilanci ordinari per le sistemazioni stradali ».

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

C R E S P E L L A N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a me basteranno poche parole per dimostrare come l'ordine del giorno da me presentato, e confortato dalla firma dei colleghi Monni ed Azara, è

ispirato ad evidenti principi di giustizia distributiva. Noi siamo favorevoli a questo disegno di legge, che è coraggioso e moderno e di cui va data lode al Governo che lo ha proposto. Ciò nonostante, è naturale che ciascuno di noi si chieda in qual misura ne resterà avvantaggiata la regione di cui conosce le necessità e i bisogni. Questo esame ci ha fatto concludere che la Sardegna si avvantaggerà in misura assai ridotta di questo Piano, proprio per la insularità della regione stessa.

Le autostrade sono concepite come mezzi di comunicazione rapida, a grande distanza, sia che costituiscano un unico tronco, sia come è più frequente, che siano coordinate le une alle altre. È perciò possibile concepire autostrade in Sicilia, perchè l'interruzione di contiguità tra l'Isola e la terraferma è facilmente superabile. O che si arrivi al ventilato progetto della costruzione di un ponte tra la Calabria e la Sicilia, o che si mantenga l'attuale collegamento a mezzo dei *ferry-boats*, possiamo dire che un'autostrada che iniziasse da Messina praticamente sarebbe la continuazione di un'autostrada della Penisola.

Ciò non possiamo dire per la Sardegna, perchè la sua posizione è tale che un'autostrada non può che collegare punti interni dell'Isola, e, nelle sue condizioni economiche e sociali attuali, non c'è da pensare ad autostrade e men che mai ad autostrade in forma di concessione e a pedaggio.

Il nostro problema, quindi, è un altro e ve lo ha già accennato il collega Monni. Il nostro problema è quello di un aumento della rete stradale esistente e soprattutto di una sistemazione dell'attuale rete stradale, la quale è in condizioni ancora primitive, in relazione alla larghezza delle strade, ai tracciati, alle modalità tecniche di costruzione.

È vero che sono in corso lavori per 4 miliardi e 500 milioni, lavori diretti alla sistemazione ed alla bitumazione delle strade (siamo ancora alla fase della bitumazione!) ma resta da sistemare ancora un grande gruppo di strade e tutte strade principali. Basti pensare al tratto della strada statale 125 « Orientale Sarda » la Baunei a Dorgali, per la quale è già pronto un progetto di legge per una spesa di 505 milioni; al tratto

della strada statale 128 sulla « Seui-Lanusei » da Gairo al bivio Carmine, con un progetto il cui importo è di 246 milioni. Nella strada statale 292 « Nord-Occidentale Sarda » attende d'essere sistemato in più punti il tratto Alghero-Padria-Seui-innesto strada statale 131 presso Oristano.

E non basta, perchè queste sono sistemazioni già studiate che possono essere rapidamente attuate. Ma ve ne sono altre, tutte urgentissime, che richiedono l'intervento della Pubblica amministrazione. L'allargamento della Carlo Felice potremmo ritenerlo incluso nei benefici della legge in discussione perchè è prevista la trasformazione in superstrada della strada statale 131 (Cagliari-Porto Torres); di essa è stato iniziato il primo tratto fino a Monastir. Si rende indispensabile l'allargamento almeno fino a metri 12,50 della 126 da S. Antioco a Iglesias e della Iglesiente da Cagliari ad Iglesias, perchè si tratta di strade molto trafficate, specialmente per la presenza nella zona di complessi industriali e minerari; della strada statale 199, bivio Mores-Ozieri-Oschiri-Monti-Olbia.

E non vi parlo della strada statale 129 trasversale Sarda di cui vi ha parlato il collega Monni.

Ma vi è un altro problema gravissimo; credo che sia un problema un po' scottante per tutte le zone d'Italia ma per la Sardegna lo è in modo particolare, ed è quello degli attraversamenti ferroviari che sono numerosissimi e determinano situazioni talvolta veramente pericolose. Ora facciamo in modo di eliminare con dei cavalcavia almeno gli attraversamenti ferroviari principali. Il Ministero dei lavori pubblici trovi le intese opportune con il Ministero dei trasporti perchè questo problema sia risolto.

La conclusione è evidente: se la Sardegna beneficerà scarsamente della legge che abbiamo in discussione, quanto meno sia messa in condizioni di risolvere i suoi principali problemi stradali con particolari concessioni nella ripartizione dei fondi ordinari. Specifico che la necessità nell'aumento dei fondi ordinari si impone non tanto per il capitolo della manutenzione quanto per il capitolo relativo alle opere straordinarie. Gli stanziamenti per la manutenzione sono stati, in questi ultimi anni, sufficienti; talvolta sono risultati anche eccedenti, ma la rigidità

della nostra contabilità dello Stato ha impedito che le eccedenze fossero spese per opere straordinarie, dove gli stanziamenti erano insufficienti!

Quindi mi pare che la richiesta contenuta nell'ordine del giorno sia ispirata a ragioni di giustizia e di equità.

E poichè sono nell'argomento vorrei rivolgere una viva preghiera all'onorevole Ministro perchè porti la sua attenzione sulle condizioni e sull'organizzazione degli uffici dell'A.N.A.S. di Cagliari. Con un carico di una rete di 2.200 chilometri e lavori in corso per l'importo di circa 5 miliardi suddivisi in una ventina di lotti sparsi nell'intera Sardegna, l'ufficio dell'A.N.A.S. dispone di un ingegnere capo e di un solo ingegnere, e di appena 12 geometri neppure tutti in piena efficienza fisica!

Non è possibile provvedere ad una così ingente massa di lavoro, a studi, progettazioni, vigilanze eccetera, con personale così ridotto. Bisogna che l'ufficio sia adeguatamente riorganizzato.

Mi auguro che la richiesta mia e dei colleghi firmatari dell'ordine del giorno possa trovare benevola accoglienza da parte del Ministro e dell'intera Assemblea. (*Applausi dal centro*).

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

S P A G N O L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, si è parlato molto in quest'Aula ed in questi giorni di « piani » e di « programmazioni ». Le discussioni sui bilanci dei Dicasteri finanziari e sul Piano Verde hanno infatti offerto ampia materia, alla maggioranza ed alle opposizioni, per interventi relativi alla esigenza di impostazione e di definizione di piani organici generali o settoriali, nazionali o regionali. Il piano delle strade ed autostrade, oggetto dell'attuale dibattito, non è stato del pari ignorato nelle precedenti discussioni, ma si propone oggi al nostro particolare esame.

In sede di formulazione del parere steso dalla 5^a Commissione, ho avuto modo di precisare il mio pensiero in ordine all'assunzione di questo piano come uno degli strumenti coerenti della politica economica produttivi-

stica, espressa da questo, come dai precedenti nostri governi democratici; ed ho avuto modo di contestare, con documentazione che mi lusingo idonea ed esauriente, gli argomenti di opposizione e le perplessità manifestate, a diverso titolo, sul piano, da alcuni settori parlamentari e di opinione pubblica.

Alcuni concetti esposti in quest'Aula, in sede di discussione del Piano Verde, e relativi alle uniformità o leggi, empiricamente verificate, possono costituire oggetto di non inutile richiamo in questa sede. Una politica economica concreta e lungimirante deve mirare a realizzare nelle economie esterne anzitutto le infrastrutture più vaste e più perfette che sole sono capaci di garantire una dinamica presenza di attività economiche in sviluppo.

Le strade da secoli hanno costituito uno degli strumenti più validi per l'attuazione di una politica, sia essa di potenza militare ed economica, sia essa solo di sviluppo economico.

Le economie esterne sono la premessa e la necessaria integrazione delle economie interne di azienda, realizzate con la riduzione dei costi e la più efficiente combinazione dei fattori produttivi di impresa.

Le strade sono infatti premessa e strumento per un'integrazione dei mercati sul piano interno ed internazionale, e quindi per una riduzione di costi, per un incremento dei traffici, per un'espansione degli investimenti e dei consumi.

Gli onorevoli Ministri dei Dicasteri finanziari, delle partecipazioni statali, dell'agricoltura e foreste hanno tutti rivendicato, per i settori di rispettiva competenza, oltre che sul piano generale, la legittimità e la portata e, quindi, il significato ed il limite, dei vari piani, attraverso cui si articola la politica economica di intervento pubblico sul piano nazionale, regionale e settoriale (Piano delle aree depresse, Piano Verde, Piano delle Ferrovie, Piano della Scuola, Piano della Calabria, Piano della Sardegna, Piano dei fiumi).

L'opposizione continua a parlare un suo diverso linguaggio e la relazione di minoranza al disegno di legge costituisce un documento probante dell'estrema difficoltà di intesere un colloquio costruttivo quando invoca l'esigenza di inquadrare questo Piano delle strade, come ogni provvedimento di politica

economica, in un sistema di valutazione organica, prioritaria e coordinata, delle complesse esigenze di una politica di sviluppo equilibrato, che si realizza proprio attraverso e con il superamento del sistema economico in cui viviamo, sistema che si articola sull'autonomia e pluralità delle scelte, delle iniziative, dei rischi, della responsabilità.

La nostra politica economica, quella della maggioranza, riconosce piena validità alla coesistenza, agli effetti produttivistici, dell'iniziativa pubblica e privata; articola l'iniziativa pubblica in una politica diretta a costituire le economie esterne con la predisposizione del capitale fisso sociale e, con la competizione su piano interno ed internazionale (integrazione dei mercati, concorrenza delle imprese pubbliche); attua le economie interne con le incentivazioni fiscali e creditizie e con una legislazione generale e fiscale intesa ad assicurare un'equa redistribuzione dei redditi. È una politica che ha assicurato uno sviluppo al nostro sistema economico, per il quale accettiamo l'attributo « miracoloso » da altri conferito; una politica che trova il suo elemento di elevata spritualità nell'esaltazione della responsabilità individuale e della proprietà privata come strumento di progresso della collettività, accettando l'intervento pubblico come integratore in una visione armonica della realtà.

Questo Piano va, pertanto, considerato, come uno degli strumenti di adeguamento del sistema viario alle esigenze di una politica di coordinamento del nostro sistema economico attraverso le leve dell'intervento diretto, legislativo generale e legislativo fiscale.

Alcuni altri rilievi formulati nella relazione di minoranza (a cui fa indubbio velo la passione di parte) vogliono essere oggetto di esame.

Si parte dalla dinamica dell'automobilismo come « di un polo di sviluppo » del nostro sistema, individuato, preferito ed accarezzato dalla politica economica ufficiale, e si denuncia in questa « scelta automobilistica » un pericolo di crisi dell'intero sistema economico come riflesso di una recessione o di una stasi della dinamica di questo settore.

Indubbiamente il settore automobilistico ha denunciato un incremento spettacolare nel decennio, sul piano della produzione e del reddito destinato al consumo nel settore stes-

so. La nostra produzione è salita da 300 a 1.200 vetture giornaliere e la vendita di autoveicoli per abitanti è salita da 1 per 60 abitanti (1950) ad 1 per 21 abitanti (1960). Negli anni 1959-1960 si è avuto un incremento del 26 per cento per le autovetture (da 471 mila a 595 mila) e del 61,8 per cento sul piano autoveicoli industriali (da 34 mila a 55 mila), un aumento di spese di consumo per il settore trasporti del 30,7 per cento in valore e del 33,3 per cento in unità.

Ma quali sono le dimensioni di questo settore nel quadro del prodotto netto complessivo nazionale?

Riferendolo ad autovetture, autocarri ed autobus, il prodotto netto è di 492 miliardi contro un prodotto complessivo del settore industrie manifatturiere di 5 mila miliardi e di 6.500 miliardi dell'intero settore attività industriali (comprensivo cioè dell'industria estrattiva). Abbiamo cioè un per cento di 10 e di 7 ragguagliato alle due dimensioni del prodotto netto di settore.

È seriamente sostenibile che una crisi che investe un settore così limitato delle nostre attività industriali possa provocare dei riflessi recessivi su tutto il nostro sistema economico? Ed anche integrando il prodotto netto del settore mezzi di trasporto con quello afferente ad attività dei settori secondari (elettrotecnico-siderurgico-estrattivo) e terziario (servizi), che con quello si possono considerare complementari, le dimensioni sono tali da legittimare le perplessità denunciate?

Ma vi è di più. Un sistema economico trova la maggiore stabilità della sua produttività nella pluralità dei suoi settori di sviluppo. L'andamento congiunturale favorevole del settore agricolo può compensare una stasi del settore terziario o secondario, o vice-

versa. Ne consegue che la « scelta » automobilistica, dato e non concesso che si possa nel nostro caso parlare di « scelta » dall'alto, ben lungi dal costituire, nella dinamica settoriale di sviluppo, solo causa di perplessità, è anche strumento positivo di stabilizzazione dell'intero sistema economico.

Si è determinata una modifica del peso relativo dei mezzi di trasporto nella scheda dei consumi individuali per effetto di un incremento dei redditi *pro-capite*, che ha fatto affluire l'incremento stesso al settore più elastico della domanda (quello dei beni superiori di consumo durevole). Ma oltre all'incremento dei redditi è da rilevare che il mezzo di trasporto ha cessato di essere un bene di consumo esclusivamente o prevalentemente voluttuario per divenire uno strumento di lavoro nelle aziende di produzione e nelle aziende di erogazione. È da guardare, quindi, con favore all'incremento del parco automobilistico come ad un indice di agevole rilevazione non solo di una situazione reddituale in progressivo miglioramento, ma anche di una più efficiente osmosi di economia esterna ed interna fra le imprese operanti nel sistema economico nazionale, ai fini di una maggiore produttività dell'operare economico individuale e collettivo.

Si parla nella relazione di minoranza del riflesso che il Piano in esame eserciterà sul bilancio, accentuandone la rigidità per i venturi esercizi con gli impegni differiti di spesa, che la sua attuazione comporta.

È anzitutto da rilevare che i piani già approvati, o in corso di approvazione, comportanti impegni differiti, sono sfasati nei loro riflessi sul bilancio, per cui oneri crescenti di un piano emergono con il decrescere o il cessare di altri oneri.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue SPAGNOLLI). È da rilevare, in secondo luogo, che la rigidità del bilancio è in relazione inversa con l'entità della componente « investimenti » della spesa pubblica, in quanto gli investimenti costituiscono le premesse e lo strumento di un in-

cremento del reddito e quindi dell'area imponibile, e per questa via rendono elastico il bilancio.

L'incremento del reddito nazionale è un effetto anche della spesa pubblica di investimento (dalla politica delle infrastrutture a

quella degli interventi diretti con le partecipazioni statali, a quella degli incentivi) ma è anche uno strumento indeclinabile di una politica di continuo rilancio dello sviluppo economico sul piano della socialità.

Si è detto che la politica delle strade e delle autostrade non si inserisce in una politica coordinata di investimento nel settore dei trasporti, che il Piano viario concorre a rendere più grave la crisi delle ferrovie e che si riflette negativamente anche sullo sviluppo dei trasporti marittimi ed aerei.

Ecco alcuni dati dal significato non equivoco. Il prodotto netto del settore trasporti marittimi si è incrementato nel 1960, rispetto al 1959, del 30 per cento, relativamente ai passeggeri, e del 15,5 per cento relativamente alle merci.

Tale incremento è dovuto congiuntamente all'aumento del traffico, all'aumento dei noli e ad un aumento meno che proporzionale dei costi.

Il prodotto netto dei trasporti aerei è aumentato del 25,4 per cento per i passeggeri e del 31,5 per cento per le merci.

Per i trasporti per ferrovia si è avuto un incremento del 7 per cento per i passeggeri e del 9 per cento per le merci.

Sono da ricordare gli interventi pubblici nei vari settori menzionati:

a) per il settore marittimo, la politica di incentivi a favore dell'armamento pubblico e privato con le leggi Saragat e Tambroni e la politica di intervento diretto con il rafforzamento della flotta del Gruppo Finmare e con la revisione della legge sulle linee di preminente interesse nazionale (l'elencazione è solo parziale);

b) per il settore aereo, l'intervento diretto con il potenziamento della Flotta « Alitalia » e l'espansione dei suoi servizi sul piano interno ed internazionale e la costruzione di aeroporti a totale o parziale spesa dello Stato;

c) per le ferrovie, ricordo che il ministro Pella ha annunciato un piano di ammodernamento e potenziamento della rete con una spesa complessiva di 800 miliardi in 10 anni. Questo piano è stato preceduto dalla nota legge che ha disposto il recupero a favore dell'Azienda degli oneri extra aziendali, ai fini di una maggiore chiarezza del bilancio

dell'azienda stessa. Taccio degli interventi a più riprese effettuati per l'ammodernamento e potenziamento della rete e del parco mobile a carico del bilancio dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno.

I dati ricordati denunciano una diversa dinamica dei vari settori di trasporto, vedono accrescersi il peso competitivo del trasporto aereo nei confronti dei mezzi marittimi e terrestri non solo per i passeggeri, ma anche per le merci, per cui sarà inevitabile un ridimensionamento, sul piano relativo, si intende, dell'importanza delle ferrovie, tenendo anche conto dell'incremento del parco automobilistico, che canalizza su strada in misura sempre più crescente il traffico nazionale ed estero, turistico o commerciale che sia.

Occorre prendere atto di queste realtà e curare che i piani delle ferrovie e delle strade si adeguino alle esigenze in atto ed in divenire nei settori del traffico di pertinenza, opportunamente e tempestivamente individuate e valutate.

Alcuni dati tratti dagli allegati al bilancio dell'azienda I.R.I., concessionaria della autostrada del Sole, mi sembrano in merito meritevoli di rilievo.

Nei confronti con le previsioni formulate nei Piani di convenzione, il peso relativo della componente merci sul traffico totale è stato superiore nel tratto in montagna (Firenze-Bologna) ed inferiore nel tratto in piano.

Nel contempo è stato rilevato un incremento percentuale, tra il 1959 ed il 1960, nel traffico merci del 154 per cento, e nel traffico passeggeri del 25,73 per cento.

Lo scarto tra l'indice medio di traffico e quello festivo è minimo nelle zone di attraversamento di aree sviluppate ed è più notevole altrove.

L'acceleramento dei tempi di percorrenza sulle autostrade, nei confronti delle strade ordinarie, è del 41 per cento di notte e del 33 per cento di giorno.

Questi dati ci dicono che l'autostrada è domandata, nelle aree progredite, da turisti e da operatori economici; ci dicono che è domandata, ed in misura sempre crescente, dalle merci, in quanto l'utilità del servizio dalla stessa prestato in termini di tempi di

percorrenza, di spesa di esercizio, di sicurezza, si traduce in una diminuzione complessiva delle spese di consumo (per i passeggeri) e della componente trasporto del costo di beni e servizi (per le merci).

Questa tendenza del traffico è presumibile che si rafforzerà ed è auspicabile che l'azione delle ferrovie promuova tempestivamente ricerche sull'entità, composizione e direzione del traffico canalizzabile su rotaia, per passeggeri e merci, adeguando ai risultati della stessa il piano di immminente impostazione ed attuazione.

Questa è la pianificazione da attuare, che riposa su una autonomia delle scelte correttamente rilevate ed interpretate.

In sede di stesura del parere della 5ª Commissione ho puntualizzato le due scelte prioritarie, alle quali obbedisce il Piano, scelte che si identificano nella riserva del 40 per cento a favore dell'area del Mezzogiorno e nella costruzione delle autostrade di collegamento con la rete autostradale internazionale. Queste scelte rispondono a due poli di sviluppo del nostro sistema economico (integrazione della nostra economia sul piano interno e internazionale).

Il sistema viario è un po' il sistema circolatorio che rende operante tutto il tessuto della nostra economia, la linfa vitale dello scambio, strumento di incremento dell'utilità.

Un sistema viario carente o insufficiente riproduce la sclerosi dell'autoproduzione e dell'autoconsumo, e contiene i benefici della economia di scambio in limiti feudali.

I dati citati sull'andamento del traffico sull'Autostrada del Sole, confermano che un sistema viario più veloce e sicuro provoca sul sistema economico riflessi positivi che si traducono in una diminuzione dei costi dei prodotti e servizi e della spesa di consumo nei confronti del sistema viario preesistente. E questa conferma è tanto più valida, quando si rifletta che il tratto in funzione della citata autostrada attraversa aree economicamente progredite e dotate adeguatamente di strade statali, provinciali e comunali.

Le strade abbattano i confini dei vari mercati, riducono distanze e quindi componenti di costo, sono fattori di equilibrio, con l'adeguamento tempestivo dell'offerta alla espansione della domanda globale; valorizza-

no produzioni peculiari di aree prima non accessibili o difficilmente accessibili; riducono tempi e costi di conservazione: in sintesi, se l'integrazione dei mercati è un fattore di sviluppo dei mercati che accedono o favoriscono l'integrazione, l'incremento ed il perfezionamento del sistema viario costituiscono dell'integrazione uno degli strumenti necessari.

Se in una valutazione di breve periodo possono aver rilievo gli effetti generati dalle costruzioni stradali sul sistema economico con la domanda globale di prodotti e servizi che le costruzioni stesse provocano (prestazioni periodiche qualificate e non qualificate, materiali da costruzione, beni strumentali, servizi), ben altro rilievo si deve dare in una valutazione di lungo periodo, agli effetti sul sistema economico, che si sintetizzano in una più rapida e più perfetta integrazione dei mercati.

Tra i settori che risentiranno i più ampi e benefici effetti di lungo periodo va dato rilievo al turismo nazionale ed estero, il cui apporto alla formazione del nostro prodotto netto sicuramente è destinato ad aumentare nel futuro. Il turismo estero attivo lo troveremo evidenziato nel bilancio economico nazionale, nella posta (esportazioni di merci e servizi) che misura il complesso delle risorse disponibili per gli usi interni e per l'esportazione; lo ritroviamo nella bilancia generale dei pagamenti (conto transazioni correnti) come posta che assicura, quasi con il suo solo apporto, la copertura del disavanzo della bilancia commerciale (a 397,4 miliardi ammonta questo disavanzo per il 1960, mentre il turismo attivo ha assicurato un apporto valutario di 401,5 miliardi al lordo e di 343,9 miliardi al netto del turismo estero passivo).

Se è vistoso l'aspetto valutario del turismo estero non è di minor rilievo l'aspetto economico, misurato dalla sua partecipazione alla formazione del prodotto netto nazionale, che non si limita certo alla componente estera dei ricavi netti del settore alberghiero (a questi ricavi la clientela estera assicura un apporto complessivo del 25 per cento, sulla base delle giornate di presenza).

Come si canalizza verso il nostro Paese questo movimento turistico? Cito taluni dati

relativi al 1959: 241.000 stranieri giunti per nave (1,6 per cento); 559.000 stranieri giunti per aereo (3,3 per cento); 3.904.000 stranieri giunti per ferrovia (23,2 per cento); 12.076.000 stranieri giunti per strada (71,9 per cento); in totale 16.780.000 stranieri affluiti nel nostro Paese.

Questi dati, sorprendenti per ciò che riguarda la proporzione del contributo della strada all'apporto economico del turismo, offrono la possibilità di ulteriori analisi.

Ecco alcuni dati (1959) sulle strade che i turisti hanno seguito per raggiungere il nostro Paese e sull'apporto economico calcolato delle varie strade: San Luigi ed altri valichi della Francia, 2.967.000 turisti stranieri, con un rapporto percentuale del 24,6 per cento; valichi della Svizzera, 4.471.000 turisti stranieri, con una percentuale del 37 per cento; Brennero e valichi connessi, 3 milioni 438.000 turisti stranieri con un rapporto percentuale del 28,5 per cento; Tarvisio, 833.000 turisti stranieri, con un rapporto percentuale del 6,9 per cento; valichi della Jugoslavia, 367.000 turisti stranieri, con una percentuale del 3 per cento; in totale 12.076.000 turisti stranieri.

È ora utile osservare dove le correnti turistiche prevalentemente si dirigono. Al riguardo mancano dati precisi; tuttavia un buon indice si può trovare nella distribuzione dei turisti ospitati nel 1959 negli esercizi alberghieri delle varie Regioni.

Abbiamo nell'Italia Settentrionale, Emilia-Romagna e Toscana, 4.921.863 stranieri arrivati, con 19.143.389 giornate di presenza e un rapporto percentuale del 74,9 per cento; a Roma, 987.483 stranieri arrivati, con 3.664.222 giornate di presenza e un rapporto percentuale del 14,4 per cento; a Napoli, 494.799 stranieri arrivati, con 1.455.587 giornate di presenza e un rapporto percentuale del 5,6 per cento; nelle altre Regioni centro-meridionali, 379.700 stranieri arrivati, con 1.322.195 giornate di presenza e un rapporto percentuale del 5,1 per cento.

A questo punto è già di per sé evidente che la dilatazione delle attività turistiche al Meridione può essere conseguita soltanto se aumenterà il flusso delle correnti internazionali. È ciò possibile? In linea di massima la

risposta è largamente positiva: basta considerarne la dinamica che segna costante espansione. Nel quinquennio 1954-59 il numero complessivo dei turisti è aumentato del 79,9 per cento e quello dei turisti per strada del 91,5 per cento.

Due circostanze, però, contrastano tale tendenza: da un lato la crescente azione di concorrenza di altri Paesi; dall'altro l'inefficienza delle nostre strade che valicano le Alpi e che i turisti trovano anguste, intasate e quindi lente e pericolose nei mesi estivi, ancor più difficili e pericolose per altre ragioni e, spesso, perfino interrotte nei mesi invernali.

Va osservato anche che la principale strada di alimentazione del nostro turismo internazionale, quella del Brennero, ha già superato nel 1958 la quantità critica normativa del traffico e che nel 1961 giungerà al limite della potenzialità possibile. Questi giudizi sono del Ministero austriaco del commercio e della ricostruzione.

Nuove efficienti autostrade transalpine potrebbero assicurare nel prossimo quinquennio un'espansione del turismo pari, almeno, a quella dell'ultimo quinquennio, per cui, nel 1964, il numero dei turisti potrebbe raggiungere i 23 milioni e l'apporto economico annuale passare dai 268,3 miliardi del 1959 ad oltre 500 miliardi.

In sintesi risulta evidente quanto segue: in primo luogo, il turismo internazionale in Italia viene, nella massima parte (71,9 per cento) per strada, attraverso le Alpi; in secondo luogo, esso tenderebbe ad espandersi, in volume e nella durata delle stagioni, ma trova freno e limite (fisico e psicologico) nella inefficienza delle nostre strade transalpine; in terzo luogo, per dilatare il turismo nel Mezzogiorno, senza impoverire le Regioni che già ne godono i benefici, è indispensabile aprire nuove strade transalpine di collegamento fra la nostra rete e quella internazionale, agevoli in tutte le stagioni, tenendo anche conto dello sviluppo delle strade di collegamento sul versante estero; in quarto luogo, la spesa di costruzione di tali vie di comunicazione troverebbe largo ed immediato corrispettivo nell'apporto economico del maggior volume del turismo internazionale.

Il turismo interno manifesta il suo chiaro orientamento a canalizzarsi su strada come dimostra l'andamento della componente festiva della densità di traffico nell'autostrada del Sole e come è ovviamente dimostrato dalla stessa dinamica della motorizzazione.

Ma il piano autostradale comporta anche l'adeguamento dell'intero sistema viario nazionale.

Ad integrazione delle considerazioni svolte in sede di stesura del parere della 5ª Commissione, che riflettono l'adeguatezza delle provvidenze disposte dal Piano per gli interventi diretti dell'A.N.A.S., si deve dare il maggior rilievo alla legge n. 59, di recente approvata, nel riordinamento strutturale dell'azienda di Stato.

L'approvazione dell'emendamento Amigoni al disegno di legge sullo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero del tesoro, che assicura all'A.N.A.S. la disponibilità immediata di un contributo statale di 48 miliardi, a cui seguirà, nei tre mesi dalla approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, l'ulteriore stanziamento di congruaglio, consentirà all'Azienda di Stato di programmare la sua azione in relazione alle esigenze che è chiamata a fronteggiare con tempestività ed adeguatezza.

In merito alle entrate fiscali previste dal piano, la 7ª Commissione non ha ritenuto opportuno accogliere una proposta della 5ª Commissione intesa a modificare il titolo della contribuzione, di cui all'articolo 9, comma 2, estendendolo alle costruzioni ed occupazioni in essere al 1º gennaio 1961, di cui al penultimo comma dello stesso articolo, e quindi non vi insisto.

Non v'è dubbio che la costruzione autostradale o stradale assicura alle iniziative costruttive (per uso di abitazione, commerciale o industriale) che si realizzino nella area contermina all'opera pubblica una redditività che si può stimare superiore a quella di iniziative similari realizzate in altre aree, e che il potenziale reddituale è tanto maggiore, quanto maggiore è l'importanza dell'opera stradale o autostradale viciniora.

Si giustifica pertanto che alla copertura delle opere pubbliche concorrano con con-

tribuzione specifica coloro che da tale opera traggono vantaggi diretti e peculiari.

Prendo atto che la 7ª Commissione ha accolto i suggerimenti della 5ª relativi allo articolo 22.

L'accoglimento dell'emendamento proposto dalla 5ª Commissione all'articolo 22 renderà la contribuzione a carico dei veicoli ammessi a circolare sulle autostrade più produttiva sul piano economico, per la maggiore agevolezza dell'accertamento del pagamento, e sul piano fiscale, per la minore onerosità della riscossione e dell'accertamento delle evasioni.

Concludo osservando che questo piano è sorto sotto i migliori auspici. L'onorevole Presidente del Consiglio, inaugurando il tratto Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole, opera mirabile sul piano tecnico, si dichiarava fiducioso che in un decennio si potrà celebrare, in un regime di libertà, la inaugurazione di altre opere di eguale imponenza che realizzeranno in tutta la Penisola la vera unità degli italiani sul piano economico sociale.

È un impegno d'onore che l'Italia democratica dovrà mantenere negli anni 60. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

P E N N A V A R I A. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1378, presenta un piano vasto ed importante di nuove costruzioni stradali e autostradali nel territorio nazionale e merita rilievo e consenso per l'apporto decisivo che dà alla soluzione del complesso e dibattuto problema della strada, specialmente per la Italia settentrionale e centrale. Per l'Italia meridionale, e, soprattutto per le Isole, il disegno di legge lascia il problema ancora lontano dalla sua realizzazione. Prevede soltanto che alle autostrade meridionali venga riservato il 40 per cento degli investimenti e preannunzia il collegamento tra il nord e il centro-sud con l'autostrada Bologna-Firenze-Roma, e con le due litoranee, l'Adriatica e la Tirrenica, opportunamente collegate al litorale Ionico.

Per la Calabria, l'A.N.A.S., in base all'articolo 14 del disegno di legge in esame, è autorizzata a contrarre mutui fino a 180 miliardi per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, senza pedaggio

Per la Sicilia, invece, la situazione sostanzialmente resta invariata, incerta e difficile, mentre urgente è la necessità di concretare un piano completo e di immediata attuazione.

Sono da tenersi presenti le disagiate condizioni in cui versa la viabilità siciliana — oltre tutto assolutamente insufficiente — e il fervore di vita e di opere, che segna oggi una promettente rinascita dell'Isola.

La sua industrializzazione, che si va sempre più estendendo; lo sviluppo delle sue attività produttive e, particolarmente, dei suoi prodotti agricoli pregiati, che si sono imposti nei mercati internazionali; il movimento turistico che ha dato risultati sorprendenti, richiedono maggiore comprensione dal Governo e impongono provvedimenti immediati per non arrestare questo slancio meraviglioso verso un avvenire migliore.

Sarebbe un gravissimo danno a tutta l'economia del Paese!

È noto — ed è stato più volte ripetuto — che le strade statali della Sicilia derivano, in massima parte, dalle antiche « trazzere » che erano strade comunali, costruite senza cognizioni tecniche, con forti pendenze, piccoli raggi delle curve, fortissimo sviluppo imposto dalla necessità di allacciare molti centri a quote diverse e con la minore spesa.

E le strade statali siciliane, risentono, conseguentemente, delle deficienze e dei difetti originari, aggravati dalla promiscuità del traffico odierno, per cui, pedoni e greggi, carretti e automezzi rendono a volte imbarazzante e pericoloso il movimento, con grave danno delle macchine, che subiscono tutte le conseguenze di questo traffico disordinato e perdono la loro efficienza e il privilegio della velocità.

Tale stato di cose rende assai difficoltoso lo sviluppo automobilistico e limita i trasferimenti, intralcia enormemente il commercio, riduce sovente la permanenza del turista nell'Isola, e, soprattutto, impedisce il progredire di quella industrializzazione di cui si fa un gran parlare.

In tali condizioni si impone il problema delle comunicazioni rapide tra i principali centri siciliani e, tra questi, quelli più utili all'economia isolana e nazionale.

La loro esigenza è per i rapidi collegamenti del sud dell'Isola con le coste del nord e con quelle orientali, dove sono ubicati i maggiori porti e da dove si dipartono le vie terrestri, aeree e marittime per il Continente.

Questo criterio ha indotto a prescegliere, logicamente, i due più grandi agglomerati urbani della Sicilia — Palermo e Catania — capitale l'una e centro commerciale l'altra, ambedue sul mare, le quali oggi non sono ancora collegate in modo adeguato all'esigenza dell'economia moderna. E su tale direttrice principale potranno, poi, convergere gli allacciamenti e i traffici di tutte le zone e dei centri urbani meridionali e sud-orientali per avviarsi verso l'uno o l'altro mare.

Attualmente, gli unici collegamenti tra Palermo e Catania sono i seguenti:

1) per ferrovia, chilometri 243, percorribili con i treni, cosiddetti rapidi, in ore 4,30. Si pensi che tra Roma e Napoli (distanza 214 chilometri) il rapido impiega ore 2,15;

2) per strada ordinaria, secondo la statale n. 121, chilometri 252, tragitto difficile, pieno di curve, che si può compiere in sette ore, con una velocità media di circa 40 chilometri all'ora.

Queste vie sono ben lungi dal potersi considerare veri e propri collegamenti diretti tra Palermo e Catania, mentre è possibile unire le due città, con una strada molto più corta, sulla quale potrà essere consentito alle macchine il pieno sviluppo delle loro prerogative, strada a precisa funzione di trasporto, a distinzione delle altre di distribuzione e di raccolta, che da quella si dipartono.

Si è così giunti, dopo lunghi studi e difficoltà di vario genere, alla approvazione del progetto di massima per l'autostrada Palermo-Catania, in data 7 gennaio 1960, da parte del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. La lunghezza del percorso: chilometri 187, importo lire 40 miliardi. Nella legge 13 agosto 1959, n. 904, è stabilito anche la corresponsione del contributo statale.

Ma, si è dovuto attendere cinque anni, da quando con decreto interministeriale 15

ottobre 1955, n. 1458, il Comitato dei ministri aveva compreso l'autostrada Palermo-Catania (in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463) fra le autostrade da costruire e che, ora, sono in gran parte già costruite o in corso di ultimazione. Ad eccezione della Palermo-Catania, che fino a questo momento, ha iniziato, con i fondi della Cassa del Mezzogiorno, per un importo di quattro miliardi, un primo tratto di strada di grande comunicazione, fra Termini Imerese e Scillato, lunga chilometri 16 e che, avendo le caratteristiche dell'autostrada, potrà, in seguito, far parte della Palermo-Catania, allorquando ne sarà effettuata la realizzazione

Questa constatazione è, però, deprimente per lo spirito delle nostre popolazioni, che notano con quanta lentezza e con quanta difficoltà si procede alla soluzione di problemi capitali per la loro vita, e per l'economia generale del Paese.

Un'altra rete stradale di grande importanza è l'autostrada Messina-Catania, anche essa da lungo tempo studiata e sollecitata. Il progetto di massima dell'importo di 32 miliardi è stato approvato dal Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. il 12 dicembre 1960. Di recente, in data 3 maggio 1961, il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., ha approvato lo schema di convenzione per affidare la concessione di costruzione e di esercizio dell'autostrada al « Consorzio per l'autostrada Messina-Catania » con sede legale a Taormina. È stato fissato un contributo dello Stato il cui importo complessivo non potrà superare i cinque miliardi. La lunghezza del tracciato stradale è di chilometri 86, con due carreggiate separate e si svolge parallelamente alla strada statale n. 114 « Orientale Sicula », che ha una media di traffico giornaliero di circa 7.000 passaggi, con transito difficilissimo per gli attraversamenti di molti centri abitati e per le molte curve del percorso.

Ma, anche questa autostrada è ancora lontana dalla sua realizzazione. Non ha iniziato i suoi lavori e avrà bisogno di tempo e di mezzi. Dell'autostrada Palermo-Messina, anch'essa di vitale importanza, si attende lo esame del progetto e si fanno voti per la sua sollecita approvazione.

Come si vede la Sicilia non ha oggi nulla delle belle autostrade che percorrono altre

zone dell'Italia settentrionale e centrale. Ha, tuttavia, avviato il suo problema per due arterie, necessarie e urgenti, che ci auguriamo siano presto messe in esecuzione e condotte a termine, senza altri indugi e difficoltà di finanziamenti, che potrebbero riuscire lesivi agli interessi della Regione.

Ma, molto ancora resta da fare in Sicilia! Una nuova rete di comunicazione rapida si impone per mettere una delle zone, che ha raggiunto oggi particolare importanza economica e commerciale, nella condizione di avere uno sbocco necessario alle sue risorse e ai suoi prodotti, e, soprattutto, allo sviluppo inarrestabile del suo avvenire.

Mi riferisco all'autostrada Catania-Ragusa-Gela, il cui progetto è in corso di esame presso gli organi competenti e attende l'approvazione. E rivolgo vivissimo appello all'onorevole Ministro dei lavori pubblici perchè voglia sollecitare la definizione di questo problema, quanto mai urgente e necessario

Non si può disconoscere il suo valore economico-sociale nè tollerare che un centro industriale dell'importanza di Ragusa e di Gela, unico bacino petrolifero d'Italia, sia lasciato isolato, senza alcuna via di comunicazione rapida.

Ragusa ha dato all'Italia, finora, 56 pozzi di coltivazione, tutti attivi, di ottimo petrolio, che rappresenta da solo l'87 per cento della produzione annua petrolifera italiana.

Nel 1960 i pozzi petroliferi di Ragusa hanno dato un milione e quattrocentomila tonnellate di greggio, quantitativo che si potrà superare di molto se, come si prevede nei prossimi anni, si vorrà effettivamente sfruttare questo unico giacimento petrolifero del nostro Paese.

La Società concessionaria del campo petrolifero di Ragusa, ha messo in evidenza che il programma di lavoro da essa svolto dal 1950 al 1958 ha richiesto investimenti e spese per un totale di 28 miliardi di lire, con un notevole apporto di valuta pregiata estera.

E per quanto riguarda i benefici economici derivanti allo Stato e alla Regione siciliana dalle realizzazioni della Società effettuate a Ragusa, essi si aggirano annualmente sui cinque miliardi di lire, pagati sotto forma di canoni, *royalties*, e imposte dirette.

Di questi vantaggi, ben pochi benefici sono derivati a Ragusa e alla provincia, che, in-

vano, chiedono strade, porto, mezzi celeri di comunicazione per mettersi in grado di corrispondere alle esigenze impellenti della loro nuova economia.

Molte altre industrie fioriscono a Ragusa e in provincia e fra queste, principalmente, la Petrochimica, che impiega oltre mille unità e produce polietilene, prodotto di grande avvenire e materia prima necessaria ad altre industrie, che stanno per sorgere localmente.

L'agricoltura e la zootecnia, sono fra le più progredite della Sicilia. E i primaticci e gli altri prodotti agricoli del territorio di Ragusa, si sono talmente affermati nei mercati continentali da costituire una risorsa economica, in pieno sviluppo, che ha — necessariamente — bisogno di comunicazioni celeri per giungere in tempo nei centri commerciali.

E, tuttavia, Ragusa e la sua provincia sono tagliate completamente fuori dalle strade di grande comunicazione.

Pur essendo il loro territorio disteso sul Mediterraneo, non hanno neanche un approdo per i pescherecci. Da Siracusa a Licata, per tutto quel fiorente e suggestivo litorale, non esiste un porto!

La strada ferrata Siracusa-Ragusa-Licata (l'unica strada ferrata che passa per Ragusa e provincia) è assolutamente inadeguata al traffico di oggi. E le laboriose popolazioni della Sicilia sud-orientale non hanno altre strade dirette e rapide — nè ferrate nè ordinarie — con Catania, che è lo sbocco naturale di tutta quella plaga, tra le più produttive dell'Isola.

Per andare da Ragusa a Catania, per ferrovia, bisogna compiere un lungo giro da Siracusa, percorrendo in treno circa 200 chilometri in sei ore, oltre i ritardi consueti.

La strada ordinaria dell'A.N.A.S., l'unica in condizioni possibili, ha un percorso lungo, tortuoso e disagiato.

In provincia di Ragusa c'è l'aeroporto di Comiso, che fu attivissimo durante la guerra e nell'immediato dopo guerra, ed ora è in completo abbandono, deliberatamente destinato a distruggersi, nonostante le vive insistenze delle autorità locali e dei cittadini, perchè venisse rimesso in servizio.

Ho voluto soffermarmi sulle condizioni in cui si trovano Ragusa e provincia nei ri-

guardi delle vie rapide, per mettere nella giusta evidenza la gravità della situazione e la necessità dell'autostrada Catania-Ragusa-Gela.

Anche Gela è in pieno fervore di opere e si trova nelle stesse condizioni di Ragusa per le comunicazioni.

L'E.N.I., che è la concessionaria di quel campo petrolifero, ha previsto una spesa di oltre cento miliardi di lire per lo sfruttamento del petrolio e per la costruzione di una raffineria, di uno stabilimento petrolchimico e di altre importanti opere, che segneranno una era nuova per quei territori.

Non si può ignorare tutto questo, onorevoli colleghi, e si ha il dovere di venire incontro allo sforzo straordinario che si compie per trasformare ambienti, dediti da secoli alla agricoltura, in cantieri industriali di lavoro, allo scopo di assicurare all'Italia l'unica ricchezza petrolifera, sulla quale può, oggi, contare.

Sono certo della comprensione del Governo e particolarmente del Ministro dei lavori pubblici onorevole Zaccagnini, al quale rivolgo l'invito di ritornare in Sicilia e rendersi conto personalmente dell'urgenza del problema.

E la Sicilia non ha bisogno soltanto delle vie rapide, ma anche della sistemazione e ammodernamento di tutte le sue strade, che lasciano tanto a desiderare. D'altra parte gli stanziamenti assegnati sono così limitati e insufficienti!

La legge 13 agosto 1959, n. 904, stanZIA 240 miliardi di lire in dieci anni per le riparazioni delle strade statali in Italia e, assegna al Compartimento della Sicilia — per una rete di chilometri 3.190 — soltanto 20 miliardi, che forse potranno servire per i lavori più urgenti, senza menomamente toccare il complesso problema. E anche lo stanziamento di due miliardi per il lavoro di ripristino e consolidamento delle opere a presidio delle strade in Sicilia (legge 1959, n. 622) è addirittura irrisorio.

La strada è la via della civiltà, del progresso, dell'avvicinamento tra i popoli. E la strada è il mezzo preferito dei turisti, che sono oggi forniti di automezzi celeri.

La Sicilia, ricca di storia e di monumenti della sua civiltà trimillennaria, è meta co-

stante di migliaia e migliaia di visitatori del turismo straniero, che rappresenta una fonte ragguardevole di ricchezza nazionale. È nostro dovere, pertanto, metterci nelle condizioni di accrescere e migliorare questo afflusso di forestieri perchè non sia deviato altrove, come si tenta di fare a nostro danno, spostandolo in Grecia.

La Sicilia deve mantenersi all'altezza del suo prestigio storico! E si tenga ben presente quello che disse il Goethe: « Per conoscere l'Europa bisogna conoscere l'Italia. E l'Italia, senza la Sicilia, non lascia immagini nello spirito ». (*Applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni*)

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

C A D O R N A . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, non si può non apprezzare la larghezza con cui è stato affrontato il problema delle grandi comunicazioni stradali nel disegno di legge in esame, problema di capitale importanza per lo sviluppo del Paese, e in particolare del suo sviluppo turistico.

Ciò non di meno è necessario osservare che in tutte le spese bisogna seguire un criterio di priorità, di urgenza. È sempre odioso fare dei confronti, ma occorre dire chiaramente che, se le grandi autostrade sono utili per lo sviluppo anche turistico delle regioni meridionali, esse non sono necessarie, nè indispensabili, nè urgenti. Io credo che il problema delle autostrade non sia un problema di carattere ornamentale, o di prestigio provinciale o regionale. L'autostrada deve seguire il traffico, non precederlo.

È evidente che l'autostrada diventa una necessità urgente laddove il sistema stradale ordinario è insufficiente. Per quella che è la mia personale esperienza, dato che ho recentemente battuto le strade di Puglia e di Calabria, devo osservare che il sistema stradale pugliese è ottimo, le strade sono eccellenti e in ottime condizioni di manutenzione. Se si toglie la trasversale Pescara-Avezzano, il traffico nelle regioni meridionali è assolutamente al di sotto di quello medio del sistema stradale esistente. In queste condizioni non vedo come si affronterebbe un'enorme

spesa quando molti altri lavori più urgenti e necessari sono da farsi.

Per contro vi sono altre strade — e qui domando scusa all'onorevole Ministro di sottoporlo ad un'ennesima geremiade del tipo di quelle che ha ascoltato in questi giorni — che per l'intenso movimento sono divenute intransitabili e pericolose, come dimostra la statistica del traffico e degli incidenti stradali. Questi sono dati di fatto incontrovertibili, che sono al di fuori di qualsiasi ragionamento cervellotico e personale. Mi fermo qui al caso della strada nazionale ed internazionale del Sempione che collega le provenienze dal valico del Sempione e le provenienze da Locarno all'autostrada Milano-Laghi in Sesto Calende. Tale strada costituisce un lungo budello rinserrato fra i monti dell'Ossola prima e fra i monti ed il lago poi. Su di essa defluisce l'intenso traffico turistico da e per il Sempione e Locarno; il traffico merci della regione intensamente industrializzata di Domodossola, Villadossola, Verbania ed Omegna; l'intensissimo traffico di giacanti che, specie nei giorni festivi, provenienti dalla pianura piemontese e lombarda, accorrono sulle rive del lago Maggiore, in particolare a Stresa e alle isole Borromee, località queste di fama mondiale che non hanno bisogno di ulteriore illustrazione. È un traffico di migliaia di autovetture e pullman per smaltire il quale occorrono talvolta soste di ore.

La strada è quasi interamente senza canale di sorpasso, con frequentissime curve ed in gran parte ancora a schiena di mulo. Vi sono da anni progetti per la sistemazione della strada del Sempione, per il raddoppio del tratto più oberato dal traffico da Gravelona ad Arona, per la sistemazione della circconvallazione di Verbania, per la sistemazione della curva dell'hotel Eden a Verbania, ove quotidianamente accadono infortuni. Ma tutto resta lettera morta. I benemeriti ingegneri dell'ANAS, presso i quali molte volte mi sono recato, ci dicono che per la nostra regione non vengono stanziati fondi neppure per la decente manutenzione delle strade esistenti; e tra queste comprendo anche l'autostrada Milano-Laghi che, per la parte che appartiene allo Stato, è in pessimo stato di manutenzione, mentre le autostrade private

nel tratto Torino-Milano e nel tratto Milano-Brescia sono mantenute in buone condizioni e sono in corso di raddoppio. Quella statale è in condizioni, ripeto, di cattiva manutenzione oltre ad essere una strada già superata, per la quale è necessario il doppio corso.

L'onorevole Ministro conosce come me questi problemi. Egli venne cortesemente non molti mesi fa a visitare la nostra regione. Io non ero presente in quella circostanza ed i miei colleghi, probabilmente, hanno commesso l'errore di non puntare le luci sopra il problema principale, per mettere in ordine quella che è l'arteria, la spina dorsale dell'intera regione, ma di metterlo a contatto con gli innumerevoli sindaci dei nostri poverissimi paesi di montagna, i quali come è naturale lo hanno interessato dei più svariati problemi; e così le cose sono rimaste al punto di prima.

I lavori di semplice riassetto della strada dormicchiano: ogni tanto si vede qualche piccolo tentativo per lo meno di togliere le schiene di mulo, ma poi tutto si addormenta. Ed è per questo che vorrei, sulla base delle dichiarazioni da lei, onorevole Ministro, rese alla stampa il 12 dicembre 1960, subito dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del piano di moderne vie di comunicazione, e sulla base della legge 13 agosto 1959, n. 904, sull'ammodernamento delle strade statali di primaria importanza, prospettare due alternative: la prima concerne l'inserimento della strada statale n. 33 « del Sempione » nel piano programmatico delle superstrade.

Come alternativa, qualora questo programma massimo — che importa una spesa di 11 miliardi — non potesse al momento essere attuato, rimane sempre la possibilità di tradurre in concreto il programma minimo previsto dall'A.N.A.S. per l'ammodernamento della stessa strada — per il ridotto importo di 6 miliardi 600 milioni — che potrebbe costituire l'inizio della maggiore opera futura, e tutto questo in base alla legge dell'agosto 1959, n. 904.

Come lei vede, onorevole Ministro, ci atteniamo ad un programma ridotto, rendendoci conto delle difficoltà finanziarie, ma lei stesso dovrà convenire che, se ci riferiamo ad una statistica del traffico e degli infortu-

ni, nessuna delle autostrade, ora previste, percorre un territorio tanto oberato dal traffico come quello di cui ho parlato.

Terminando questo brevissimo *excursus*, io attendo dall'onorevole Ministro una risposta e una decisione concreta; se così non fosse sarei costretto a dare voto contrario a questo disegno di legge, per rappresentare il profondo disappunto delle nostre popolazioni nel vedersi tanto iniquamente trascurate.

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

R O D A , *Segretario:*

« Il Senato,

rilevata la opportunità di completare il programma poliennale di costruzione autostradale, contemperandolo alle esigenze economiche delle zone geografiche interessate,

invita il Governo ad impostare la sede dell'Autostrada del Levante a conveniente distanza dal litorale sì da permettere l'allargamento della Nazionale n. 16 intimamente legata alla vita economica e alla espansione dei centri abitati del Medio Adriatico da Ancona e Pescara ».

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

* **C A R E L L I .** Onorevole Ministro, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, impiegherò pochissimi minuti per trattare un argomento particolare. Evidentemente, la costruzione delle autostrade rappresenta per l'Italia una necessità turistica ed economica che riguarda tutto il territorio della Nazione ed il collegamento internazionale. C'è un piano per la costruzione di queste autostrade, un piano studiato in maniera organica e chiaramente reso evidente dalla bellissima relazione del senatore De Unterrichter; il sistema autostradale in Italia tende a collegare tutte le zone d'Italia, tende a riordinare e a decongestionare il traffico, in modo da permettere alla rete stradale, per così dire, se-

condaria, una funzionalità più rispondente alle esigenze del momento.

Mi sia lecito però osservare che in un piano, sia pure organico e studiato con particolare competenza, non è possibile poter coordinare, accontentare e comprendere tutti gli interessi di tutte le zone d'Italia, zone che hanno una diversità di impostazione economica; talune che, come nell'Italia centrale, presentano una prevalenza dell'agricoltura, altre, che, come nell'Italia settentrionale, hanno una prevalenza industriale.

Nella costruzione delle autostrade non è peraltro possibile non tener conto della rete già esistente e degli interessi delle singole zone che saranno percorse dal sistema autostradale. Al riguardo io debbo far presente un fatto particolare.

L'autostrada del Levante, che fa parte del programma non di imminente realizzazione ma di avanzato studio, dovrebbe essere costruita, specie nel tracciato che allaccia Ancona a Pescara, in una zona dove esiste già un percorso ferroviario che segue il litorale, e dove esiste una strada che costeggia ugualmente il litorale, cioè l'Adriatica. Nelle immediate vicinanze, a poche centinaia di metri, dovrebbe scorrere l'autostrada, strozzando violentemente tutti i paesi del litorale, impedendo ai paesi quell'espansione economica e dei centri abitati che possa determinare un miglioramento delle condizioni locali di vita.

Noi non vogliamo che le autostrade siano strumenti negativi, che vengano a turbare l'economia e lo sviluppo dei nostri centri abitati, organizzati con tanta fatica. Noi vogliamo che le autostrade si inseriscano nel sistema economico di ogni zona che percorrono. Esse devono servire a migliorare non soltanto le condizioni turistiche ed economiche generali, ma soprattutto le condizioni economiche delle popolazioni che sfruttano le autostrade stesse.

Detto questo, io avrei esaurito il mio intervento, perchè *intelligenti pauca*. Noi abbiamo bisogno dell'autostrada, ma essa sia distanziata convenientemente dalla strada tuttora esistente, la quale ha bisogno di essere allargata; l'autostrada sia inoltre distanziata anche dalla ferrovia. Essa dovrebbe essere spostata verso l'interno, a conveniente

distanza dalla strada n. 16, che dovrebbe essere, ripeto, allargata in talune zone. Oggi è l'unica strada litoranea che abbiamo e, specialmente nel tratto tra Ancona e Pescara, essa ha una sede molto stretta

Non possiamo, nel programma di attuazione della costruzione delle autostrade, dimenticare il sistema delle strade nazionali già esistenti; occorre temperare le esigenze nazionali con le esigenze geografiche dei centri abitati, delle regioni e delle provincie. Soltanto in questo modo noi daremo veramente impulso a quel sistema economico di carattere generale che permetterà alla nostra patria di camminare serenamente sulla via del benessere e del progresso. (*Applausi*).

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

P E L I Z Z O. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sostituisco in questa discussione il senatore Garlato, il quale assieme a me ha presentato quattro emendamenti ad alcuni articoli del disegno di legge che stiamo esaminando. Lo sostituisco per assolvere ad un dovere, pur avendo desiderato che la parola l'avesse presa l'onorevole Garlato in quanto conosce molto meglio di me i problemi che si vogliono trattare; ma purtroppo l'onorevole Garlato è impegnato in questi giorni a Strasburgo. Assolvo pertanto il compito di illustrare, sia pure brevemente, gli emendamenti che sono stati presentati.

Osservo innanzitutto che l'eccezionale provvedimento che stiamo esaminando si propone di conseguire due essenziali e fondamentali obiettivi. Primo obiettivo è quello della realizzazione di itinerari previsti dalla Convenzione di Ginevra come grandi strade di traffico internazionale. Secondo obiettivo è la realizzazione di collegamenti rapidi con i Paesi esteri confinanti. È un indirizzo che coraggiosamente affronta il problema nei suoi elementi essenziali, in connessione con le esigenze dello sviluppo dei traffici e del turismo sulle vie internazionali, per assicurare la massima efficienza della viabilità principale nelle esigenze dello sviluppo internazionale delle comunicazioni.

È per questo che sento il dovere di ricordare una di queste linee essenziali, cioè le comunicazioni dei porti di Trieste e di Venezia, caposaldo dello sviluppo economico dell'alto Adriatico e della parte orientale della penisola sulle linee internazionali. Il piano di sviluppo delle grandi strade, deliberato dalla Conferenza di Ginevra nel 1950, ratificato poi anche dall'Italia, nella rete che valica le Alpi pone tra l'altro due grandi strade in direzione nord-est, cioè la E 7 che congiunge Roma, passando da Venezia, Udine e Tarvisio, con Vienna e Varsavia, e la E 14, che, partendo da Trieste, attraverso Udine e Tarvisio va a Praga e Stettino. Le due grandi strade vengono a coincidere in un tratto comune Udine-Tarvisio, tratto che quindi acquista una particolare importanza.

Questo programma ha già una parziale esecuzione con la costruzione della autostrada Venezia-Trieste, con un raccordo da Palmova ad Udine, concessa dall'A.N.A.S. alla Società Autovie venete con sede in Trieste, con la convenzione del 19 ottobre 1959, n. 3814 di repertorio, per la quale, approvato il progetto di massima e gran parte del progetto esecutivo, le relative opere sono in via di prossima attuazione. Questa autostrada, diretta anche a completare in senso trasversale la grande arteria statale dell'alta Italia, da Genova a Torino, a Milano, a Brescia, a Padova e Venezia, denominata « Strada dei traffici », ha importanza per il detto sistema di autostrade dell'Italia Settentrionale e per i possibili futuri sviluppi verso la sponda adriatica orientale (Jugoslavia, Ungheria, Balcani), ma ha una particolare importanza anzitutto per lo sviluppo delle comunicazioni internazionali con l'Austria e la media Europa danubiana, conforme il piano di Ginevra. Corrisponde a un interesse essenziale dei due porti dell'alto Adriatico, Venezia e Trieste, e particolarmente di Trieste, la quale città, perduto per le vicende politiche il suo principale *hinterland* verso Oriente, è pressata dalla esigenza di sviluppare le sue comunicazioni col nord-est, in attesa che il mutare dei rapporti politici consenta gli sviluppi anche verso Oriente.

Valutando tale situazione, il Parlamento, nelle provvidenze particolari a favore di Trieste e del Friuli, di cui alla legge 26 mar-

zo 1958, n. 398, includeva appunto fra le opere nuove anche l'autostrada Venezia-Trieste, assegnandole un contributo di sei miliardi. Tale provvedimento concorreva ad assicurare una prima particolare attuazione, in attesa dell'ulteriore sviluppo dell'autostrada per Tarvisio, l'Austria e la media Europa danubiana.

Pertanto, mentre l'autostrada Venezia-Trieste va in esecuzione, è necessario ora pensare senza indugio al suo completamento in via internazionale. L'Austria da parte sua sta preparando il progetto della Vienna-Villacco-Confine ed anzi ne ha già posto in esecuzione il primo tratto Vienna-Wiener Neustadt. È necessario quindi che anche da parte italiana si muovano decisi passi verso questa attuazione. Si tratta di predisporre la costruzione del tronco autostradale Udine-Confine di Tarvisio, in prosecuzione della Venezia-Trieste, ed è necessario quindi che questa autostrada venga inclusa nel programma di questo disegno di legge, perchè sia assicurata la prosecuzione in relazione alla prima attuazione Venezia-Trieste.

Si tratta del resto solo di dare esecuzione al piano di Ginevra e alle direttive fissate da questo stesso disegno di legge. Si nota che le comunicazioni internazionali attraverso le Alpi sono programmate oramai completamente dalla Liguria al Veneto. Dobbiamo notare con amarezza però che l'attuazione si ferma alla strada del Brennero e tutta la parte orientale (Veneto orientale, Friuli e Venezia Giulia) appare trascurata nella programmazione. È perciò che ci permettiamo di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro e degli onorevoli colleghi su questa grave lacuna.

Non si tratta puramente di aspirazioni di carattere locale, ma dell'esigenza di un importante completamento della rete internazionale. Il tratto Udine-Tarvisio va infatti considerato come tratto essenziale di congiunzione del sistema autostradale italiano con quello austriaco e centro danubiano, che comprende uno sviluppo di circa 5000 chilometri complessivi. Si tratta della strada che riguarda il valico più agevole o fra i più agevoli, in quanto il punto più alto, Camporosso, è a quota 800 sul livello del mare,

Dopo queste evidenti, fondamentali ragioni di carattere nazionale, anzi internazionale, non mi soffermo a considerare le ragioni di interesse locale, anche se di particolare importanza: l'essenziale interesse del porto di Trieste per sviluppare, accanto alla ferrovia Pontebbana che è insufficiente, il traffico per l'Austria; le esigenze delle spiagge dell'alto Adriatico (Trieste-Grado-Lignano-Jesolo) per attrarre sempre più le correnti del nord, che già danno ad esse un largo apporto, il quale si traduce in un importante contributo di valuta; le esigenze delle correnti turistiche in direzione di Udine, Gorizia, Trieste e Venezia; le esigenze di vitalizzazione di una zona molto depressa, come è particolarmente quella del Friuli.

È necessario pertanto assicurare l'attuazione di questo importante tratto di autostrada. Nè è possibile ritenersi soddisfatti della sistemazione, pur utile, della strada statale n. 13, cosiddetta Pontebbana, perchè si tratta di assicurare un'adeguata prosecuzione in senso internazionale del traffico autostradale che si attuerà con la Venezia-Trieste, con le caratteristiche di sicurezza e velocità proprie delle autostrade.

Si tratta di volgersi ad incontrare con questo tronco l'autostrada che l'Austria ha in progetto e preparazione, della sezione di metri lineari 31. L'aspirazione e la domanda di questa attuazione non è di oggi: venne prospettata ripetutamente ai Governi, ottenendo una presa in considerazione. È frutto di lunghi studi, di trattazioni in via internazionale con autorità, esponenti dell'Austria; è frutto dell'esame e dei voti dei convegni promossi dalla Federazione nazionale della strada. Ci richiamiamo in particolare ai voti del Convegno di Trieste del 24 giugno 1958, con i quali si chiede come prima imprescindibile attuazione l'autostrada del Brennero e quella di Tarvisio, e ai voti del Convegno di Torino del 12 novembre 1960, con i quali si insisteva sulla necessità urgente dell'attuazione di queste due arterie di cui è in corso la progettazione a cura della società per azioni Autovie Venete.

Ogni buona ragione confluisce a convincere che le esigenze dello sviluppo autostradale italiano, in relazione a quello austriaco, anche in vista dello sviluppo vertiginoso del-

la circolazione e del traffico, richiedono che il tronco Udine-Tarvisio rivesta le migliori caratteristiche di attuazione.

A questo punto bisogna considerare che l'attuazione non può affidarsi al settore delle strade in concessione degli Enti locali. Gli Enti locali (Comuni, Province, Camere di commercio), che hanno una maggioranza di capitali nella società per azioni Autovie Venete, si sono già sottoposti ad uno sforzo forse superiore alle loro stesse possibilità, assumendo garanzia fidejussoria verso l'Istituto di credito fondiario delle Venezie, che finanzia l'esecuzione dell'opera per la parte non coperta dal contributo statale, garanzia che ha dovuto coprire un prestito di circa 14 miliardi. Non potrebbero quindi tali Enti locali assumersi altri oneri, sia pure con le agevolazioni previste dal presente disegno di legge.

Perciò, volendosi curare questo necessario sviluppo e ritenendo di non poter aspirare a che lo Stato assuma direttamente l'autostrada a suo totale carico tra le strade dell'A.N.A.S., sarà necessario che anche questa autostrada venga assegnata tra le autostrade in concessione dell'I.R.I. Da qui le ragioni degli emendamenti che il collega Garlato ed io abbiamo presentato e che ci auguriamo, assieme a tutti i parlamentari della regione veneta e della regione Friuli-Venezia Giulia, non trovino alcuna opposizione. Data l'importanza, l'urgenza del problema che investe interessi di portata non soltanto nazionale ma anche internazionale, non può questo problema rimanere ulteriormente insoluto.

Problema evidentemente più grosso è quello del finanziamento dell'opera. Ma a tale proposito osserviamo che non è necessario alcun maggiore impegno da parte dello Stato: basterebbe spostare la spesa necessaria da quelli che sono i limiti d'impegno previsti dall'articolo 2 a quelli che sono i limiti d'impegno previsti dall'articolo 19, ciò che si ottiene approvando gli emendamenti ai predetti articoli da noi proposti. Lo spostamento dovrebbe essere di 1.800 milioni, corrispondenti al contributo del 4,50 per cento sulla somma di 40 miliardi.

Si prevede il contributo nella misura del 4,50 per cento in quanto trattasi di un'arteria di diretto collegamento con la rete auto-

stradale extra nazionale, ed a ciò provvede il nostro emendamento all'articolo 18, in armonia con l'identica disposizione che trovasi al quinto comma dell'articolo 2.

Il trasferimento dei 1.800 milioni potrà essere fatto in quattro tempi, nel modo seguente: 400 milioni nell'esercizio 1962-63; 500 milioni in ciascuno dei due esercizi 1963-1964 e 1964-65; i rimanenti 400 milioni nello esercizio 1965-66. Tale è la variazione che apportano i nostri emendamenti agli articoli 2 e 12.

Confidiamo, onorevoli colleghi, che riterrete valide le argomentazioni che ho avuto l'onore di esporre a sostegno di queste proposte. Le ragioni di esse sono state determinate, è vero, anche da interessi locali, ma sono state determinate soprattutto, ed essenzialmente, da motivi di ordine e di carattere internazionale, ispirati proprio a quei principi e a quelle finalità che, nella relazione che accompagna il disegno di legge, il Governo ha sottolineato e, anzi, ha espressamente enunciato, cioè le finalità della realizzazione di itinerari previsti dalla Convenzione di Ginevra come grandi strade di traffico internazionale. Qui si tratta dell'esecuzione di una convenzione ratificata dal nostro Parlamento, una convenzione che impegna quindi anche l'Italia.

Secondo obiettivo è la realizzazione di collegamenti rapidi con i Paesi esteri confinanti. Non vorremmo noi mancare ad un impegno e non vorremmo, nello stesso tempo, rinunciare al collegamento di carattere internazionale con uno Stato che a noi è vicino e con il quale siamo collegati attraverso il Veneto, il Friuli e la Venezia Giulia, cioè la Austria.

Dopo queste mie brevi considerazioni e riservandomi di intervenire nuovamente in sede di esame dei singoli articoli, confido che il Senato vorrà accogliere gli emendamenti che l'onorevole Garlato ed io abbiamo avuto l'onore di presentare. *(Applausi dal centro)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Jannuzzi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

CARELLI, Segretario:

« Il Senato,

ritenute le note condizioni economiche e sociali delle regioni meridionali e del bisogno che esse hanno di una completa rete autostradale,

invita il Governo:

a) a prevedere il caso che per gli investimenti riservati al Mezzogiorno nella misura del 40 per cento non vi siano richieste di concessione da parte di enti pubblici e privati e a predisporre provvedimenti in sede amministrativa o legislativa perchè detto 40 per cento possa essere realmente utilizzato nel Mezzogiorno;

b) a tener conto nella determinazione delle tariffe di pedaggio della particolare depressione economica delle regioni meridionali ed isolate;

c) a disporre, date le condizioni gravemente deficitarie di quasi tutti i Comuni del Mezzogiorno, provvedimenti atti a compensare i medesimi delle perdite che verranno a subire per effetto delle esenzioni fiscali previste dall'articolo 7 del disegno di legge, quanto meno per la parte che incide sulle attuali entrate di bilancio ».

PRESIDENTE. Il senatore Jannuzzi ha facoltà di parlare.

JANNUZZI. Non ho visto allegato al disegno di legge e alla relazione il parere della Giunta del Mezzogiorno del Senato, diversamente da quanto è avvenuto in altri casi. Perciò ritengo opportuno dire alcune parole in merito a quello che è stato il pensiero della Giunta su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Siamo lieti di udire il pensiero della Giunta del Mezzogiorno, però faccio osservare al senatore Jannuzzi che è in facoltà del relatore allegare il parere di tale Giunta. Il relatore, nella sua replica, darà ragione dell'esclusione.

JANNUZZI. Era per giustificare la ragione del mio intervento ad illustrazione di un parere che, non essendo stato allegato

alla relazione, evidentemente non è conosciuto dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato comunque è lieto ed onorato di ascoltarla. Continui pure, senatore Jannuzzi.

JANNUZZI. Dicevo che la Giunta del Mezzogiorno in via generale si è dichiarata soddisfatta delle provvidenze a favore del Mezzogiorno in considerazione che la riserva del 40 per cento rappresenta un'entità notevole ai fini degli investimenti per autostrade, date le condizioni in cui sono le comunicazioni del Mezzogiorno.

Alcuni chiarimenti mi appaiono però necessari.

1) Nell'articolo 24 del disegno di legge si dice che le disposizioni precedenti sono abrogate. Ora la legge precedente, detta legge Romita, portava allegata al testo legislativo una pianta delle autostrade da costruire. Si è domandata la Giunta del Mezzogiorno: questa pianta ha ancora vigore o no? Nell'abrogazione della legge precedente deve essere compresa anche l'abrogazione di quella pianta? O quella pianta deve ritenersi sopravvive o, in caso diverso, quali saranno le strade che si attueranno nel Mezzogiorno e nelle Isole?

2) Seconda considerazione: vi è una riserva del 40 per cento a favore del Mezzogiorno; però dice la legge che alla costruzione delle autostrade si procede col sistema delle concessioni. La Giunta si è domandata: date le condizioni economiche del Mezzogiorno, date le scarse entrate che può dare un'autostrada, ove domande di concessione da parte di Enti pubblici o privati non vi fossero, nel Mezzogiorno il 40 per cento come viene praticamente investito? Questa domanda merita una risposta. E la risposta è stata già data dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici in sede di Giunta. Egli ha detto: I.R.I. Io ho presentato perciò un ordine del giorno perchè il Governo questa dichiarazione la faccia in questa sede.

3) Altro punto osservato dalla Giunta: l'articolo 12 stabilisce una spesa di 50 miliardi per opere complementari, però non dice che anche per le opere complementari il 40 per cento deve essere riservato al Mez-

zogiorno. Evidentemente, se si tratta di opere complementari, la percentuale deve essere la stessa.

DEUNTERRICHTER, relatore. L'abbiamo detto nell'emendamento.

JANNUZZI. L'emendamento nel quale avete tenuto conto del parere della Giunta è un altro. La Giunta aveva osservato che, per i fondi resi disponibili con le leggi del 1955 e del 1959, mentre nel disegno di legge originario era detto che dovessero servire per la sistemazione di superstrade, si dovesse invece dire che potessero servire anche per la sistemazione di autostrade. Questo parere della Giunta è stato accolto dalla Commissione con un emendamento.

DEUNTERRICHTER, relatore. L'emendamento al secondo comma dell'articolo 1 dice: « non meno del 40 per cento nel complesso degli investimenti relativi alla manutenzione delle autostrade, superstrade e raccordi di cui alla presente legge... ».

JANNUZZI. Lì si parla di opere complementari.

DEUNTERRICHTER, relatore. No, di raccordi.

JANNUZZI. Va bene, allora resti chiarito che con l'articolo 1 si fa riferimento anche all'articolo 12 e il voto della Giunta deve ritenersi egualmente accolto.

4) Una particolare raccomandazione ha fatto poi la Giunta del Mezzogiorno per quanto riguarda la determinazione delle tariffe di pedaggio. Per esse non si può non tener conto delle particolari condizioni in cui vivono le Regioni, meridionali e isolane. Nel disegno di legge nulla è detto in proposito, si dice solo che si deve tener conto delle condizioni ambientali.

DEUNTERRICHTER, relatore. Si parla, difatti, di condizioni ambientali.

JANNUZZI. È un po' troppo poco, onorevole relatore; per il Mezzogiorno si richiede qualche cosa di più!

G O M B I . Il termine « ambientali », nella sua incertezza, è sufficiente a far fare una politica di figli e di figliastri in materia di pedaggio.

J A N N U Z Z I . La Giunta ha chiesto che si chiarisca, in sede di discussione, che per il Mezzogiorno si debba tener conto delle sue particolari condizioni economiche e sociali, ai fini della determinazione dei pedaggi. Dire condizioni ambientali è, mi sembra, troppo poco. Dobbiamo dare atto — e l'onorevole Sottosegretario Spasari evidentemente ne è soddisfatto — che per il tratto Palermo-Reggio Calabria la strada è senza pedaggio, e non poteva essere diversamente dal momento che sento dire che la spesa per la riscossione del pedaggio forse sarebbe superiore alla stessa entità del provento da esso derivante; è bene, quindi, che si sia seguita questa strada.

D'altra parte, io penso, noi facciamo la legge e facciamo le autostrade, ma non so, in verità, quanto tempo potranno reggere i pedaggi e specialmente i pedaggi di una notevole entità, in certe zone economicamente depresse; non lo so, perchè l'incidenza di essi sui trasporti si porterà a livelli tali che, a un certo momento, rappresenterà una incidenza sulla stessa economia.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Questo mai. Il pagamento del pedaggio costituirà sempre una economia, anche al Nord dove i pedaggi sono più alti; i pedaggi saranno sempre commisurati in modo che l'utente abbia un interesse economico, oltre tutti gli altri vantaggi indiretti derivanti dal percorso sull'autostrada.

J A N N U Z Z I . Rispetto, senatore De Unterrichter, questa sua opinione, ma vorrei che lei rispondesse a questa domanda: come mai c'è una regione d'Italia, che è la Calabria, in cui ciò non avviene, fino al punto che non si è stabilito il pedaggio per evitare che la spesa per la riscossione fosse superiore all'introito derivante dal pedaggio stesso? Ciò vuol dire che vi sono Regioni in cui le situazioni cui lei accenna non si determinano.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Perchè nei primi tempi il traffico sarà così

poco intenso da non giustificare le spese necessarie per la riscossione del pedaggio, non perchè viaggiando in Calabria non si abbia un vantaggio economico. Si tratta di una particolare deferenza verso le necessità del Sud e di una particolare comprensione del bisogno di quelle zone; si tratta di collegare il Sud con l'Italia centrale e con la Capitale, si tratta di dare all'autostrada tutta la propria funzione.

J A N N U Z Z I . Onorevole relatore, vorrei che non fosse frainteso il mio pensiero: mi auguro che le condizioni di progresso economico delle Regioni meridionali siano sempre migliori e tali da consentire di sopportare anche la spesa del pedaggio, questo è il mio augurio! Ho detto che, in prospettiva, tutto è possibile prevedere, ma non è il caso di toccare ora questo argomento.

Vi sono, piuttosto, altri due argomenti che sono un po' pesantucci.

5) Il disegno di legge prevede delle esenzioni fiscali, parte delle quali riguardano entrate dei Comuni e delle Province.

Ora, in altre leggi, si è stabilito che, quando c'è una esenzione fiscale che va a carico di Comuni e di Province, questi siano compensati con altre entrate quando abbiano i loro bilanci a carattere deficitario. Non assottigliamo, per carità, ancora le entrate degli enti locali che sono già deficitari! È vero che il calderone è sempre quello! Si determina uno sbilancio, lo sbilancio si copre con un mutuo integrativo della Cassa depositi e prestiti, poi i Comuni non possono pagare i mutui e allora arriva lo Stato e si carica sulle spalle i mutui, come è avvenuto con la legge che ha posto a carico dello Stato i mutui integrativi di bilancio fino al 1968!

Però, prima di arrivare a questo, per una legislazione che abbia un carattere di razionalità, bisognerà considerare che, se noi stabiliamo delle esenzioni fiscali di cui vengono a soffrire i Comuni deficitari, un mezzo di compensazione dobbiamo pur crearlo affinché i Comuni vedano riparata questa loro perdita determinata da tale norma.

6) Ad un certo punto si dice che i Comuni e gli enti locali possono far parte dei consorzi che costruiscono le autostrade. In questo caso, ove fossero dai consorzi emesse

delle obbligazioni, i Comuni possono garantirle e lo Stato, quando i Comuni sono deficitari, interviene per la garanzia nella misura del 50 per cento. Ora, un Comune o è deficitario o non lo è. Se è deficitario, la garanzia non la può dare nè per il 50 nè per il 100 per cento; se non è deficitario...

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
Non è vero.

JANNUZZI. Come non è vero? Sono stato sindaco del mio Comune per molti anni e so perfettamente che mutui non possono essere accordati ai Comuni e alle Provincie se non con la prestazione delle garanzie stabilite dalla legge. Se le garanzie il Comune non le può dare, interviene però, per determinati mutui, la garanzia statale. Ora, se la garanzia statale dovesse intervenire per il 50 per cento e il Comune o la Provincia non potessero garantire l'altro 50 per cento, il mutuo non si farebbe.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
Mi permetta di chiarire. La questione sta in questi termini. Non è soltanto la Cassa depositi e prestiti l'ente che possa concedere dei mutui. Vi sono anche altri enti, i quali concedono mutui anche senza garanzia, quando vedono che le autostrade hanno una funzione economica ed una garanzia di incasso di pedaggio. Al Nord sono stati concessi miliardi di mutui semplicemente con l'impegno di enti. Comuni, Provincie eccetera, di risponderne. Non è stato chiesto: con che cosa voi garantite questo impegno? Questo per una ragione: perchè le prospettive economiche della gestione dell'autostrada sono positive.

Volete degli esempi? Vi potrei citare la Brescia-Padova. Volete esempi di finanziamenti offerti? Potrei citarvi l'autostrada del Brennero fino a Verona.

JANNUZZI. Confermo quello che ho detto. Non è assolutamente consentito nè alla Cassa depositi e prestiti, nè ad altri Istituti abilitati dalla legge a concedere mutui ai Co-

muni e alle Provincie, di dare prestiti senza le particolari garanzie previste dalla legge.

Comunque, poichè questo è un particolare che può essere oggetto di discussione, quando esamineremo gli articoli della legge, mi riservo di ritornare sull'argomento e di chiarirlo.

Concludendo, dirò che questi rilievi non diminuiscono in nessun modo l'adesione che la Giunta ha dato al disegno di legge che — lo ripeto ancora una volta — rappresenta per le zone arretrate e depresse del Mezzogiorno, come per l'intero Paese, una spinta decisiva verso obiettivi di civiltà e di progresso. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bellisario, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

CARELLI, *Segretario*:

« Il Senato,

premessi che l'Azienda Autonoma Stradale riconobbe, giusta la legge 12 febbraio 1958, n. 126, alla strada Archi-Villa S. Maria-Castel di Sangro, tutti i requisiti per la relativa nazionalizzazione, come prosecuzione della Statale n. 154 da Torino di Sangro a Castel di Sangro, sotto la denominazione di "Sangritana II";

rilevato che nazionalizzando detta strada il volume di traffico della stessa diventerà così imponente da imporsi automaticamente come unico naturale itinerario per una successiva indispensabile trasformazione in autostrada o superstrada;

fatto presente che effettivamente la valata del Sangro rappresenta il tracciato più facile, più comodo e più economico per il collegamento tra l'Adriatico e Napoli;

atteso che tutti i fattori ed elementi tecnici, geografici, economici, demografici e sociali concorrono favorevolmente a preferire l'anzidetto tracciato come il più rispondente alle molteplici esigenze strutturali e funzionali delle moderne autostrade;

considerate le inderogabili necessità delle locali popolazioni e le preminenti esigenze

di rinascita dell'economia della regione abruzzese, fortemente depressa;

ritenuto che la soluzione del problema dell'autostrada in parola contribuirà in modo determinante allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate,

invita il Governo a studiare i mezzi più idonei affinché sia al più presto realizzata l'autostrada Adriatico-Napoli con tracciato percorrente la vallata del Sangro, sollecitando contemporaneamente l'Azienda Autonoma Stradale ad attuare, come indispensabile premessa, la nazionalizzazione, in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, della strada Archi-Villa S. Maria-Castel di Sangro come prosecuzione della Nazionale 154 da Torino di Sangro a Castel di Sangro ».

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

B E L L I S A R I O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'auspicio che ha concluso l'intervento dell'onorevole Jannuzzi, Presidente della Giunta consultiva per il Mezzogiorno, vorrebbe essere raccolto anche da me, nella presentazione ed illustrazione di un ordine del giorno che si inserisce nel numero, in verità, piuttosto esorbitante di ordini del giorno presentati (mi sembra che siamo arrivati al trentatreesimo).

Dico sinceramente che, in genere, ho una certa perplessità nel presentare ordini del giorno, tant'è vero che durante questi tre anni di mia vita parlamentare non ne ho proposti più di tre o quattro. Nè avrei presentato questo ordine del giorno, che riguarda in particolare la Regione abruzzese, se la relazione del Governo al presente disegno di legge non mi avesse spinto su tale strada.

Difatti, a pagina 7 della relazione governativa si espongono alcuni aspetti fondamentali, ai quali si ispira tutta la politica del Governo circa la viabilità. Vi si legge che il problema va posto sotto questo triplice aspetto: 1) potenziamento e miglioramento della rete ordinaria sia provinciale e comunale, sia statale; 2) costituzione di nuovi grandi itinerari autostradali più brevi, veloci e sicuri; 3) realizzazione di organici ed opportuni raccordi tra la rete ordinaria e la rete autostradale.

Ancora un altro punto della relazione governativa mi ha spinto alla presentazione dell'ordine del giorno, quello cioè contenuto a pagina 9, dove si accenna ai criteri di priorità da seguire nell'applicazione della politica della viabilità, e dove si indica come primo criterio quello di una precedenza da darsi alla realizzazione delle autostrade nel Meridione.

A questo punto, prima di illustrare brevemente l'ordine del giorno da me presentato, vorrei cogliere l'occasione per esprimere un mio giudizio sugli interventi che normalmente noi parlamentari, rappresentanti del Mezzogiorno, siamo costretti a fare qui nella nostra Assemblea, ogni qualvolta passano davanti alla nostra attenzione di legislatori problemi che toccano direttamente o indirettamente il Mezzogiorno.

Potrei osservare, forse con eccessiva franchezza, che molte volte io mi sento mortificato nell'ascoltare questo ripetuto lamento di meridionali che chiedono, chiedono e chiedono al Governo interventi ordinari o straordinari, quasi noi fossimo in fila come accattoni davanti al portale dell'edificio governativo a stendere la nostra mano per i poveri diseredati del Mezzogiorno. Non è con questo spirito che io intervengo nella presente discussione, nella quale riconosco di inserirmi come elemento che non può considerarsi alla altezza della competenza degli altri intervenuti. Provo anzi una certa esitazione, perchè di determinati problemi si può affrontare la discussione quando veramente si abbia una preparazione non soltanto prossima ma remota, per la materia che si tratta, sia per quel che riguarda l'aspetto tecnico e specifico, sia per quel che riguarda la valutazione politica nel senso più sostanziale, più profondo, più autentico di questo termine.

Comunque, dicevo che non è nell'atteggiamento del meridionale, di cui si è fatta abbondante letteratura, che viene a chiedere una ulteriore provvidenza al Governo, che ho presentato quest'ordine del giorno che riguarda l'invito al Governo a tener conto in questa programmazione, con la priorità che esso stesso dichiara, del problema dell'allacciamento per mezzo di una autostrada dello Adriatico con Napoli. Della questione si è interessato con molta maggiore competenza

di me l'onorevole D'Albora, che ha avuto occasione di illustrarla con maggiori argomenti desunti dalla sua preparazione tecnica specifica in materia.

L'ordine del giorno è molto dettagliato ed esplicito, per cui non credo che sia necessario illustrare punto per punto le diverse questioni in esso trattate; ed anche l'invito che si fa al Governo è molto chiaro. Questo ordine del giorno contiene in una prima parte l'invito al Governo a realizzare non immediatamente un'autostrada, ma a realizzare la trasformazione di un tratto di strada provinciale, molto importante per la viabilità della regione abruzzese, in una strada a carattere nazionale. Sicchè la richiesta si inserisce nel primo dei tre punti che sono contenuti nella relazione del Governo, in cui si dice che tutto il piano dell'organizzazione del sistema autostradale non deve trascurare ciò che costituisce la premessa di questa organizzazione, e cioè la cura per tutte le strade minori di carattere nazionale, provinciale e comunale.

Se mi è permesso e se non stanco ancora con le mie parole l'auditorio, che credo sia già abbastanza stanco per la lunga discussione di quest'oggi, desidererei aggiungere qualche mia considerazione modesta sul problema generale che stiamo trattando. Alcuni giorni fa ho avuto occasione di andare in Sicilia e, tornando dalla Sicilia, a Paola, se non sbaglio, o a Battipaglia ho visto salire sul treno una schiera infinita di lavoratori che si recavano in alta Italia o all'estero. Tra questi operai che salivano con tutto il mucchio dei loro bagagli e delle loro provviste vi era anche un bambino, un ragazzino di 10 o 12 anni. Lo avvicinai e gli chiesi come si chiamasse, quanti anni avesse, quale classe di scuola avesse frequentato, che cosa facesse e dove andasse con quel treno. Mi rispose che aveva 12 anni, che aveva preso la licenza elementare e che andava insieme con gli altri operai ad Aosta a lavorare. Gli chiesi allora quale lavoro andasse a fare ad Aosta ed egli mi rispose: vado a portare l'acqua. Da principio non capii che cosa significasse questa specie di lavoro ed allora egli mi spiegò che andava insieme con i suoi parenti più anziani, che lo portavano con loro per poterlo usare come portatore di acqua nei cantieri, cioè come ragazzo che andasse a prendere

acqua per darla da bere agli operai nei cantieri. Debbo dire che questo episodio, questo incontro mi fece profondamente impressione.

Io pensavo in quel momento alle nostre leggi sulla scuola: al piano della scuola, alla legge, che adesso è in discussione in Commissione, sulla riforma della scuola dagli 11 ai 14 anni; pensavo agli immensi problemi, che fanno veramente tremare le vene e i polsi, della disoccupazione, della distribuzione dei beni così ancora insoddisfacente in rapporto alle esigenze delle popolazioni meridionali e profondamente inquietanti per chiunque abbia sensibilità per le questioni che più profondamente agitano il nostro mondo sociale; pensavo a quale potesse essere il rapporto del ritmo delle nostre realizzazioni in sede legislativa con la vera situazione drammatica, molte volte, delle nostre regioni meridionali.

Quando per la prima volta due anni fa si cominciò a parlare del miracolo economico italiano, mi trovavo, in uno dei giorni di vacanza del Senato, a visitare uno dei paesi del mio collegio. Non dico il nome del paese, ma potrei anche dirlo. Le popolazioni di questo paese mi presentarono un problema da risolvere con estrema urgenza, ed era il problema del sale. Cosa era accaduto? Che da alcuni giorni in quel paese non si vendeva più il sale sfuso, ma solo il sale a pacchetti, e ciò per rispetto ad una norma igienica che giustifica pienamente una disposizione di questo genere. Comunque la differenza di 40 lire al chilo tra il prezzo del sale sfuso e quello del sale a pacchetti incideva così profondamente nel bilancio delle famiglie di questo piccolo centro di montagna, che il problema venne presentato come il più urgente da risolvere in quella comunità.

Alcuni giorni fa abbiamo discusso ed approvato il Piano Verde ed io ho anche ascoltato alla televisione, in « Tribuna politica », le espressioni, forse eccessivamente soddisfatte e felici, del Ministro dell'agricoltura, che poi non sono neanche molto in accordo con le dichiarazioni fatte in precedenza dal Presidente del Consiglio quando ha denunciato la gravità della situazione agricola italiana.

Nè potevo fare a meno di ricordare, di vedere davanti ai miei occhi i poveri montanari abruzzesi che fanno ogni giorno chilometri e

chilometri a cavallo dei muli per andare a lavorare, a coltivare un fazzoletto di terra che non rende neanche per il sacrosanto pane quotidiano.

Tutto questo deve scuotere la sensibilità di tutti noi uomini politici, e in particolare la sensibilità di coloro tra noi che dichiarano di ispirare la loro azione agli ideali della dottrina cristiana, perchè per noi cristiani queste realtà devono muoverci dalla profondità delle viscere in un senso di positivo impegno, di sofferto impegno per la più rapida soluzione di situazioni così pesanti per la nostra coscienza. Queste situazioni sono tali che non possono farci rimanere esitanti: dobbiamo realizzare un programma che sia autenticamente rivolto a sollevare il nostro popolo, specialmente il nostro popolo meridionale. In questo senso volevo dire precedentemente che non sono qui a stendere la mano per rinnovare ancora la richiesta del meridionale che lagnosamente si rivolge per l'ennesima volta al Governo. Questi problemi ci sono, questa dura realtà c'è, poichè c'è ancora della gente che non riesce a racimolare le cento lire per il pane quotidiano. E allora con questo spirito che dobbiamo considerare problemi come quello che noi oggi stiamo esaminando.

Certo, un'organizzazione, un ordinamento, una programmazione per accelerare tutti gli strumenti di comunicazioni e di distribuzione della ricchezza in tutte le regioni del nostro Paese può costituire un provvedimento che nella sua sostanza riscuote il nostro consenso e la nostra adesione; ma noi dobbiamo preoccuparci che questo provvedimento venga ad aderire, con la più rapida e sollecita azione di intervento, alla situazione di quelle zone che noi ormai siamo abituati a chiamare « zone depresse », termine questo che molte volte, per l'abitudine acquisita nel nostro linguaggio, ci fa dimenticare la tragica realtà che dietro di esso si cela.

È per questo, onorevoli colleghi, che io penso che, quando noi ci accingiamo a discutere e a legiferare su argomenti che toccano l'interesse generale di tutto il Paese, dobbiamo necessariamente tener conto nelle nostre scelte di queste precedenze, che sono postulate da una realtà drammatica che ancora oggi fa soffrire gran parte dei nostri fratelli. Chiunque tra noi in questi giorni avesse oc-

casione di recarsi nelle stazioni più importanti delle regioni meridionali, avrebbe modo di vedere un'affluenza insolitamente esorbitante di lavoratori che salgono sui treni per recarsi verso il nord o all'estero, quasi che ogni giorno ci fosse una specie di leva militare. Questo spettacolo fa veramente intristire il nostro cuore. I nostri paesi di montagna, i paesi delle zone più arretrate si spopolano ogni giorno di più, e quando ci preoccupiamo, con tutti gli strumenti di cui possiamo disporre, di trovare un rimedio a questa situazione, dobbiamo, è vero, rivolgere lo sguardo alle concrete possibilità che si hanno e non lasciarci trascinare da visioni astratte o idealistiche; non possiamo tuttavia trascurare il fatto che molte volte anche i provvedimenti più utili non sono bastevoli, non sono sufficienti, e non dobbiamo lasciarci prendere dal senso di soddisfazione per aver compiuto un atto che in sede legislativa e politica era non soltanto necessario ma anche doveroso compiere.

Per queste ragioni, onorevoli colleghi, io penso che noi dobbiamo senza indugi procedere all'approvazione di questo disegno di legge; tuttavia dobbiamo non soltanto tener conto delle critiche obiettive che vengono da tutti i settori, ma dobbiamo anche tener fede ai criteri di ispirazione generale che hanno guidato il Governo nella stesura di questo disegno di legge, ad alcuni dei quali io ho già accennato all'inizio di questo mio intervento, in modo che quello che noi facciamo, mentre deve essere giustamente per ciascuno di noi fonte di soddisfazione, deve nello stesso tempo lasciare in ciascuno di noi aperto l'animo all'ansia di fare di più e meglio. Quello che stiamo facendo è indubbiamente positivo; però, di fronte a quello che c'è da fare, quello che stiamo facendo rappresenta soltanto un elemento di incitamento a fare meglio, a fare in modo che venga veramente il giorno in cui non esista più in un paese d'Italia il problema del sale, in cui non ci sia più in un treno d'Italia il piccolo ragazzo calabrese che vada a fare il portatore d'acqua. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai senatori Fortunati, Benedetti e Buizza, già iscritti a parlare.

Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Per lo svolgimento di un'interpellanza

LUPORINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUPORINI. Ho presentato, insieme ad alcuni colleghi, un'interpellanza al Presidente del Consiglio e al Ministro della pubblica istruzione (450), e chiedo che essa possa essere svolta con urgenza. Essa concerne la situazione estremamente acuta che si è creata nell'Università italiana in questi giorni in seguito agli sviluppi che ha preso lo sciopero degli insegnanti e dei professori incaricati, ai quali mi permetto qui di rivolgere la simpatia mia e della mia parte politica, sciopero che d'altra parte esprime una crisi molto profonda della nostra Università rispetto alla quale...

PRESIDENTE. Senatore Luporini, la prego di non svolgere ora la sua interpellanza.

LUPORINI. Chiedo che domani, se possibile, venga il Presidente del Consiglio o il Ministro della pubblica istruzione, oppure un rappresentante di essi, a rispondere alla mia interpellanza, anche in base alle ultime notizie che abbiamo avuto, perchè si è verificato un fatto che non ha precedenti nella storia delle nostre Università, cioè la chiusura, ordinata poche ore fa dal Senato accademico, dell'Università di Firenze. Per tale motivo mi rivolgo ora al rappresentante del Governo affinché possibilmente domani i Ministri interessati vengano a dirci quali sono i propositi del Governo e quali misure ed iniziative si intendano prendere.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici a rendersi interprete presso i Ministri competenti della richiesta del senatore Luporini

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi renderò senz'altro in-

terprete di tale richiesta presso il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della pubblica istruzione.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

CARELLI, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro e al Ministro senza portafoglio per la riforma della Pubblica Amministrazione, per conoscere il loro pensiero sulle cause che determinano lo stato di agitazione del personale dipendente dai Dicasteri finanziari e quale è il giudizio che il Governo esprime sulle disposizioni della Direzione generale del Tesoro per le trattative da operarsi sugli emolumenti dei dipendenti in conseguenza dello sciopero del personale finanziario dei giorni 29-30-31 marzo 1961.

L'interpellante ritiene che le disposizioni di estremo rigore in proposito emanate abbiano lo scopo d'influire sull'animo dei dipendenti e rappresentino quindi uno strumento che determina di fatto una limitazione del diritto di sciopero dei dipendenti pubblici, e che così configurati i provvedimenti di cui innanzi siano una patente violazione della libertà del cittadino, sancite dalla Costituzione repubblicana (449).

DE LEONARDIS

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritengano necessario informare immediatamente il Parlamento sulla gravissima crisi che si è creata nelle Università italiane;

e quali misure intendano prendere per dare inizio senza ulteriore ritardo alle riforme ritenute indispensabili con unanime decisione dalle organizzazioni dei professori e degli studenti, e assicurare il pieno diritto dei giovani agli studi superiori, la dignità economica e giuridica del corpo insegnante, l'in-

cremento della ricerca scientifica e uno sviluppo della vita democratica e culturale dell'Università degno di un Paese moderno (450)

LUPORINI, DONINI, FORTUNATI,
PESENTI

Annuncio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CARELLI, *Segretario*:

Ai Ministri dell'interno e della sanità, per conoscere quali provvedimenti urgenti intendono adottare, di concerto, per evitare che in Somma Vesuviana (Napoli) sorga una vasca di versamento dei rifiuti solidi della città di Napoli, che costituirà di certo grave pericolo per la salute pubblica di quella cittadinanza.

In particolare, come pensano di agire nei confronti del Sindaco di Somma che ha autorizzato l'impianto di tale vasca contro ogni buona norma amministrativa, specie se si tien conto che la vasca stessa dovrà sorgere a circa 800 metri dall'abitato (frazione Trieste) — propriamente nei terreni già di proprietà della famiglia De Siervo — e che si vuole impiantare, come attività collaterale alla vasca, un allevamento di suini che dovrebbero trovare alimento dalla spazzatura ivi raccolta (1169).

SANSONE

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per sollevare dallo stato di depressione economica i cancellieri giudiziari a cui sono stati fino ad oggi negati i miglioramenti economici richiesti, nonostante che la categoria abbia un livello remunerativo umiliante che evidentemente non tiene in alcuna considerazione l'importante funzione svolta dai cancellieri giudiziari nel quadro dell'amministrazione della Giustizia (1170).

MARIOTTI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, con riferimento alla raccomandazione n. 274 dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa, relativa alla sicurezza della circolazione stradale, e dando atto, con soddisfazione, che gli accordi e le convenzioni internazionali sulla materia, conclusi nel quadro della Commissione Economica per l'Europa, sono stati sottoscritti e ratificati dal Governo italiano, per conoscere quali siano i punti di vista e gli intendimenti dello stesso Governo italiano:

a) sulla istituzione di un codice europeo sulla circolazione stradale;

b) sulla esecuzione da dare alle seguenti risoluzioni approvate dal C.E.M.T.: n. 11 concernente l'educazione degli utenti della strada; n. 12 concernente le misure atte a combattere l'alcoolismo presso gli utenti della strada; n. 13 concernente l'istituzione di una raccolta delle infrazioni e delle condanne previste dai codici della strada e dei primi soccorsi da prestare ai feriti (1171).

JANNUZZI

Ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro e al Ministro senza portafoglio per la riforma della Pubblica amministrazione, per porre il problema della posizione giuridica, economica e morale degli architetti e degli ingegneri del Ministero dei lavori pubblici, e, considerato che essi svolgono attività di ordine sostanzialmente professionale, assimilabile a quella degli avvocati dello Stato, per conoscere se essi Ministri non ritengano:

a) che alla detta categoria di architetti ed ingegneri non debbano essere concessi lo sganciamento dall'attuale sistema burocratico e, conseguentemente, un trattamento consono alle loro attribuzioni e figura e dignità più proprie del rango dei professionisti;

b) che debbano favorirsi le loro specializzazioni nei singoli rami della tecnica e l'adeguamento della loro preparazione ai progressi della scienza, mediante studi, corsi di istruzione o con altri mezzi (1172).

JANNUZZI

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti a carattere di urgenza sono stati presi a favore della popolazione di Montalbano Ionico colpita dalla recente sciagura di un vasto movimento franoso e quali misure intendano adeguatamente adottare per impedire che altre frane si susseguano;

ciò in considerazione del fatto che la cittadinanza ha subito gravissimi danni e vive in permanente allarme (1173).

C'ERABONA

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere, in ordine alle trasmissioni televisive di « Tribuna politica », in base a quali criteri sia stata effettuata una discriminazione fra i settimanali da invitare, colpendo, fra gli altri, il settimanale « Il Borghese », che pure è riconosciuto, dalla Commissione unica per la tenuta degli Albi professionali dei giornalisti, come un « periodico di interesse nazionale », con diritto di ammissione dei praticanti, a simiglianza dei quotidiani.

Per sapere se ritengano compatibile tale discriminazione con i principi di libertà di esercizio delle professioni e di libertà di stampa sanciti dalla Costituzione (2419).

NENCIONI

Al Ministro dell'interno, con riferimento alla vertenza tra il Comune e l'Esattore-tesoriere di Castilenti (Teramo) circa la riscossione di imposte e tasse comunali per gli esercizi finanziari 1952 e 1953;

richiamando l'interrogazione precedentemente presentata al riguardo nel 1960 e la risposta scritta fornita con nota numero 777/430 del 6 agosto 1960 con cui si informava che la Giunta provinciale amministrativa aveva con ordinanza restituito la deliberazione della Giunta municipale numero 1 del 2 gennaio 1960 con richiesta di chiarimenti;

posto che con successiva deliberazione n. 66 del 18 settembre 1960 il Consiglio comunale, riesaminati i conti, invitava il Sindaco a chiedere al Consiglio di prefettura la revoca delle deliberazioni nn. 14 e 15 del 25 marzo 1955 con cui lo stesso Consiglio comunale aveva approvato i consuntivi dei predetti esercizi 1952 e 1953;

l'interrogante chiede di sapere:

a) se il Sindaco ha presentato l'istanza di revoca in questione e con quale esito;

b) qual'è il preciso ammontare del debito accertato a carico dell'esattore;

c) se i relativi addebiti gli sono stati regolarmente contestati;

d) se e in quale misura l'esattore ha provveduto a versare al Comune le somme dovute (2420).

MILILLO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere la sua opinione sulla situazione in cui si trova l'Ente comunale di assistenza del comune di Nughedu Santa Vittoria, provincia di Cagliari. La locale Amministrazione, lamentando la irregolare gestione dell'Ente comunale di assistenza, ebbe a chiedere un commissario prefettizio per una inchiesta amministrativa. Il Prefetto sciolse il Consiglio di amministrazione dell'Ente e nominò commissario proprio il presidente contro cui si sarebbe dovuta svolgere l'inchiesta. L'interrogante chiede in particolare di conoscere se il Ministro consideri che tale nomina sia stata opportuna e amministrativamente corretta, ed altresì se non ritenga utile e necessario che l'Ente comunale di assistenza venga restituito alla ordinaria amministrazione dopo circa venti mesi di amministrazione commissariale (21 agosto 1959) (2421).

LUSSU

Al Ministro dell'interno, per conoscere la scere le ragioni per le quali non sono stati consegnati dall'Istituto case popolari di Matera gli alloggi assegnati da oltre due anni a cittadini di Rotondella che continuano a vi-

vere in case malsane ed inabitabili. I vani costruiti e lasciati vuoti vanno in rovina con grave danno delle finanze dello Stato e della povera gente che da lungo tempo aspetta di essere sottratta ad una vita inumana e non sa darsi conto dell'ingiusto trattamento (2422).

CERABONA

Ordine del giorno

per le sedute di mercoledì 7 giugno 1961

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani mercoledì 7 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (1378).

II. Discussione dei disegni di legge:

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

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

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme sulla cittadinanza (991).

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

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

IV. Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

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

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

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

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

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari