

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

408^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 7 GIUGNO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Disegni di legge:

Presentazione di relazione *Pag.* 18959

« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):

ANGELILLI	18980
BENEDETTI	18972
BUIZZA	18977
FORTUNATI	18959
MACAGGI	18982

Interpellanze:

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE	18988
DONINI	18988
MACAGGI	18988
ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	18988

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta. (Ore 11).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri

C A R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale.

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

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), il senatore Florenza ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Delega al Governo per l'emanazione del testo organico delle norme sull'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato » (1012).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

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 Fortunati. Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Onorevole Presidente, come ieri sera il collega Bellisario, anche io penso di dovere, anzitutto, motivare

le ragioni di un mio intervento in un tema e per quanto concerne provvedimenti connessi ad un Ministero nei cui confronti, in tutta la mia vita parlamentare, dal 1948 ad oggi, non ho mai avuto occasione di una particolare e individuale presa di posizione.

Mi sembra che le ragioni possano essere indicate, da un lato, nelle considerazioni che lo stesso collega Bellisario ha abbozzato ieri sera, anche se in termini a mio avviso contraddittori, e, dall'altro lato, nelle argomentazioni contrapposte, non certo tecniche, ma politico-economiche, che stanno alla base sia della relazione governativa che accompagna il disegno di legge e, in misura meno efficace e mordente, di quella del relatore di maggioranza, sia delle due relazioni di opposizione.

Ci troviamo di fronte, è fuori dubbio, a due modi di intendere un'analisi, un'interpretazione ed una prospettiva di politica economica e, quindi, la strumentazione economico-finanziaria e l'articolazione tecnica.

In verità, la contrapposizione è più complessa. Ho già accennato, poc'anzi, alle differenze di tono e di accento tra la relazione governativa e la relazione di maggioranza. Non si può, a mio avviso, contestare che il dialogo promosso dall'opposizione è valso, sino ad ora, se non a rompere l'accordo finale della maggioranza nel voto, almeno ad ottenere da parte della maggioranza valutazioni non uniformi sul significato di un voto, formalmente unitario, sul contenuto esplicito ed implicito del disegno di legge e sui vuoti, che il disegno di legge ignora o può alimentare, con riserva da parte di molti che i vuoti stessi saranno colmati o da altre scelte straordinarie (ed ecco un aspetto contraddittorio di molti dei « voti favorevoli »), o dal ritmo delle scelte operanti, operate e operabili in sede di ordinaria attività del Dicastero dei lavori pubblici.

La verità si è, onorevoli colleghi, che in tale Dicastero, a stretto rigore, solo la ma-

nutenzione è ordinaria. Di qui la stranezza, a mio giudizio, dell'appello a colmare i vuoti, le lacune, le gravi deficienze, che moltissimi hanno apertamente denunciato, della cosiddetta viabilità ordinaria. Ed è una stranezza non solo tecnica; come del resto è tecnicamente strano, a mio avviso, che in una visione moderna delle cose si possa distinguere una rete ordinaria stradale (così viene definita, sia dalla relazione governativa, sia dalla relazione di maggioranza) da una rete che non sarebbe ordinaria, e non sarebbe ordinaria perchè destinata a nuovi grandi itinerari autostradali, più brevi, veloci e sicuri. Ma di ciò parleremo in seguito.

Che le cose, del resto, stiano nei termini che ho cominciato ad esporre, mi sembra possa essere desunto dallo stesso sforzo compiuto ieri sera dal collega Spagnoli, che ha inquadrato tutto il suo intervento in una interpretazione tradizionalmente ricorrente, in questi ultimi tempi, del sistema politico-economico, che, praticamente e teoricamente, costituirebbe il presente e il futuro del programma egemonico dei gruppi dirigenti la Democrazia cristiana.

Non è per motivi polemici che io ricordo Spagnoli e Bellisario. Tra i due colleghi mi pare passi tutto un arco di diverse motivazioni, di diverse scelte e di diverse prospettive, che non sono fatte di una diversa tecnica conoscitiva, ma che sono intessute di una diversa qualificazione anche delle scelte e di una interpretazione diversa della loro collocazione e del loro ruolo.

Per Spagnoli, in sostanza, è bene soltanto tutto quello che è nelle sue ipotesi e nella sua configurazione. Al punto che il dialogo parlamentare si deve svolgere, in definitiva, se ho ben capito, per rispetto formale. Per Bellisario non tutto è bene nella realtà e nelle scelte in atto; non tutto è male nelle ipotesi e nelle analisi degli oppositori, e il dialogo non può essere « forma » ma deve essere « sostanza », per essere tradotto, nel rispetto di posizioni ideali autonome, in collaborazione concreta per un'azione concreta nel Paese.

A questo punto, lo ha già suggerito il relatore di maggioranza, può essere certo formulata la constatazione che anche le linee dell'opposizione presentano differenziali tonalità. Avrò modo di parlarne nel corso del-

la mia esposizione. Sin d'ora, però, mi pare di poter constatare, onorevoli colleghi, che le tonalità diverse su cui il relatore di maggioranza ha posto l'accento non sono della natura e del tipo di quelle riscontrate tra la maggioranza. Non mi sembra, pertanto, impertinente, onorevole Ministro, chiederle e attendere che ci dica come lei e dove lei si colloca, nell'ambito della maggioranza che voterà il suo disegno di legge. E la richiesta e l'attesa non sono impertinenti, onorevole Zaccagnini, perchè concernono — io ne sono perfettamente cosciente — nella compagine governativa un uomo responsabile, la cui vita politica, il cui dibattito politico, le cui scelte politiche hanno avuto nel passato un volto, una ricerca di qualificazione e, diciamo apertamente, un tormento che non era un puro e semplice rivestimento, con nuova terminologia, dell'ala conservatrice dello schieramento cattolico sul piano dell'iniziativa, dell'elaborazione, dell'azione politica ed economica. E credo di non essere lontano dal vero asserendo, nonostante quanto dirò in seguito, di ritrovare nella stessa stesura della relazione governativa uno sforzo del Ministro, che si ricollega alla sua biografia, non come espressione di temperamento personale, ma come orientamento ideale di gruppi, sia pure dispersi ed ancora sterili, di cattolici militanti, e di scorgere, invece, nel testo del collega De Unterrichter — e prego il collega De Unterrichter di non sentire nelle mie parole nulla di irriguardoso nei confronti della sua persona — un filone di pensiero e di azione, che ha le sue lontane origini nel centro cattolico di oltre Alpe.

Dicendo questo, del resto, colloco il collega De Unterrichter nella corrente degasperiana, che non è quella degli uomini e dei gruppi, che hanno contrassegnato, dopo il 1944 e fino al 1947-48, l'espressione dei cattolici democratici italiani emersi alla ribalta dal travaglio, dalla passione, dal cemento della Resistenza.

Il discorso può apparire sfuocato; ma, non appena si pensi alle polemiche, che accompagnarono, all'inizio della politica atlantica, la diffusione ciclo-motoristica, come effetto di una scelta anche di spesa pubblica, che si asseriva dilatasse i limiti stessi della condizione operaia, non apparirà strano che oggi,

con una diversa dimensione — ma fino a che punto è proprio una dimensione diversa? —, un'altra scelta di politica economica e, pertanto, di spesa pubblica e di dati investimenti faccia perno sullo sviluppo economico, come effetto di un forzato sviluppo della motorizzazione, e ritrovi ancora una volta una sua giustificazione quasi in un'espansione della condizione operaia.

Al punto, paradossalmente, da far dichiarare, non al Ministro ma al relatore di maggioranza, che bisogna forzare i tempi, perchè, quando non vi sarà più disoccupazione, sarà ben difficile realizzare per le nuove costruzioni stradali un ritmo così rapido, come è consentito dalle attuali disponibilità di mano d'opera scarsamente qualificata. Il che rappresenta una ben strana concezione dell'occupazione e della disoccupazione in un Paese moderno, e del lavoro non qualificato, nei tempi e nei ritmi di tutta l'attività produttiva umana, individuale ed associata. Dovremmo arrivare alla conclusione che, a mano a mano che la società economica e civile progredisce dalla disoccupazione all'occupazione, dalla mano d'opera non qualificata alla mano d'opera qualificata, dal lavoro manuale al lavoro tecnico, dall'uomo alla macchina al servizio dell'uomo, i tempi di esecuzione per la soddisfazione dei bisogni umani cresceranno sempre più intensamente ostacolando la soddisfazione dei bisogni stessi! Il che rappresenta una chiara esplosione di una visione tecnico-positivistica degli aspetti del lavoro, dei rapporti di lavoro e di produzione e del nesso tra società economica e società civile.

È proprio a questo punto che si inquadra la nostra opposizione al disegno di legge, e che va argomentata, sentita e intesa l'opposizione stessa. Prima, però, di cercare di sviluppare quelli che mi paiono gli elementi essenziali delle nostre scelte e delle nostre argomentazioni, non sarà superfluo che io svolga rapidamente alcune osservazioni preliminari, sotto forma anche di interrogativi. Ciò varrà, io penso, a chiarire, quasi in esemplificazione, il nostro pensiero e, in ogni caso, a rendere meno incerto ed approssimativo il senso delle mie parole, che, come le parole di tutti gli uomini, risentono dei limiti delle capacità individuali di chi le pronuncia.

Prima osservazione: perchè si è richiesta ed ottenuta una celere discussione di questo disegno di legge, mentre altri disegni di legge attendono da tempo e invano il dibattito parlamentare? E perchè si è chiesta, e si otterrà, una altrettanto celere approvazione? A mio avviso, la questione investe tutti i problemi di politica economica, che implicano grandi scelte. Si tratta, cioè, di sapere se in una società moderna le scelte, che possono essere decisive e determinanti, in un dato intervallo storico, sino a che altre scelte non vi si sostituiranno, per un certo tipo di sviluppo della società nazionale, debbano o non debbano corrispondere a una adesione critica della maggioranza della popolazione. Tutti dobbiamo essere consenzienti nel riconoscere che una società è tanto più moderna quanto più il suo destino è patrimonio della universalità dei cittadini.

Ma allora si deve anche riconoscere che in questioni fondamentali di politica economica ogni celerità di discussione impedisce che le scelte diventino patrimonio consapevole di una grande parte della nostra popolazione. E dobbiamo anche apertamente riconoscere che la consapevolezza non può essere immediata, perchè premono, proprio di fronte alle scelte di politica economica, interessi immediati anche di larghi strati della popolazione, visioni localizzate di settori territoriali e di settori economici. Ed è in legame a queste prime interpretazioni che si manifesta, il più delle volte, una conformità alle scelte, che non affronta il perchè delle scelte stesse, il ruolo della loro concessione con lo sviluppo generale della società nazionale, e non pone nemmeno l'interrogativo delle ripercussioni eventuali di un tipo di scelte piuttosto che di un altro, dell'accentuazione di una scelta piuttosto che di un diverso equilibrio di proporzioni tra un insieme di scelte, nella vita del Paese.

La seconda osservazione è questa: perchè il contesto del disegno di legge, il testo delle norme non corrisponde alla denominazione del provvedimento? Il provvedimento è denominato: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ». Ma le nuove costruzioni stradali, di grazia, dove stanno, e dove è il piano di queste nuove costruzioni?

Terza osservazione: perchè, anche tecnicamente, il disegno di legge non distingue mai, ed in ogni caso non illustra, neanche in sede di relazione, i costi immediati e i costi finanziari? Se è vero che, anche dal punto di vista formale, e tradizionale di un ordinamento parlamentare, la distinzione è uno dei parametri che hanno caratterizzato il sorgere di tale ordinamento (chiedo scusa ai colleghi se alcuni argomenti sono da me tenacemente ripetuti); se non può essere confutata la caratteristica originaria degli ordinamenti statuali sanzionati dalla Rivoluzione Francese, è certo che non si può scegliere una spesa pubblica, nel suo aspetto finanziario, se tale spesa non è messa in relazione esplicita con un costo. Nel disegno di legge si parla di contributi variabili dello Stato. Ora, sul piano generale della politica economica, quello che interessa non è soltanto il costo finanziario più o meno diluito nel tempo: è il costo che la società sopporta in termini di alternative di investimenti nell'intervallo in cui le opere sono eseguite.

Quarta osservazione: perchè in taluni casi il costo finanziario riguarda non opere da attuare e soltanto opere da attuare, ma anche opere in corso di attuazione o in corso di sola trasformazione, fondendo, anche dal punto di vista della tecnica legislativa, in una unica regolamentazione contributi per opere sostanzialmente attuate e contributi per opere da attuare? È solo un'esigenza tecnica che sta alla base di questo? E qual è l'esigenza di tecnica legislativa?

Quinta osservazione: la relazione governativa parla della consapevolezza di una nuova politica stradale. Onorevole Zaccagnini, mi consenta anzitutto di aprire una parentesi. Vi è un limite nella sua impostazione. Oggi non si tratta di dare vita solo a una nuova politica stradale, ma si tratta di impostare una nuova politica dei mezzi di comunicazione. Ma, anche accettata la sua definizione di una nuova politica stradale, perchè la pura e semplice considerazione di uno sforzo finanziario tende a rompere l'unità strumentale che sino ad ora si era attuata? Perchè distinguere l'organismo tecnico dalla esecuzione e gestione di costruzioni?

Sesta osservazione: l'entusiasmo induce il relatore, che, proprio per la sua posizione

ideale dovrebbe essere cauto e prudente, a contraddizioni vistose nella sua posizione euforica. Che vuol dire, collega De Unterrichter, avviare a soluzione definitiva un problema, quando, poche righe dopo, o nella pagina successiva, ella deve riconoscere, come è ovvio, che la tecnica delle costruzioni autostradali è agli inizi? E lei pensa di avviare ad una soluzione definitiva la questione, sulla base della constatazione di attuali insufficienze della tecnica costruttiva? E che significa dire, onorevole relatore, che la paralisi nella vita del Paese può essere eliminata costruendo autostrade, perchè le altre strade sono di scarso traffico? Uno sviluppo della motorizzazione (senza entrare nel merito delle tappe più o meno forzate di tale sviluppo), che si traduca in un incremento di massa nel mercato interno, non tende ad accrescere il traffico su tutte le strade? Come è possibile, in caso diverso, prevedere, addirittura misurare in termini di numero di veicoli, lo sviluppo della motorizzazione? Ma i veicoli che dovrebbero convogliarsi, per determinati percorsi, sulle strade di un certo tipo, unidirezionali ed a traffico veloce, da dove debbono affluire e dove debbono rifluire, una volta ultimato il percorso?

E poi, collega De Unterrichter, lei, sempre nel suo entusiasmo, ha cercato di spiegare la necessità turistica delle autostrade. Ma la sua spiegazione è una non spiegazione. Infatti, secondo lei, con la costruzione di autostrade sarebbero serviti meglio gli interessi turistici dell'Italia, in quanto basterebbero a trattenere i turisti sul nostro suolo le bellezze naturali e storiche, che i nostri ospiti andranno a cercare e a scoprire per loro conto, al di fuori dei grandi itinerari autostradali!...

DE UNTERRICHTER, *relatore.*
È la situazione geografica ed economica

FORTUNATI. La situazione geografica ci pone in condizioni oggettive d'inferiorità rispetto alla Svizzera, proprio per la esistenza di un territorio allungato, che ha in tutta la sua dimensione attrazioni turistiche in atto, mentre in Svizzera l'industria turistica risulta meno dispersa territorialmente.

C R O L L A L A N Z A . Perchè non avete fatto queste obiezioni al tempo della legge Romita? Parlo della necessità o meno di costruire le autostrade. Non solo allora non vi siete opposti ma avete sollecitato alcuni tronchi di autostrada.

F O R T U N A T I . Perchè vuole anticipare le mie conclusioni?

Vorrei muovere ora al relatore di maggioranza un appunto di non correttezza parlamentare. Il collega De Unterrichter, in quanto relatore di maggioranza, e quindi non come espressione del pensiero unanime della Commissione, traccia in una cartina i percorsi che il Ministro ignora nella sua relazione, o che addirittura il Ministro esplicitamente dichiara ancora controversi. Lei, invece, collega De Unterrichter, pubblica una cartina! Che cosa spinge il relatore a far confondere la stampa italiana, di tutte le correnti, e l'opinione pubblica? Perchè il relatore non ha sentito il bisogno, di fronte alla confusione, di precisare che la cartina è una sua fatica personale, che non ha nulla a che fare con il suo compito di relatore, anche di maggioranza, e che non è affatto la riproduzione grafica del contenuto delle norme legislative?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Non è colpa mia se non ha letto la relazione.

F O R T U N A T I . Onorevole relatore, l'argomento è delicato, perchè le cose diventano un po' pericolose, quando le diversità tra la «sua» cartina e il testo legislativo riguardano anche l'area territoriale ed economica, che interessa lei personalmente. Lei legga la relazione governativa; legga l'articolo del disegno di legge che fissa il tracciato di determinate strade; legga il punto terminale indicato dal Ministro per una di queste — vede che conduco la polemica abbastanza correttamente! — e poi, dopo aver letto, guardi la sua cartina. Quando si è relatori di maggioranza bisogna usare la penna con molta prudenza, specie se, oltre ad essere relatori di maggioranza, si fa parte del gruppo dirigente di una società finanziaria, che vuole una certa cosa! Ho parlato dunque, con esattezza, di comportamento non corretto dal punto di vista parlamentare. E se le cose

stanno così — e stanno così —, come si interpreta la stessa norma del disegno di legge, onorevole Ministro, che prevede almeno per un itinerario autostradale un percorso diverso da quello che è indicato nella relazione? E parlo di diversità non dal punto di vista del tracciato, ma dal punto di vista della distanza chilometrica, che, fino a prova contraria, è un parametro inevitabile di costo.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Il tracciato della E-6 non l'ho inventato io.

F O R T U N A T I . Lei si è sostituito al Ministro e al Parlamento. Nella sua relazione il Ministro afferma che il tracciato non è stato ancora deciso. Lei invece dà del tracciato addirittura uno sviluppo topografico-geografico!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Il tracciato indicato è quello della E-6, e se ha letto bene la relazione governativa...

F O R T U N A T I . In primo luogo non è assolutamente vero quello che sta affermando. In secondo luogo io pongo al Ministro un interrogativo: perchè la norma di legge fissa un percorso chilometrico diverso da quello previsto nella relazione che accompagna il disegno di legge? E noi dobbiamo pur chiederci come, in sede di attuazione, si coordineranno norme di contenuto sostanziale diverso da quello del piano tecnico-economico.

D'altra parte, un'ultima domanda vorrei porre, alla quale del resto mi sono già riferito: l'affermazione del relatore a proposito di disoccupazione, costruzioni autostradali, tempi e ritmi di esecuzione, mano d'opera non qualificata, è una interpretazione personale, o non è piuttosto, onorevole Ministro (e capirà perchè mi rivolgo proprio a lei), la spontanea esposizione delle condizioni oggettive e delle tendenze oggettive di un programma politico-economico?

Lei, onorevole Ministro — e vengo adesso agli elementi essenziali di politica economica —, nella sua relazione attribuisce al disegno di legge un ruolo propulsivo (chiedo scusa se riferisco le sue parole in maniera non

conforme esattamente al testo) non dissimile da quello attribuibile allo sviluppo della rete ferroviaria nazionale negli ultimi decenni del secolo scorso. Attribuisce poi, sempre in termini di politica economica, un ruolo immediato di sviluppo delle industrie interessate alla produzione di automezzi, che già (è da lei ammesso) sono in fase di espansione forzata.

A questo punto voglio aprire una breve parentesi, e non per polemizzare solo direttamente con lei, onorevole Ministro. Io credo che, almeno in sede parlamentare (in sede scientifica ogni studioso sceglie la terminologia che più gli piace) parlare di agricoltura, di industria, cioè l'adoperare singolari-plurali, sia equivoco, perchè la politica economica è fatta di vincoli, di freni, di stimoli, di vantaggi, di svantaggi specifici, non generici, per gruppi, per classi di uomini. D'altra parte, quando si adoperano dei plurali, bisogna essere certi che essi siano tali in senso economico. Nel caso concreto, onorevole Ministro, io ho dei forti dubbi che le industrie interessate alla produzione degli automezzi in Italia siano un plurale economico!

Inoltre, lei attribuisce al suo piano un ruolo di moltiplicatore delle attività connesse alle industrie interessate alla produzione degli automezzi e legate allo sviluppo della circolazione. E in particolare lei indica le industrie fornitrici di materiali e di accessori all'esercizio di automezzi, le industrie turistiche in linea generale e quelle dei servizi.

Se noi dovessimo attenerci ad una analisi critica, punto per punto, noi sbaglieremmo. E sbaglieremmo, perchè, come sempre avviene nelle cose di questo mondo, ogni volta che si formulano affermazioni generiche, si dicono cose esatte e cose non esatte. Ma, in ogni caso, l'esattezza e la non esattezza non hanno un parametro assoluto di giudizio; si tratta di sapere che cosa si vuole ottenere, come si vuole ottenere un certo risultato, ed a quale costo lo si vuole ottenere. Perchè a mio avviso e ad avviso oramai di tutti gli studiosi più attenti e più consapevoli di politica economica (qualunque sia la loro matrice ideale, qualunque sia la loro interpretazione dello sviluppo storico e della sua genesi), una politica economica moderna non diverge da quella antica solo per i risultati,

ma diverge per questi e per i mezzi e per gli sforzi, e per la distribuzione degli sforzi con cui certi risultati sono ottenuti, e per la ripercussione che certi risultati ottenuti con certi sforzi hanno nel prosieguo dello sviluppo della società. Questo, a me pare, è il senso moderno di una politica moderna, che voglia essere consapevole.

Non si tratta soltanto di postulare un risultato immediato, in vista di una situazione di fatto; si tratta di indicare anche il percorso concreto che bisogna compiere, lo sforzo che bisogna sopportare per pervenire a quel risultato, e quale sarà la ripercussione generale dello sforzo e del risultato ottenuto, se sarà ottenuto e nei limiti in cui sarà ottenuto.

A me pare, allora, che, posto in questi termini, il problema, ogni scelta di spesa pubblica, in cui si concreta la politica economica, non è solo dimensione contabile e finanziaria. Ogni spesa pubblica, che vuole essere — come la sua, onorevole Ministro — una esplicita scelta di politica economica, non può, ad un certo momento, non riflettere un discorso di carattere generale sulle ipotesi, che stanno alla base, per argomentare gli obiettivi e per individuare le ripercussioni

Ritengo, pertanto, che si debba andare ben oltre quello che ha detto il collega Spagnolli. I problemi di politica economica e i problemi dello sviluppo economico non sono riducibili a una valutazione statistica e statica del prodotto netto di un certo settore, sul complesso del prodotto netto. Non si può giudicare la capacità di guida e di direzione di un gruppo economico, piuttosto che della totalità degli azionisti, sulla base del numero delle azioni a disposizione di tale gruppo, come fanno i difensori delle concentrazioni economiche, descrivendo le centinaia di migliaia o i milioni di azioni che sono distribuite! Anche i cultori più formalisti degli studi giuridici hanno bene inteso come e a quali condizioni si esplica una guida egemonica delle concentrazioni economiche.

È evidente che, quando i compagni socialisti hanno posto l'accento sul pericolo di un determinato tipo di spesa pubblica nel quadro della motorizzazione, essi non si riferivano alla Fiat che produce soltanto automobili. Se la Fiat producesse soltanto automobili e se i grandi gruppi economici del no-

stro Paese facessero solo quello che sta scritto nei rispettivi bilanci, le cose sarebbero abbastanza chiare, onorevole Ministro, e la lotta contro queste forme di predominio sarebbe formulabile in termini tradizionali. Ma credo che lei si renderà conto con me che lo strumento giuridico è necessario, ma non è sufficiente, e che la Fiat è qualcosa di più, molto di più che la produzione di automobili! E chi va a visitare « Italia '61 » si rende conto della Fiat. E chi gira per l'Italia si rende conto della Fiat. E chi gira per certi Istituti di credito si rende conto della Fiat. E chi visita stabilimenti industriali, in Piemonte e fuori del Piemonte — oh, sì!, giuridicamente autonomi, formalmente espressioni imprenditoriali come agli inizi del secolo scorso! —, sa benissimo che non trova un cartello con la denominazione della Fiat, ma sente la sua presenza determinante, se è vero che quella che decide della libertà di impresa non è la forma giuridica, ma è la sostanza dell'orientamento produttivo, del volume della produzione, delle scelte della produzione, dei costi delle materie prime e dei prezzi dei prodotti finiti.

Come si può, quindi, sostenere che uno sviluppo forzato della motorizzazione non presenta alcun pericolo? Chi sostiene questo, alla stregua della situazione in atto, ragiona in termini statici e formali. E ragiona, quando si riferisce a valutazioni monetarie di reddito e di prodotto netto attuali, dimenticando l'ammonimento di Del Vecchio, secondo cui non capisce l'economia, da Ricardo in poi, chi non intende che la moneta non è che uno strumento di misura e che le misure monetarie dei fenomeni non hanno nulla a che vedere con le valutazioni di sostanza della realtà economica e delle sue tendenze di sviluppo.

Da questo punto di vista, debbo dichiarare che l'analisi compiuta dai compagni socialisti è un'analisi che risponde agli orientamenti moderni della tecnica conoscitiva. Ma con pari sincerità devo dire ai colleghi socialisti che, a mio avviso, le prime scelte vanno al di là anche di un'analisi della realtà economica. È vero che dai compagni socialisti sono poste le alternative. Ma a me sembra che siano poste prevalentemente come verifica dei bisogni della società nel suo insieme. Il problema, invece, della alternativa e, in ogni caso,

della proporzione degli investimenti va posto sia come presenza dell'ordinamento pubblico nella vita economica, sia come espressione di quelle valutazioni primarie, che sono emerse nelle parole non approssimative — come hanno ritenuto alcuni colleghi della maggioranza — del collega Bellisario. Se è vero che nella vita scientifica, come nella vita politica, è alla sostanza delle cose che bisogna andare, il discorso di Bellisario che cosa voleva significare? Cerco di tradurre con mie parole il suo pensiero. Sono state costruite le Piramidi; è stato costruito il Colosseo; sono state costruite le strade consolari di Roma; vi sono state le grandi costruzioni dell'antichità classica e del medioevo. Chi negasse queste costruzioni, il ruolo che queste costruzioni hanno avuto, la loro portata anche attuale, questi sarebbe uno stolto, sarebbe uno che non riesce a capire il senso delle cose. Ma, onorevoli colleghi, per uomini responsabili del nostro tempo si tratta di sapere se le nuove grandi opere, di nuove dimensioni, debbono importare gli stessi costi e sacrifici del passato, e debbono implicare, come nel passato, gli stessi costi di transizione dal vecchio al nuovo! Quale differenza sostanziale, onorevole Ministro, vi è tra il dodicenne abruzzese che parte per lavorare quasi senza salario e lo schiavo dei Faraoni che costruiva le Piramidi? Quale differenza sostanziale vi è tra le Piramidi e il deserto, e l'Autostrada del Sole che lascia ai suoi margini l'Appennino degradato e in miseria? Questo è il problema fondamentale di una politica economica moderna. E se non si affronta questo problema, si possono certo, sul piano tecnico, fare cose che possono in assoluto apparire grandi, ma che grandi non sono, se implicano un elevato costo umano, sociale e se implicano tendenze economiche e politiche di intensificazione del predominio delle moderne signorie economiche.

Noi a Torino, ad esempio, spendiamo miliardi di lire per « Italia '61 ». Io non sono stato a Torino, e non esprimo alcun giudizio di merito sulle mostre, sulle costruzioni. Non ho la competenza per farlo. Alcuni colleghi, che si interessano di arte e letteratura, molte volte mi dicono che io sono un barbaro primitivo e che non capisco l'arte moderna. So che polemiche siffatte continueranno nel tempo

e in ogni società. Ma la domanda, che gli italiani oggi (non soltanto i comunisti e i socialisti) pongono, di fronte a « Italia '61 », al Ministro del bilancio (al Ministro fautore di una linea politico-economica, che dovrebbe arricchire, in mutate circostanze storiche, o la saggezza cavourriana o l'equilibrio trasformista giolittiano!) è la seguente: era proprio necessario spendere tutti i miliardi che si sono spesi? Si è scelto proprio il modo più idoneo per ricordare agli italiani il primo Risorgimento, e per collegare il primo e il secondo Risorgimento? È proprio necessario far girare per l'Italia il Presidente del Consiglio per conoscere le tante miserie del nostro Paese?

Non basta, infatti, che viaggi il Presidente del Consiglio! Non siamo più in una società di monarchi illuminati. Del resto, il Presidente del Consiglio ha a sua disposizione legittimi mezzi che gli altri italiani, operai e studenti, non hanno, per conoscere l'Italia così come è, su tutti i treni, su tutte le strade, e non soltanto sul belvedere di un'autostrada!

Nè basta dire agli italiani, come ha detto il Presidente del Consiglio, che fra dieci anni tutte le strade condurranno a Roma. Tra l'altro è stato da tempo detto che tutte le strade conducono a Roma! Il movimento operaio ha espresso in Concetto Marchesi il più intelligente e il più rivoluzionario difensore di quello che egli ha definito l'unico impero storicamente esistito, perchè universale: lo Impero latino. Tutte le strade hanno condotto, conducono e condurranno a Roma, se Roma non sarà soltanto un ricordo del passato!

Il problema, dunque, non è di strade o non strade, di autostrade o non autostrade. Il problema è di sapere che cosa vogliamo ottenere. A me pare allora che le analogie con il passato valgano non negli aspetti positivi, ma proprio negli aspetti negativi. Anche a questo proposito, restiamo in casa nostra: lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale è stato quel che è stato: anche per questo, se non soltanto per questo, il Mezzogiorno è stato quel che è stato. Le analogie con il passato sono estremamente pericolose! È utopistico, nella migliore delle ipotesi (ecco uno dei punti centrali della nostra opposizione) supporre che, per il semplice fatto che stra-

de unidirezionali, a traffico veloce, percorrono fisicamente il Mezzogiorno d'Italia, nel Mezzogiorno d'Italia tali strade svolgano quel ruolo che le ferrovie non hanno assolto ieri. L'analogia diventa, così, meccanica. Ieri, onorevole Ministro, eravamo in fase di capitalismo concorrenziale. I teorici marxisti fin da allora intravedevano la tendenza alla concentrazione, ma non negavano gli apporti della concorrenza capitalistica. Lei sa, del resto, che alcuni studiosi moderni asseriscono che in un certo senso l'esaltatore del capitalismo concorrenziale è stato Marx, perchè proprio Marx ha messo in luce che nel primo impetuoso movimento del capitalismo concorrenziale la borghesia moderna è riuscita a fare in pochi anni quello che le classi dirigenti del passato non erano riuscite a fare in secoli. Oggi, però, è inutile che il collega Spagnoli ci parli di iniziative, di sistema pluralistico, perchè queste sono parole. Oggi non siamo in fase di capitalismo concorrenziale. Oggi si parla di sviluppo della motorizzazione, così come dello sviluppo della rete ferroviaria nel passato. Ma lo sviluppo della rete ferroviaria nel passato si è mosso sulla linea di un capitalismo, in cui gli strumenti politico-economici dello Stato erano fondamentalmente costituiti dall'ordinamento istituzionale, che in sé e per sé era politica economica. Oggi lo sviluppo della rete stradale avviene in una fase di capitalismo a grande concentrazione, in cui lo strumento politico-economico è anche una dimensione nuova, in quantità e in qualità, di spese pubbliche ed in cui, quindi, se non vi sono in atto effettive rotture delle concentrazioni, non vi è nemmeno bisogno di argomentare che vi saranno vantaggi differenziali. Non si tratta di essere deterministi o meccanicisti: in una società in cui vi sono forti dislivelli nell'ordinamento stesso imprenditoriale e nella distribuzione del reddito, una spesa pubblica, che non implichi rottura iniziale di determinati rapporti di produzione, per avere su questa base nuove forme di distribuzione, nuovi orientamenti della produzione, si risolve necessariamente in un vantaggio differenziale di chi ha già di più. È una legge economica inesorabile. Direi, onorevole Ministro (sono sufficientemente provveduto!), che, se nelle forme concrete di direzione non si vigi-

la incessantemente, questa tendenza, specie se si parte da situazioni territoriali molto differenziate, si può manifestare negli stessi Paesi a ordinamento socialista e a economia programmata, malgrado le intervenute modificazioni dei rapporti di produzione. I dibattiti, che sono in corso in tutto il mondo e nel movimento operaio, in realtà sono il riflesso oggettivo di questa situazione. Lo sviluppo dell'agricoltura rallentato in confronto a quello dell'industria che cosa è? Lei pensa effettivamente, onorevole Ministro, che soltanto attraverso lo sviluppo della rete stradale di un certo tipo tutto questo cessa? Ma è inevitabile, al di là delle intenzioni, che tutto questo si aggravi, perchè sempre più lo sviluppo economico avverrà convulsamente, a casi, a settori circoscritti, che lasceranno vasti margini di degradazione, di sottoccupazione, e che accresceranno gli squilibri.

Ecco la nostra alternativa tra congiuntura e struttura, e tra tipi di investimento. Ecco la nostra visione di riforma strutturale e la nostra valutazione sulla priorità degli investimenti. Ecco, per noi, la funzione, la visione moderna, nuova di una spesa pubblica produttiva, che deve avere come punto di riferimento lo sviluppo economico equilibrato e programmato di tutte le parti umane, sociali e territoriali di una società nazionale.

E bisogna che alla base delle scelte vi sia una argomentazione precisa del perchè ci si attendono certi risultati, senza analogie col passato: analogie che in sede di politica economica sono quasi sempre irrilevanti, perchè uguali strumenti di politica economica danno luogo a risultati diversi, se diverse sono le circostanze storico-economiche in cui gli strumenti operano, così come strumenti diversi possono dar luogo a risultati uguali.

E con ciò è ovvio che non v'è alcuna intenzione da parte nostra di negare la funzione dei mezzi di comunicazione. Il problema è di inquadrare la funzione in un contesto economico concreto. D'altra parte, se è vero che le autostrade si costruiscono sulla terra, è certo che anche un esame tecnicamente qualificato impone altre scelte preliminari.

Credo che lei abbia percorso, come me, recentemente, l'Autostrada del Sole, onorevole Ministro; e che conosca quello che dicono

molti studiosi di geologia sulla scelta del tracciato di tale autostrada nel tratto Bologna-Firenze. A pochi mesi dall'entrata in esercizio dell'autostrada su tale tratto, si vedono gli effetti della scelta. Oggi in molte sezioni del tratto Bologna-Firenze si rifanno completamente le massicciate. Per di più alcune opere di protezione della strada presentano segni di incrinatura e di slittamento.

Come si può, dunque, prospettare nel tempo una dimensione di una rete stradale nuova, con i criteri che lei annuncia, se non sussistono ancora idee chiare sulla difesa del suolo, in tutta l'espressione del termine? Non si tratta solo di fiumi, e non si tratta solo dei tracciati immediati che percorrono le autostrade, le superstrade, le strade (io direi semplicemente le strade moderne, a livelli diversi di costruzione). La difesa del suolo va dalla montagna al mare, perchè la pianura si difende in montagna. La difesa del suolo risulta dalla visione generale di tutti gli insediamenti umani, e quindi di tutte le attività economiche, essendo gli insediamenti umani connessi con le attività economiche e imponendo una politica del suolo, una certa politica d'insediamenti umani.

Quando noi parliamo di difesa del suolo, onorevole Ministro, non usciamo, dunque, nemmeno dai « dati tecnici » del problema. E portiamo come esempio l'Autostrada del Sole. E non vorremmo che in Calabria le cose diventassero ancora più gravi, perchè il suolo calabrese è, oggi, quello che è.

D'altra parte, le strade sono uno dei mezzi di comunicazione. Allorquando si parla dei mezzi di comunicazione, posso essere d'accordo con lei, onorevole Ministro, che nel corso del tempo, si realizza una diversa proporzione dei mezzi di comunicazione. Ma si tratta pur sempre di sapere se il Ministro dei lavori pubblici può fare una politica stradale, senza contemporaneamente dichiarare, assieme ad altri Ministri, quale è la politica delle strade ferrate, dei porti, delle linee aeree di comunicazione. E non vale che il collega Spagnoli ci ricordi l'annuncio di Pella per l'ammodernamento delle ferrovie. Che significa questo? Quando si affronta un programma di un certo tipo di viabilità, occorre nello stesso momento avere presenti tutte le scelte. Solo così sussiste un coordinamento

politico-economico. Il resto è un discorso tecnico di vertice, se discorso tecnico vi è, che non ha rilevanza in una società democratica e che non riveste le caratteristiche di una programmazione efficiente. D'altra parte, posso convenire con lei, onorevole Ministro, che non si può fissare per legge, una volta per sempre, itinerari, tracciati, parametri tecnico-economici, eccetera. Ma da questa constatazione alla conclusione che è allora il Ministro a decidere tutto corre una differenza di metodo, che l'onorevole Zaccagnini stesso, nel 1945-47, non avrebbe accettato ed enunciato. I rapporti tra potere legislativo e potere esecutivo non possono essere oggi quelli dello statuto albertino. Le Commissioni parlamentari debbono esser viste anche come strumento di collaborazione-verifica con il potere esecutivo, se si vuole dare vita a una società repubblicana moderna. Infine occorre, onorevole Ministro, discorrere sul rapporto che intercorre tra infrastrutture e strutture. Che lo sviluppo delle infrastrutture eserciti una funzione nello sviluppo della produzione, così come lo sviluppo della produzione esercita una funzione nello sviluppo delle infrastrutture, è pacifico. Ma dire questo non significa affatto aderire alla tesi di Spagnoli che si enuncia così: costruiamo dati mezzi di comunicazione, poi i mezzi di comunicazione costruiti — ecco il sofisma e la trappola anche, onorevole Ministro — funzioneranno da propulsori e da moltiplicatori.

No, una politica economica moderna deve affrontare simultaneamente le strutture e le infrastrutture, la produzione e i servizi, perchè questo è l'unico modo di avere una certa garanzia di pervenire a dati obiettivi, con determinati costi e sulla base di determinati sforzi. Le infrastrutture non possono, qualunque sia il livello della spesa, essere mai sganciate dal piano della produzione. Le autostrade, e per meglio dire le strade moderne, per il traffico veloce, unidirezionale, non possono essere viste avulse dal contesto generale di una politica economica, non possono essere viste isolate dal complesso dei mezzi di comunicazione. E hanno un senso se e in quanto fanno parte integrante di una politica economica simultanea di produzione e di servizi, di strutture e di infrastrutture,

per cui esse appaiano non come premessa, ma come premessa e come conclusione di uno sforzo politico economico progrediente. Possono allora, certo, essere anche un mezzo per lo sviluppo economico. E su di esse non circoleranno solo gli uomini di affari...

D E U N T E R I C H T, E R, *relatore*.
(Per me anche l'operaio è un uomo di affari.

F O R T U N A T I. Le strade a traffico veloce, unidirezionale, devono servire non solo al trasporto di uomini, ma anche al trasporto di uomini e merci. E allo stesso ritmo dei trasporti devono muoversi le condizioni di tutti gli uomini e non solo le condizioni di quelli che percorrono le strade. Ecco la differenza sostanziale fra la posizione della maggioranza, nel suo insieme, e la posizione nostra. A questo punto, si possono anche argomentare delle verifiche. Io credo che si possano scegliere due tipi di verifica: una verifica nel quadro generale della società nazionale, una verifica nell'interno della legge.

Possiamo dire che i bisogni primari e fondamentali, che determinano lo sviluppo economico di un Paese, sono oggi già soddisfatti o avviati — per usare una terminologia ricorrente — a soddisfazione? Possiamo dire che le scelte di programmazione, di cui il disegno di legge è un esempio, soddisfino il bisogno primario, fondamentale, sentito da tutti gli uomini, per cui il programma non sia un qualcosa che cada dall'alto, ma sia un qualcosa che salga dal basso? Credo che tale bisogno non sia soddisfatto dal disegno di legge, in quanto il disegno di legge non risponde, onorevole Ministro, ai criteri di una programmazione democratica.

Ma, a parte questo problema politico (a proposito del quale lei può dire di avere solo una parte di responsabilità, poichè la impostazione della programmazione non riguarda il Ministro dei lavori pubblici in quanto tale, e io stesso ho criticato il ministro Pella quando abbiamo discusso dei metodi di programmazione della politica economica), a parte, ripeto, il problema politico, che dire degli altri bisogni?

Tutti parlano della nuova funzione della scuola. Ma i bisogni primari, elementari del-

la scuola in Italia sono soddisfatti? Si pensa effettivamente che si possa ottenere uno sviluppo continuo della motorizzazione, e quindi, come si presume, uno sviluppo economico, con le scuole che sono quelle che sono e con le scuole che si possono prevedere sulla base del « Piano » decennale? Ma non volgete lo sguardo attorno a voi? Non vedete che l'Università italiana, per la prima volta nella sua storia, è in ebollizione? E vi rendete conto che sarete costretti a deliberare provvedimenti con l'acqua alla gola, ritrovando fondi, mezzi, coperture, che prima si asseriva non sussistessero?

Orbene; si può parlare, sì, anche di nuove strade, ma soltanto quando i bisogni fondamentali della scuola incominceranno ad essere soddisfatti.

Tra giorni s'inizieranno i lavori della Conferenza nazionale agricola.

Avete inteso quello che ha dichiarato Campilli? Il « Piano » verde è valutato, in un certo senso, così come lo ha valutato l'opposizione. Ed ecco allora i bisogni primari, fondamentali, che si deve soddisfare, perchè si tratta della produzione e non di servizi.

L'attività industriale è forse quella che dovrebbe essere in un Paese moderno? No: di certo. Non esitiamo, del resto, a dichiarare che l'obiettivo fondamentale in Italia è di ottenere, innanzitutto, una produzione di massa, di beni e di servizi essenziali per la vita civile e moderna della stragrande maggioranza degli uomini, e che sino a che tale obiettivo non è posto e non è perseguito con coerenza non si possono forzare ed espandere alcuni tipi di consumi, allargando le distanze tra le parti sociali e territoriali del Paese. Chi può negare che si può dare in astratto la indicazione di dare in futuro un'automobile a tutti gli italiani? Ma in concreto, oggi, si tratta di sapere se dobbiamo forzare la produzione di automobili, ignorando la situazione di quanti (come ha ricordato il senatore Bellisario) stentano ancora a comperare il sale. E non ci si venga a dire che, forzando la produzione di automobili, in tutti i borghi e in tutti i paesi alla fine si potrà comperare anche il sale. Se anche fosse vero questo, resterebbe sempre da chiarire perchè milioni di uomini e di donne debbono fondare sulla costruzione di autostrade una speranza e

una previsione di vedere risolti i loro problemi elementari di vita e di dignità.

Queste sono le questioni di fondo, questi sono gli interrogativi che poniamo, e che vi ha posto per primo ieri il collega Bellisario.

Onorevole Ministro, quando lei, nella sua relazione — mi accingo alla verifica dall'interno del disegno di legge — dice che bisogna potenziare ed ampliare la rete ordinaria provinciale, comunale e statale, io le domando come vede la realizzazione dell'assunto. La rete ordinaria stradale, comunale, provinciale e statale, con i mezzi che sono stati previsti, con la situazione finanziaria degli Enti locali, con le prospettive dei mezzi che saranno a disposizione nella parte ordinaria, dal punto di vista contabile, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, è possibile possa essere potenziata ed ampliata? E sarà possibile, con le prospettive che ci sono state indicate, un continuo coordinamento tra rotaia e strada, porto, via navigabile e aerea? In Sicilia, ad esempio, esiste, certo, un problema delle strade. Ieri ho sentito parlare di Gela; ma per Gela vi è solo un problema di strade o vi è anche un problema di porto? E in altri posti del nostro Paese il problema non si pone in termini analoghi? E lei stesso, onorevole Ministro, è stato fautore di un disegno di legge per un porto! Allora, il Ministro dei lavori pubblici non può ignorare che, oggi come oggi, non esistono le condizioni per cui la prima premessa del suo disegno di legge sia realizzata; che, oggi come oggi, non esistono le premesse perchè sia attuato un coordinamento sostanziale per un progresso armonico di tutti i mezzi di comunicazione. D'altra parte, il progresso di tutta la rete moderna stradale è effettivamente possibile e sarà economicamente utile, se e in quanto sarà efficiente lo sviluppo economico generale.

Ed infine, onorevole Ministro, dal suo disegno di legge, i raccordi, che certamente costituiscono, dal punto di vista tecnico ed economico, l'aspetto decisivo di un determinato tipo di sviluppo stradale, sono previsti, nella dimensione finanziaria, in misura soddisfacente?

Ho tentato di fare uno sforzo di analisi della sua proposta, onorevole Ministro, uno sforzo di analisi economica e finanziaria.

Non so se vi sono riuscito, non so se dipende dalla mia incapacità, ma è certo che i limiti di incertezza sono troppo ampi.

Riassumo brevemente. In un periodo compreso tra il 1970-71 e il 1990-91 il massimo di contributo annuo (articoli 2 e 19) tocca i 27 miliardi e 400 milioni di lire. Sono previsti, poi, 50 miliardi di spese per raccordi (articolo 12); 180 miliardi di mutui per un'autostrada (articolo 14) e infine, fondi di entità imprecisata (articolo 12), fondi che si renderanno disponibili sulle somme stanziata da leggi precedenti assorbite dal disegno di legge in esame: fondi destinati a costruzioni non enumerate. Non capisco perchè non si sappia a quanto ammontano questi ultimi fondi. Può darsi che, come avviene in tutte le valutazioni umane, in assenza di precisi consuntivi, si possa incorrere in margini di approssimazione. Ma perchè tacere completamente in argomento? Si tratta di fondi destinati originariamente alla costruzione di super-strade. La commissione ha aggiunto la costruzione di autostrade.

I 27 miliardi e 400 milioni di lire sono divisi in due blocchi: otto miliardi e 400 milioni di lire (articolo 2) per opere nuove incognite nella loro determinazione; 19 miliardi di lire (articolo 19) per opere specificate. L'articolo 2 fissa un contributo al massimo del 4 per cento (elevato a 4,50 per cento per le arterie collegabili con itinerari extranazionali) del costo complessivo delle opere, ripetuto per 30 anni. Secondo l'articolo 18 il contributo è sempre fissato nel massimo del 4 per cento del costo effettivo delle opere. La definizione, però, è composita in quanto si asserisce che la misura del contributo sarà proporzionata sulla base del costo presunto delle opere e delle previsioni di introiti al netto delle spese di esercizio che forfettariamente saranno determinate in convenzione. A parte l'imprecisione e l'approssimazione della norma dell'articolo 18, il contingente annuo di contributi pari a 27 miliardi e 400 milioni di lire a quale costo complessivo di opere corrisponde? Silenzio, silenzio nelle norme, silenzio nella relazione.

Se tutte le opere ricevessero il contributo nella misura del 4 per cento, questo significherebbe 685 miliardi di opere; se ricevessero il contributo nella misura del 3 per cen-

to, questo significherebbe 914 miliardi e 333 milioni. Nel primo caso, il piano di 5120 chilometri di strade sarebbe imperniato sulla base di un costo di 915 miliardi; nel secondo caso, sulla base di un costo immediato di 1143 miliardi e 333 milioni. In entrambi i computi manca il riferimento ai fondi che residueranno dalle leggi assorbite.

Come giustificare allora, se le cose stanno così, il moltiplicatore di 2 300 miliardi di reddito indicato dal Ministro? Ma se analizziamo la tabella riassuntiva della relazione governativa leggiamo: chilometri 2021 progettati, costruiti, in fase di costruzione, in esercizio, sulla base della situazione legislativa vigente, di contro ad una spesa prevista di 524 miliardi 245 milioni di lire. Se non erro, dunque, la spesa è di 259 milioni di lire per chilometro. Nel disegno di legge l'articolo 14 prevede 180 miliardi per il costo finanziario dell'autostrada senza pedaggio. Si tratta di 420 chilometri. Il costo finanziario è di oltre 400 milioni al chilometro. Se si pensa a mutui trentennali (anche se la norma in proposito è elusiva) al costo finanziario corrisponderà un costo di opere per circa ottanta miliardi di lire, con un costo medio di circa 190 milioni di lire per chilometro. I parametri che abbiamo dunque di fronte sono quelli del passato: 259 milioni per chilometro, e, per quanto riguarda il futuro, 190 milioni per chilometro, forse, per una delle strade specificate. Se adottiamo un costo medio di 220 milioni per chilometro, si arriva a un complesso di costruzioni per 1.120 miliardi.

Allora, prima domanda: è prevedibile che il contributo medio ponderato sia del tre per cento? Perchè se il contributo medio ponderato sarà più del 3 per cento, si realizzeranno meno di 1.120 miliardi di opere.

Come, dunque, sono regolate le previsioni? Bisogna pur avere idee precise sui costi. Ciò che interessa alla società non è soltanto il costo finanziario. Si tratta di scegliere tra un costo finanziario che è diluito nel tempo, ma che si risolve in un costo pari a più del doppio del costo reale delle opere, e uno sforzo straordinario immediato.

Seconda questione: le misure finanziarie rispondono o meno ai preventivi tecnici? Terza questione: se si spendono circa 1.100 miliardi per le autostrade, cosa rappresentano

50 miliardi per i raccordi e le opere complementari? Si tratta di meno del 5 per cento. Io non sono nè laureato in ingegneria, nè un tecnico. Però le cose economiche di questo mondo le capisco. E so che vi sono già progetti di raccordi, la cui spesa supera i 50 miliardi. Si pensa forse che certi raccordi siano costruiti dagli enti locali? Ci si rende conto che una siffatta previsione è gratuita?

Se i raccordi non si fanno, è chiaro che le ripercussioni saranno completamente diverse da quelle prevedibili, a parità di ogni altra circostanza, con un determinato tipo di sviluppo di una rete stradale piuttosto che con un'altro. Per di più, i fondi, che si renderanno disponibili, sono utilizzati non per aumentare i 50 miliardi destinati ai raccordi, bensì per la costruzione di altre autostrade, non scontando che in questo caso deve necessariamente crescere più che proporzionalmente la spesa per i raccordi.

Ho già accennato alla questione dell'I.R.I. e dell'A.N.A.S. Cosa vuol dire che c'è bisogno di uno sforzo finanziario che l'A.N.A.S. non può sostenere? L'I.R.I. come sopporterà lo sforzo finanziario? Vogliamo guardare alla realtà economica o vogliamo discutere sempre in termini monetari? I mille e più miliardi necessari alle costruzioni devono essere sottratti ad altre forme di investimento. Nella distribuzione della produzione materiale, effettuata in un certo intervallo, una porzione deve essere destinata alle nuove infrastrutture. Il problema finanziario non ha nulla a che fare con il problema tecnico, politico, economico, degli investimenti, e della direzione della politica stradale. L'A.N.A.S. non è all'altezza del compito? Ma allora si dia agli strumenti la capacità di essere all'altezza dei tempi nuovi e delle nuove esigenze, e non si spezzino gli strumenti!

Io non sono affatto un formalista. Mi pare, però, difficile sostenere che l'Istituto per la ricostruzione industriale voglia e possa significare costruire e gestire strade. Si può anche affermare che dalle autostrade germigneranno le industrie. Ci sarà la verifica della realtà. Ma l'Istituto per la ricostruzione industriale non è stato riorganizzato e non deve essere diretto per far cose da cui sorgano industrie. Le cose da cui possono sorgere industrie, onorevole Ministro, le lasci fare a

qualche altro, non all'ordinamento pubblico del nostro Paese, e non all'I.R.I. È un dirottamento pericoloso quello per cui l'I.R.I. pensa alle infrastrutture! Dopo aver socializzato le perdite, certi signori vorrebbero ritornare alla ribalta, e, sulle spalle del popolo italiano, privatizzare i profitti. È in gioco dunque, un orientamento di politica economica, e non una valutazione tecnica nelle alternative A.N.A.S. o non A.N.A.S., I.R.I. o non I.R.I., sforzo finanziario solo per le autostrade o non sforzo finanziario solo per le autostrade. Si tratta di delineare con chiarezza che cosa deve essere l'I.R.I.; che cosa debbono essere le aziende a partecipazione statale. Si tratta di dichiarare che la costruzione e la gestione di strade non può essere compito di organismi, che debbono essere strumenti di politica industriale, diretta ed immediata.

Ed infine, onorevole Ministro, concludo con un richiamo all'articolo 23. Non so come il collega Spagnoli, che in altri disegni di legge va a pescare anche il non pescabile quando si tratta di esprimere pareri, ha lasciato alla Commissione l'articolo 23 così come è stato redatto. Ma, onorevole Ministro, così come è stato redatto, l'articolo 23 non può essere accolto perchè è incostituzionale. Non si può dare al Ministro del tesoro la delega di modificare i bilanci fino al 2000, dopo che i bilanci siano stati, di volta in volta, approvati, in determinate poste, dagli organi parlamentari. Una delega siffatta è un non senso, perchè investe compiti che, volta a volta, il Parlamento dovrà affrontare nel momento in cui approverà le singole poste dei bilanci. La delega è improponibile, perchè è indeterminata nel tempo e nei limiti, e perchè attribuisce al Ministro del tesoro capacità e facoltà discrezionali di modificare tutti i bilanci approvati dagli organi parlamentari.

Onorevoli colleghi e onorevole Ministro, il significato della nostra opposizione trascende il significato stesso della battaglia politica immediata, per quanto concerne questa ed un'altra compagine governativa. La nostra opposizione concerne il significato generale della linea di sviluppo di una società nazionale. È perfettamente inutile dipingerci di fronte al Paese come i negatori del progresso tecnico, anche nei mezzi di co-

municazione e stradali. La nostra opposizione si può sintetizzare con questi semplici parole: noi non vogliamo macchine veloci in sè e per sè, e traffici veloci in sè e per sè, come presunti propulsori, meccanici ed automatici, di uno sviluppo economico; ma vogliamo macchine veloci e traffici veloci in funzione di un incremento simultaneo delle condizioni civili, umane, sociali, ed economiche di tutti gli uomini, di tutte le comunità, di tutti i territori, di tutto il tessuto ed il contesto della nostra società nazionale.

E questo incremento esige ritmi diversi da territorio a territorio, esige ritmi diversi da classe a classe sociale del nostro Paese. La diversità oggi esistente nel territorio del nostro Paese, nel contesto sociale e nelle classi del nostro Paese, non può essere, eliminata meccanicamente e spontaneamente, perchè l'eliminazione non può essere l'effetto di un moltiplicatore, non può derivare dalla costruzione di autostrade. Non vogliamo sforzi per strade moderne o autostrade (chiamatele come volete) se ciò o deve significare, o deve scontare, per un certo intervallo temporale, che ai mangini delle nuove costruzioni, o nell'interno di queste, comunque nel tessuto vivo del Paese, continuo degradazione, miseria ed abbandono. Non vogliamo l'insorgere nel nostro Paese di nuovi privilegi e di nuove oasi privilegiate, in una società già di privilegiati. Vogliamo che tutto sia visto in funzione di una programmazione generale, che ogni sforzo sia equilibrato e proporzionato a una visione organica in cui devono essere previsti sviluppo produttivo, modificazione delle strutture, riforme dei servizi, e in cui rapporti produttivi e produzione debbono essere la determinante fondamentale dello sviluppo economico di un Paese, modernamente civile e modernamente sociale. (*Vivissimi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

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

B E N E D E T T I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, si deve preliminarmente riconoscere che il Piano predisposto dal Governo risponde ad una vera e reale esigenza: quella di mode-

rare, dar ordine e coordinamento alle iniziative per la costruzione di nuove autostrade, iniziative che continuamente crescono e si moltiplicano in quanto, con superficiale valutazione, l'autostrada è spesso considerata via ideale di comunicazione e viene richiesta all'Autorità politica come coefficiente insostituibile ed espressione insuperabile del progresso.

Il Piano ha, perciò ed anzitutto, la funzione di selezionare, fra le tante opere proposte, quelle che in più larga misura rispondono all'interesse nazionale.

Prima di considerare come il Piano risolva in concreto questo problema di scelta delle opere e dei tempi di costruzione, è opportuno ricordare alcune opinioni di principio, quasi generalmente accettate:

1) In uno Stato moderno la rete stradale dovrebbe essere organicamente costituita da vie adeguate alle esigenze del traffico e di uso gratuito. Le strade a pedaggio dovrebbero ridursi all'eccezione; anzi alcuni Paesi europei le escludono del tutto. In proposito va ricordato che da noi si è fatto ricorso alle autostrade a pedaggio per motivi finanziari, al fine, cioè, di aumentare o accelerare (con l'autofinanziamento derivante dal pedaggio percepibile su taluni percorsi) le costruzioni stradali.

2) Le autostrade a pedaggio dovrebbero essere complementari (non sostitutive) della rete ordinaria e non potrebbero essere utilmente realizzate se non su taluni percorsi a traffico sovrabbondante e ricco, capace cioè di sostenere l'onere del pedaggio e quindi di assicurare un reale (non irrilevante) autofinanziamento, tenuto anche conto del fatto che il costo di gestione delle autostrade è più alto di quello delle strade ordinarie.

3) Le autostrade a pedaggio dovrebbero, di massima, essere escluse, quando le costruzioni stradali abbiano lo scopo di promuovere lo sviluppo economico in regioni depresse.

4) Dove le strade ordinarie siano già notevolmente buone ed adeguate al traffico, la costruzione di autostrade a pedaggio parallele dovrebbe essere differita.

5) Dove il traffico in atto e quello prevedibile per l'immediato futuro non sia ecce-

zionalmente alto, i fondi disponibili potrebbero essere investiti più utilmente — e con maggiore e più rapido beneficio economico — nel radicale ammodernamento di strade ordinarie, a meno che ciò risulti sconsigliabile per ragioni tecniche.

Come vengono praticamente selezionate le opere nel « Piano delle nuove costruzioni stradali ed autostradali »? Il disegno di legge non indica alcun criterio di priorità, ma elenca specificamente le autostrade del programma I.R.I.; la relazione, invece, fissa due ordini di priorità: il primo per le autostrade del Mezzogiorno ed il secondo per le autostrade di collegamento con le sedi extra-nazionali.

La priorità alle opere stradali del Mezzogiorno è riconosciuta in considerazione della loro utilità per lo sviluppo economico di quelle regioni, in particolare per dilatare al Meridione il movimento turistico. Su questo criterio c'è pressochè generale consenso. Ma generalmente viene anche richiamata l'osservazione che il fine di promuovere lo sviluppo economico risulterebbe, almeno in parte, frustrato se si dovessero costruire autostrade a pedaggio. Nel caso poi di pedaggi lievi, il gettito potrebbe forse non compensare le maggiori spese di gestione.

Viene, inoltre, osservato che l'attesa funzione di sviluppo economico potrebbe risultare di molto ridotta e ritardata, con conseguenze economiche e sociali negative, se simultaneamente non venissero aperte le autostrade di collegamento con il settentrione e, prima di tutte, quelle destinate ad aprire le vie d'accesso alpine, poichè da esse dipende in via primaria il volume e l'ampiezza stagionale del movimento turistico e dei traffici commerciali sulle strade interne e, specialmente, su quelle del Mezzogiorno. Anche la priorità per le autostrade di diretto collegamento con le reti extra-nazionali è generalmente riconosciuta necessaria; vengono, invece, avanzati dubbi sulla reale possibilità di attuarle nel quadro delle norme del disegno di legge e delle indicazioni fornite dalla relazione. Infatti, delle autostrade I.R.I. specificatamente indicate: a) alcune — per quasi 1.000 chilometri — sono in via di costruzione o di ammodernamento e devono ovviamente essere portate a termine nel più bre-

ve tempo (Firenze-Napoli; Firenze-Mare; Milano-Brescia; Milano-Laghi; Como-Chiasso; Genova-Serravalle; Genova-Savona; b) altre — per circa 850 chilometri — dovrebbero avere priorità assoluta, in quanto riguardanti il Meridione (Bologna-Pescara-Canosa-Bari; Napoli-Bari); c) e, per necessaria conseguenza, le altre dovrebbero essere postposte: Genova-Sestri Levante (50 chilometri), Brennero-Autostrada del Sole (310 chilometri), Padova-Bologna (120 chilometri), Roma-Civitavecchia (65 chilometri).

Perciò, allo stato dei fatti e tenuto conto che i programmi finanziari dovranno necessariamente essere graduati in base alla progressione dei contributi statali, si dovrebbe concludere che — a malgrado di ogni buona volontà — la priorità fissata per le autostrade di collegamento con la rete extra-nazionale risulterebbe di fatto annullata e la rete interna verrebbe sviluppata senza che siano, almeno simultaneamente, costruite le arterie che possono alimentarla e vitalizzarne le funzioni di propulsione dello sviluppo economico.

Il problema delle scelte dovrebbe essere risolto, non già in funzione di competizioni campanilistiche, oppure di presupposti teorici, oppure di pressioni di interessi regionali o di gruppo, bensì mediante un'oculata, obiettiva valutazione del contributo che ciascuna autostrada può dare allo sviluppo dell'economia nazionale, armonicamente considerata nel suo complesso e nei particolari aspetti del Mezzogiorno. Per di più dovrebbe essere evitato il pericolo che, per condiscendere a pressioni regionali o locali, si eluda la scelta ed in luogo di concentrare i mezzi disponibili sulle autostrade più utili per l'economia nazionale si disperdano i mezzi stessi su numerosi tronchi, che in definitiva non soddisferebbero neppure le ambizioni locali ed inevitabilmente ridurrebbero nel volume e differirebbero nel tempo il beneficio dei cospicui investimenti che la Nazione si accinge a fare.

Sotto questa luce di obiettività e di verità va considerata anche la funzione meridionalistica delle autostrade, se davvero si vuole che — in proporzione alla imponente mole degli investimenti — essa sia realmente ed efficacemente propulsiva di sviluppo economico e se si vogliono evitare illusioni e delu-

sioni, onerose e scoraggianti, delle quali — è bene ricordarlo — non mancano esempi.

Costruzioni stradali e turismo

Sta di fatto che la misura del contributo che le singole autostrade del nuovo programma possono dare allo sviluppo nazionale varia enormemente dall'una all'altra.

Qualche obiettiva e documentata indicazione può essere data considerando il movimento turistico, il quale non soltanto è più intensamente ed immediatamente stimolato dalle nuove strade, ma è anche — uso testuali parole del Ministro Pastore — « elemento di preindustrializzazione, nel suo triplice aspetto di propulsore del potere di acquisto e di consumo, di fattore di possibile risparmio ed autofinanziamento, di creatore di iniziative piccolo-imprenditoriali locali ».

L'apporto economico del turismo internazionale — vale a dire il contributo che esso dà alla parte attiva della bilancia dei pagamenti — è stato valutato nel 1959 a 373 miliardi e ciò sulla base di 16,2 milioni di stranieri giunti in Italia, di una permanenza me-

dia di 2,8 giornate e di una spesa individuale giornaliera di 8.040 lire. Per il 1958 l'apporto economico fu valutato a 341 miliardi e per il 1957 a 320 miliardi.

Con le stesse basi di calcolo è possibile valutare in quale misura abbiano concorso nell'apporto economico complessivo i diversi mezzi di comunicazione: quello delle navi è inferiore al 2 per cento (241.000 turisti = 6 miliardi di lire); quello degli aerei supera di poco il 3 per cento (559.000 turisti = 12,2 miliardi); le ferrovie vi contribuirono col 23 per cento circa (3.904.000 turisti = 88,6 miliardi); le strade col 72 per cento del totale (12.076.000 turisti = 268,3 miliardi).

Questi dati, forse sorprendenti per l'imponente contributo della strada all'apporto economico del turismo straniero, offrono la possibilità di ulteriori analisi, non meno impressionanti.

Ed ecco alcuni dati (1959) sulle strade che i turisti stranieri hanno seguito per raggiungere il nostro Paese e sul calcolo dell'apporto economico delle varie strade:

	Turisti stranieri	Rapporto percentuale	Apporto economico (lire miliardi)
S. Luigi ed altri valichi Francia	2.967.000	24,6	66,0
Valichi Svizzera	4.471.000	37,0	99,3
Brennero e valichi connessi	3.438.000	28,5	76,5
Tarvisio	833.000	6,9	18,5
Valichi Jugoslavia	367.000	3,0	8,0
	<u>12.076.000</u>	<u>100</u>	<u>268,3</u>

Le cifre, pur richiedendo qualche correzione specialmente per ciò che riguarda i principali valichi svizzeri (notoriamente influenzati dal traffico locale) sono ragionevolmente indicative e potrebbero suscitare molte riflessioni. D'altra parte esse trovano conferma nei dati sulle sorgenti del turismo internazionale, dai quali si osserva che oltre la metà dei turisti stranieri viene dall'Austria, dalla Germania e dai Paesi dell'Europa settentrionale; un quarto circa dalla Francia,

dal Belgio, dalla Gran Bretagna e dalla Penisola Iberica; un sesto dalla Svizzera ed un sedicesimo d'oltremare.

Dopo aver visto da dove e per dove giungono le correnti turistiche, sarà utile osservare dove si dirigono. Per questa ricerca non si possono aver dati precisi: ciò è evidente; tuttavia un buon indice si può trovare nella distribuzione dei turisti ospitati nel 1959 negli esercizi alberghieri delle varie Regioni.

408ª SEDUTA (antimeridiana) ASSEMBLEA - RES STENOGRAFICO

7 GIUGNO 1961

	Stranieri arrivati	Giornate presenza	Rapp. perc.	Apporto ec. stimato (miliardi lire)
Italia settentrionale, Emilia e Toscana	4.921.863	19.143.389	74,9	279,4
Roma	987.483	3.664.222	14,4	53,6
Napoli	494.799	1.455.587	5,6	20,9
Altre Regioni centro-meridionali	379.700	1.322.195	5,1	19,2
	<u>6.783.845</u>	<u>25.585.393</u>	<u>100</u>	<u>373,1</u>

A questo punto si può già trarre qualche conclusione. È da credere che nessuno cerchi l'espansione del turismo al Mezzogiorno a danno delle regioni che ne godono i benefici ed è, quindi, evidente che lo scopo può essere utilmente conseguito soltanto se aumenterà il flusso delle correnti internazionali.

È ciò possibile? In linea di massima la risposta è largamente positiva: basta considerare la dinamica del turismo internazionale, la quale segna costante espansione. Nel quinquennio 1954-1959 il numero complessivo dei turisti è aumentato dai 9,3 milioni del 1954 ai 16,8 milioni del 1959, cioè del 79,9 per cento ed il numero dei turisti giunti per strada è passato da 6,3 milioni a 12 milioni, vale a dire è aumentato dell'80 per cento. E la tendenza all'aumento è continua.

Sussistono, però, due circostanze che contrastano tale tendenza: in primo luogo la crescente azione di concorrenza di altri Paesi; in secondo luogo l'inefficienza delle nostre strade alpine che i turisti trovano anguste, intasate e quindi lente e pericolose nei mesi estivi, ancor più difficili e pericolose per altre regioni e spesso 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.

Ieri avete sentito dal collega Zane le statistiche dei rilevamenti fatti dall'A.N.A.S. per quanto concerne il traffico sulla strada del Brennero.

Potrebbe sorgere il dubbio che migliori strade transalpine aumenterebbero il volume del turismo estivo — cioè le sue punte — senza, peraltro, dilatare il movimento su un

maggior numero di mesi. Il dubbio può essere sciolto con vari argomenti, tra i quali di particolare efficacia è quello del confronto fra l'andamento mensile e stagionale del turismo internazionale per ferrovia e per strada.

I dati del confronto appaiono molto interessanti, ma, poichè è molto noioso sia esporli che ascoltarli, mi limiterò a qualche indicazione. Nei mesi invernali la proporzione del movimento per ferrovia è più che doppia di quella del movimento per strada; nei mesi estivi, invece, la ferrovia non raggiunge neppure i tre quarti della strada; nella stagione intermedia (marzo, aprile, maggio, ottobre) la ferrovia supera di un terzo circa la proporzione della strada.

È, quindi, evidente, che il movimento per ferrovia è molto meno addensato nei mesi estivi e proporzionalmente più intenso nella stagione intermedia ed invernale di quello per la strada, il che dimostra che quando la via di comunicazione è comoda, anche nella stagione invernale il turismo la usa. Sulla sproporzione fra il movimento estivo e quello invernale influiscono certamente molte altre ragioni; è tuttavia certo che numerosi fattori potenziali di espansione del turismo internazionale nella stagione invernale ed intermedia restano inoperanti per l'inefficienza delle strade transalpine.

Se il turismo per strada — fermo il volume dei mesi estivi — si ragguagliasse alle proporzioni del movimento per ferrovia, nella stagione invernale ed intermedia si avrebbe un maggiore afflusso di circa 2 milioni di turisti stranieri, cui corrisponderebbe un maggior apporto economico di oltre 40 miliardi. E questo credo sia possibile, in quanto non possiamo dimenticare che, nel Nord,

il mese di agosto, che è il migliore che in queste zone si possa avere dal punto di vista della bella stagione, equivale press'appoco al nostro aprile o al nostro ottobre inoltrato; perciò, i nordici, che aspirano ad avere il sole quanto più possibile, possono scendere in Italia a godersi il nostro bel sole anche nella cosiddetta nostra mezza stagione, con notevole apporto economico al nostro Paese.

Questo dato sarebbe già sufficiente per dimostrare l'enorme beneficio economico che può derivare dalla costruzione di nuove autostrade transalpine di collegamento tra la nostra rete e quella internazionale.

Ma ancora più sorprendente ed impressionante è un altro dato: quello del maggior apporto economico che potrebbe essere assicurato alla Nazione se — con un efficiente sistema di nuove strade transalpine di collegamento — si facilitasse la naturale e spontanea tendenza all'espansione. Se essa, nel quinquennio 1960-64, fosse pari a quella del quinquennio precedente, il numero dei turisti per strada passerebbe dai 12 milioni del 1959 a 23 milioni nel 1964 e l'apporto economico dai 268 miliardi del 1959 ad oltre 500 miliardi nel 1964. Le conclusioni sono evidenti: il turismo internazionale in Italia viene, nella massima parte (71,9 per cento) per strada, attraverso le Alpi; esso tenderebbe ad espandersi, nel volume complessivo e nella durata delle stagioni, ma trova freno e limite (fisico e psicologico) nella inefficienza delle strade transalpine; per dilatare il turismo nel Mezzogiorno, senza impoverire altre regioni, è indispensabile favorire la tendenza naturale ad un maggiore afflusso di turisti stranieri, aprendo nuove strade di diretto collegamento fra la nostra rete e quella internazionale, agevoli in tutte le stagioni; la spesa di costruzione di tali vie di comunicazione troverebbe larghissimo ed immediato corrispettivo nell'apporto economico del maggior volume del turismo internazionale.

L'apporto economico delle varie autostrade ed il loro diverso valore, quali fattori di sviluppo del reddito nazionale e dell'occupazione, va ovviamente considerato anche da altri punti di vista e specialmente da quello che riguarda il traffico delle merci su strada.

I dati disponibili sono molto scarsi e non sempre validi, tuttavia come indici possono esser significativi alcuni, che riguardano il traffico autocarri-merce al valico di Ponte S. Luigi ed il traffico tonnellate-merce al valico del Brennero.

A Ponte S. Luigi il numero degli autocarri transitati nel 1959 ha superato di due terzi quello del 1958; al Brennero nel 1958 la quantità delle tonnellate-merce è stata quasi doppia del 1957, più che tripla del 1956 e 9 volte quella del 1955.

Anche taluni pesanti problemi della ortofrutticoltura e della viticoltura possono trovare soluzione od almeno rilevanti benefici dall'avvicinamento virtuale delle zone di produzione ai grandi mercati europei di consumo. Lo stesso avvenire della piccola industria — che nel sistema del Mercato comune si trova di fronte a problemi nuovi — dipende, in parte, dalle nostre comunicazioni stradali con il centro Europa che ora sono scarse, lente, discontinue ed anche pericolose, mentre le strade di comunicazione fra tutti gli altri Paesi della Comunità sono numerose e comode, ampie, facili ed agevoli in tutte le stagioni.

Questi aspetti, pur importantissimi, non possono, evidentemente, esser analizzati qui. Tuttavia l'esame obiettivo e meditato conferma la conclusione che il più grande apporto economico viene dalle autostrade transalpine di collegamento fra la rete nazionale e quella extranazionale e che esse concorrono anche, in larga misura, alla funzione economica e propulsiva e alla stessa redditività delle autostrade interne e specialmente di quelle previste nel Mezzogiorno.

Se così stanno le cose, e non vedo come si possano smentire, vi renderete conto, onorevoli colleghi, della mia preoccupazione che la priorità, prevista dalla relazione, da darsi alla costruzione delle autostrade di valico alpino non trovi conferma nel testo della legge, in quanto M.I.R.I. già impegnato a fondo dovrà rinviare l'esecuzione dell'autostrada del Brennero a tempi più lontani, mentre da quanto ho detto prima è urgente e preminente agli effetti economici nazionali la sua rapida costruzione. Come avviare a ciò? Mi permetterò di proporre al Senato un emendamento all'articolo 15 che elimini da

esso l'autostrada Brennero-Verona per aggrungerla a quelle da darsi in concessione ad enti pubblici o privati previste dall'articolo 2. La già costituita società per l'autostrada del Brennero è composta di soli Enti pubblici locali e precisamente dalla Regione Trentino-Alto Adige, dalle province di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena, Reggio Emilia, nonchè dalle città di Trento, Bolzano, Verona, Mantova, Modena, Reggio e dalle rispettive Camere di commercio.

La società ha già preparato il progetto e fatto richiesta alla Banca europea degli investimenti del finanziamento di base. Inoltre l'Austria ha già in costruzione avanzata il tratto austriaco da Kufstein al Brennero che unisce la rete autostradale germanica alla nostra. Naturalmente oltre alla modifica dell'articolo 15, proporrò anche degli emendamenti agli articoli 2 e 19 per travasare nell'articolo 2 i relativi stanziamenti iscritti all'articolo 19 per l'autostrada del Brennero.

Signor Ministro, onorevoli colleghi, sono certo che le considerazioni che ho avuto lo onore di esporvi sull'importanza improrogabile della rapida costruzione dell'autostrada del Brennero, nell'interesse non della mia regione ma dell'intera economia nazionale, soprattutto di quella meridionale, faranno sì che voi vogliate accordare ai miei emendamenti la vostra approvazione. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni.*)

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

B U I Z Z A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione del Governo al disegno di legge che è al nostro esame informa che, in applicazione alle leggi 21 maggio 1955, n. 463, 13 agosto 1959, n. 904, 12 febbraio 1958, n. 126, entro un termine di non più di quattro anni, al compimento cioè di tutte le opere attualmente in corso o da iniziare, già coperte da finanziamento, la rete autostradale comprenderà 2000 chilometri di moderne arterie autostradali a doppia corsia, con una spesa prevista di lire 460 miliardi, di cui 163 a carico dello Stato, con un contributo medio dello Stato pari al 35,4 per cento. Poichè, però, al pagamento della spesa si è provveduto con

mutui da ammortizzare in 30 anni, sia per le autostrade in concessione sia per quelle affidate all'A.N.A.S., la spesa totale prevista in 460 miliardi sale in definitiva, compreso il pagamento degli interessi delle quote di ammortamento, a 814 miliardi.

Domando venia ai colleghi se io mi fermerò sulle cifre, le quali non sono però, mi pare, le solite cifre che ho ascoltato qui sul movimento, sulla percentuale di circolazione, sull'andamento turistico, cifre delle quali io non mi interesserò.

Il costo medio di costruzione previsto è di 230 milioni al chilometro, che va da un minimo di 193 milioni per la Brescia-Padova ad un massimo di 340 milioni per la Forno-vo-Pontremoli. Si è detto che la spesa prevista è stata ovunque superata. Il senatore Roda ha riportato qui quanto è stato pubblicato (io, meno fortunato di lui, ho un ritaglio di giornale, egli ha una bellissima pubblicazione in carta patinata: comunque i dati ci sono anche qui e sono di dominio pubblico) dalla società concessionaria dell'Autostrada del Sole: il costo di costruzione di tale autostrada salirà in sede di consuntivo — tuttavia ancora in sede di preventivo — a 253 miliardi. Se questo si verificherà, il costo dell'Autostrada del Sole salirà dai previsti 250 milioni al chilometro a 342 milioni al chilometro, cioè aumenterà di 92 milioni al chilometro.

Se le informazioni che ho sono esatte, altre sette, delle prime otto autostrade di cui al prospetto riepilogativo della relazione governativa, hanno realizzato in sede consuntiva un aumento di spesa complessiva di 23 miliardi, ivi compresi 4 miliardi di cui si è dovuto aumentare la spesa prevista per la Forno-vo-Pontremoli fin già dall'inizio dei lavori. Tale supero, trattandosi di 430 chilometri è di 54 milioni al chilometro, circa la metà dell'aumento per l'Autostrada del Sole.

È certo che può sorprendere la minore previsione della spesa. Ma a chi abbia la bontà di soffermarsi a considerare come si è venuti alla ripresa dei programmi di costruzione di autostrade, iniziatisi già intorno al 1930 e sospesi poi per la guerra d'Africa e per la seconda guerra mondiale, non può sfuggire che dopo la conclusione di quest'ul-

tima rinacquero le iniziative già affacciate; in precedenza, si esercitarono le pressioni più forti sui Governi succedutisi nel primo decennio del dopo guerra, affinché si promulgassero provvedimenti intesi a favorire la costruzione di autostrade. Si pensò inizialmente ad autostrade ad una sola via come le già costruite (ricordo la Torino-Milano e la Milano-Bergamo-Brescia), si studiarono sommariamente nuovi progetti sulla scorta delle strade già costruite; poi, sorpresi dallo sviluppo della circolazione in continuo e rapido aumento, venne decisa la revisione dei progetti per aggiornarli alle necessità che si rivelavano anno per anno e si concluse che le nuove autostrade dovessero avere le caratteristiche che vennero poi definite in quelle adottate e finanziate con la legge del 21 maggio 1955, n. 463.

Faccio osservare che i progetti richiesero uno studio molto rapido, vorrei dire molto sommario, perchè la promulgazione di questa legge venne un po' a sorprendere gli organismi costituiti in forma di comitati di studio, privi di mezzi anche per gli studi. L'A.N.A.S. decise sull'esame dei progetti di massima, dirò anzi di larga massima. Così sfuggirono per esempio le zone torbose incontrate nell'anfiteatro morenico del Garda, nel vicentino e nel padovano, nelle fondazioni del ponte sull'Adige, nelle rocce della Genova-Savona e della Genova-Serravalle, nelle argille dell'Appennino centrale, gli espropri, i collegamenti, (che non erano per niente affatto previsti e che in questo disegno di legge invece sono previsti a carico dello Stato, cioè da eseguirsi dall'A.N.A.S.) sulle previsioni che non si potevano fare create dalla natura geologica dei terreni che venivano attraversati, le argille dell'Appennino e andate dicendo. Ma soprattutto è stata la nuova tecnica nelle costruzioni stradali che ha richiesto l'organizzazione di appositi impianti per lo studio della miscelazione dei terreni sui quali posare la pavimentazione stradale, in parola tecnica, ma poco gradevole per fare la compattazione dei rilevati stradali e in tutta la sede stradale.

Onorevoli colleghi, forse lo ricorderete anche voi, io ricordo che nel 1955, quando in quest'Aula l'onorevole Romita illustrò e difese la proposta di legge che poi diventò la

legge 21 maggio 1955, rivolgendosi al senatore Panetti che gli era stato professore al Politecnico di Torino, ebbe affermazioni vivaci sui nuovi metodi che si andavano introducendo nella costruzione delle strade ordinarie, metodi che non avevano più niente a che fare con quelli che il senatore Panetti gli aveva insegnato; novità che si sono attuate nel nostro Paese dopo la guerra e che hanno cambiato fundamentalmente i metodi tradizionali per le costruzioni stradali.

Orbene, le strade concesse in base alla legge del 1955 furono studiate e progettate, ripeto, sotto la pressione di una quasi improvvisa approvazione della legge Romita, preparata sopra studi di massima e sopra prezzi che si trascinarono dal 1945 al 1955 con incrementi lenti ma continui e qualche volta notevoli. Gli articoli 15 e 21 del disegno di legge prevedono la cessione in gestione di alcune strade attualmente gestite dalla A.N.A.S. a una società del gruppo I.R.I., la quale assumerebbe, con una nuova concessione che sostituirà quella già accordata per l'Autostrada del Sole, l'impegno di completarla insieme alla Firenze-Mare e di costruire la Napoli-Bari con altre autostrade il cui pedaggio carente verrebbe coperto con la gestione, trasferita dall'A.N.A.S., di autostrade di sicura gestione economica.

Onorevole Ministro, se le cose stanno così, io non dubito che integrazioni di contributi sui superi di spesa saranno adottate anche per le sette strade che ho ricordato. Ricordo che le società concessionarie di queste autostrade sono formate da Enti locali i quali hanno dovuto, in base al disciplinare della concessione, sottoscrivere almeno il 60 per cento del capitale sociale. È vero che anche l'I.R.I. partecipa col 51 per cento, ma resta sempre una differenza del 9 per cento che, per moltissimi Enti locali, non è una cifra indifferente.

Perchè, allora, si devono concedere tutte le facilitazioni, che sono state ieri riassunte ed illustrate dal senatore Roda, alla sola società finanziata dall'I.R.I.

Onorevole Ministro, io non le domando di determinare qui le modalità con le quali si potranno equiparare le concessionarie delle costruzioni autorizzate con la legge Romita; non le domando che si sostituisca, con un

nuovo disciplinare, il disciplinare della concessione originaria. Mi basta che lei mi assicuri che il problema sarà esaminato, discusso e portato a soluzione positiva.

Il disegno di legge che stiamo esaminando prevede la costruzione di autostrade libere da pedaggio per 420 chilometri; autostrade a pedaggio per 3.200 chilometri; super-strade e raccordi per 1.500 chilometri. In totale sarebbero 5.120 chilometri.

L'autostrada libera da pedaggio è la Salerno-Reggio Calabria, la quale dovrebbe essere realizzata entro il primo quinquennio. La sua progettazione ed esecuzione è affidata all'A.N.A.S. che viene autorizzata, con lo articolo 14, a contrarre mutui fino alla somma complessiva di 180 miliardi, ripartiti in 6 esercizi, dal 1961-62 al 1966-67. Si prevede dunque una spesa di 430 milioni circa per ogni chilometro. La spesa è notevole, dobbiamo però convenire che la configurazione del terreno sul quale la strada si snoderà è delle più impervie. Dobbiamo però convenire altresì che l'A.N.A.S. ha fatto tesoro degli insegnamenti forniti dalla esecuzione della legge Romita, perchè altrettanto difficili sono i terreni che nell'Appennino attraversa o attraverserà l'Autostrada del Sole, per essere completata.

È prevista la costruzione di 3.200 chilometri di autostrade a pedaggio, dei quali 2.000 sono concessi all'I.R.I., ben definiti nell'articolo 15, e gli altri 1.200 chilometri ad Enti pubblici o privati.

Per i primi 2000 chilometri è autorizzato, con l'articolo 19, un impegno di 19 miliardi da assumersi in dieci esercizi, a cominciare dal 1961-62. Poichè il contributo dello Stato è del 4 per cento, così, se non ho sbagliato i conti, il costo per chilometro di quei 2000 chilometri è previsto in media in 237 milioni e mezzo.

Per gli altri 1200 chilometri è autorizzata, con l'articolo 2, l'assunzione di un impegno di 8.400 milioni, da erogarsi in sei esercizi a partire dal 1961-62. Poichè anche qui il contributo dello Stato è del 4 per cento, il costo per chilometro di quei 1.200 chilometri, con un conto analogo a quello già fatto per gli altri chilometri, risulta di 175 milioni per chilometro. Costo che può anche corrispondere alla realtà; ma sembra già fin d'ora

che sia tale da non suscitare grandi entusiasmi fra gli onorevoli colleghi che qui hanno sostenuto chi l'una chi l'altra autostrada. Comunque riassumendo — ho adottato il contributo del 4 per cento per seguire un criterio unico — avremo: 185 miliardi (articolo 14) per la Salerno-Reggio Calabria; 474 (articolo 19) per le concessioni I.R.I.; 210 miliardi per le altre concessioni (articolo 2). Aggiungendo i 50 miliardi dei collegamenti (articolo 12) avremo in totale 919 miliardi.

Il senatore De Unterrichter ha allegato alla sua pregevole relazione una cartina, la seconda, dove è segnata una rete autostradale fitta, così fitta da lasciar indurre in tentazione. Sarebbe stato bene che in quella cartina fossero state segnate le autostrade finanziate e costruite con la legge Romita e quelle previste con il presente disegno di legge. Un tale grafico avrebbe dimostrato altresì come la rete autostradale vada estendendosi molto gradualmente, in maniera tale da rendere, almeno per il momento, non urgente il coordinamento con le ferrovie. La sistemazione delle ferrovie infatti richiede una scelta di soppressione, di eliminazione, mentre il programma autostradale e stradale è un programma di integrazione continua, adeguantesi all'incremento del traffico.

Prima di concludere mi permetto di rilevare che il disegno di legge all'articolo 12 prevede anche la costruzione di superstrade. Consenta, onorevole Ministro, che io richiami la sua attenzione sui risultati negativi delle strade a tre corsie. Questo tipo di strada, che aveva trovato una notevole applicazione all'estero ad anche da noi, deve essere assolutamente abbandonato. Di questo tipo di strada si sono occupati pubblicazioni, riviste tecniche nonchè convegni qualificati, come quello dell'A.C.I., facendo rilevare i pericoli ai quali sottopone chi circola.

Concludo dichiarando che, nello sperare che l'onorevole Ministro vorrà tener conto dei rilievi che ho esposto, voterò il passaggio agli articoli. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Ricordo che la discussione generale è stata chiusa nella seduta di ieri.

Passiamo ora allo svolgimento degli ordini del giorno. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Angelilli.

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

« Il Senato,

mentre prende atto con soddisfazione della progettata realizzazione dell'autostrada Roma-Civitavecchia a suo tempo sollecitata per alleggerire il traffico dell'Aurelia e per sviluppare il turismo e il commercio nelle zone litoranee dell'alto Lazio, e ne chiede la più sollecita esecuzione,

fa voti perchè tale autostrada venga ulteriormente prolungata lungo il litorale tosco-laziale, in modo da divenire un funzionale strumento di traffico e di scambio capace di servire alle esigenze del Lazio e della Toscana »;

« Il Senato,

fa voti perchè si preveda la costruzione di un raccordo autostradale o superstradale che da Civitavecchia raggiunga Ancona attraverso Viterbo, Orte e Terni in modo da collegare rapidamente e direttamente il Tirreno e l'Adriatico: questo raccordo, mentre appare indispensabile per sollevare le condizioni depresse dell'economia del Lazio, dell'Umbria, delle Marche ed in generale delle regioni centrali che risentono grave disagio per essere comprese in una sacca delimitata dallo sviluppo economico del Settentrione e dalle regioni meridionali beneficate dalle provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno, rappresenta altresì l'unico mezzo atto a favorire in maniera concreta e sostanziale la conoscenza del ricchissimo patrimonio archeologico, artistico, turistico della Tuscia che attualmente, a causa delle difficoltà delle comunicazioni e dei collegamenti, non ha la meritata valorizzazione »;

« Il Senato,

fa voti perchè, in considerazione della sempre più impellente necessità di adeguare la rete stradale al crescente traffico automobilistico, si provveda con la massima urgenza al raddoppio o quanto meno all'am-

pliamento delle vie Cassia e Flaminia che con sempre maggiore evidenza risultano insufficienti al flusso viario attuale, realizzando misure di sicurezza e di snellimento della viabilità, inizialmente almeno per i primi cento chilometri, tali da rendere meno pericolosa e congestionata la circolazione a breve percorrenza che si svolge su tali strade per collegare Roma e i centri vicini, donde quotidianamente affluiscono larghe correnti di viaggiatori che si spostano per ragioni di lavoro, considerevolmente aggravando, nel costante flusso di andata e ritorno, le condizioni del traffico normale su tali strade ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Angelilli ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

A N G E L I L L I . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, io debbo esprimere il mio compiacimento per il programma che è stato presentato e sul quale richiamo l'attenzione del Governo per l'esigenza particolare che l'autostrada prevista tra Roma e Civitavecchia non solo venga realizzata con la massima urgenza ma venga ulteriormente prolungata verso la Toscana in modo da concedere più ampie possibilità di incremento del turismo e del traffico.

Io sono certo che il rappresentante del Governo qui presente, senatore Spasari, che tanta passione porta al suo ufficio, vorrà tener conto di questa segnalazione nonché delle altre segnalazioni contenute nei miei ordini del giorno, e in particolare di quella concernente l'opportunità di ampliare per un tratto di almeno cento chilometri da Roma la Cassia e la Flaminia. L'esigenza di questo ampliamento è già stata dimostrata e sollecitata più volte in questa Assemblea.

Allo stesso modo richiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di costruire un'autostrada o perlomeno una superstrada di collegamento tra Civitavecchia ed Ancona. Si tratta in sostanza della strada dei due mari che già fu prevista e caldeggiata a suo tempo e per la realizzazione della quale si ebbero delle assicurazioni da parte del Governo.

Questa superstrada dovrebbe congiungere Civitavecchia ad Ancona passando per Vi-terbo.

Confido, ripeto, che queste mie segnalazioni siano tenute nella debita considerazione in quanto rispondono a particolari sentite esigenze e contribuiranno allo sviluppo del turismo specialmente nella zona dell'alto Lazio tanto ricca di tesori archeologici ed artistici. (*Approvazioni dal centro*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo, Tirabassi e Bellisario.

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

considerando che, nel piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali, nessuna specifica indicazione programmatica è stata fatta in ordine al necessario collegamento trasversale tra Roma e Napoli e la regione abruzzese,

invita il Governo a integrare il programma con un sistema autostradale interessante l'Abruzzo e che tenga conto della posizione dei suoi capoluoghi e dei centri di gravitazione economica, tra cui in particolare la zona del Fucino e la vallata del Pescara, allo scopo anche di assicurare lo sviluppo equilibrato di una regione depressa nel quadro della politica per il Mezzogiorno ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno dei presentatori è presente si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Merlin e Ceschi.

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

mentre approva i concetti informativi del nuovo piano per costruzioni stradali ed autostradali;

ritenuta l'urgenza di congiungere Venezia e Padova a Bologna,

fa voti che il nuovo tronco tra Padova e Bologna venga affidato alla Società appositamente costituita presso la Cassa di Rispar-

mio di Padova, con assoluta urgenza e precedenza, onde provvedere alle necessità della zona ed alla stessa migliore utilizzazione dei tronchi già costruiti od in corso di costruzione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno dei presentatori è presente si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Cerabona, Ferrari, Caroli e De Simone.

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

considerato quanto si afferma nella relazione governativa che accompagna l'attuale disegno di legge circa la precedenza da darsi alla realizzazione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia,

invita il Governo a voler disporre con criteri di assoluta priorità la costruzione dell'autostrada Salerno-Potenza-Matera-Taranto-Lecce-Gallipoli ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno dei presentatori è presente si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Indelli e Focaccia.

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

considerato che l'azione governativa nella politica di elevazione economico-sociale del Meridione — negli ultimi tempi — si è orientata verso un intervento più energico e radicale per accelerare il ritmo della rinascita del sud;

considerato che le vie ed i mezzi di comunicazione costituiscono la premessa essenziale al processo di trasformazione della economia meridionale;

tenuto presente che lo stato attuale delle strade e delle comunicazioni nel Sud — anche in conseguenza della configurazione geografica — costituisce una remora allo sviluppo industriale-economico-agricolo e turistico;

fa voti affinché il Governo — considerando preminente e condizionante il problema della viabilità nella soluzione integrale della grave questione meridionale — proceda, senza indugi, all'attuazione del programma concernente:

a) la costruzione delle autostrade Salerno-Reggio e Napoli-Bari;

b) la costruzione della superstrada Eboli-Potenza-Matera-Taranto;

c) la costruzione di tutti i raccordi che consentiranno l'allacciamento di zone attualmente poco servite da mezzi di comunicazione;

d) il rammodernamento delle nazionali 88, 19, 91, 18;

e) il sollecito passaggio in gestione all'A.N.A.S. di tutte le strade provinciali di particolare importanza ».

P R E S I D E N T E Poiché nessuno dei presentatori è presente si intende che abbiano rinunciato allo svolgimento.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Zelioli Lanzini e Conti.

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

« Il Senato,

nel dare il suo assenso al piano di sviluppo della rete stradale e autostradale della Nazione proposto dal Governo;

considera le aspirazioni delle popolazioni e delle Amministrazioni pubbliche delle zone non contemplate nel disegno di legge n. 1378;

prende atto delle iniziative prese dalle Camere di Commercio e dalle Amministrazioni provinciali e comunali di Piacenza e di Cremona, intese ad avviare la costruzione della autostrada Piacenza-Cremona in prosecuzione di quella già deliberata Torino-Piacenza,

invita il Governo a comprendere nel piano di sviluppo della rete autostradale anche l'autostrada Piacenza-Cremona ed oltre, sino al congiungimento con l'autostrada progettata Brennero-Verona e a favorire le iniziative degli Enti locali, onde dare sollecito apporto di provvedimenti concessivi e finanziari idonei alla esecuzione dell'opera ».

P R E S I D E N T E. Avverto che i presentatori di questo ordine del giorno hanno rinunciato allo svolgimento.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Macaggi, Barbareschi e Ottolenghi.

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

« Il Senato,

rilevata la persistenza delle gravi condizioni deficitarie della viabilità nel tratto costiero che si estende da Genova a La Spezia, condizioni che incidono anche sulla sicurezza di transito nel tratto predetto e compromettono lo sviluppo turistico della regione,

invita il Governo a prendere in considerazione la urgenza della realizzazione dei progetti di costruzione e completamento di autostrade, quali la Rivarolo-Sestri Levante e la Genova-Prà, il cui funzionamento sarebbe sufficiente a risolvere i principali problemi viari della Regione ».

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

M A C A G G I. Mi dispiace di non poter rinunciare anch'io, data l'ora tarda e per riguardo all'Assemblea, all'illustrazione di questo ordine del giorno, dato che esso tocca argomenti di essenziale importanza per la viabilità ligure, problema che evidentemente non è soltanto di interesse locale, ma anche di interesse nazionale.

Lo stesso problema io avevo già affrontato e prospettato al Ministro dei lavori pubblici in sede di discussione del bilancio dello scorso anno, ma torno ad occuparmene perché purtroppo la soluzione è ancora in alto mare.

Il problema della viabilità ligure è collegato sia a quelli già messi in evidenza dal senatore Zaccari per quanto riguarda la riviera di Ponente, sia al problema della viabilità della città di Genova, sia a quello della viabilità della riviera di Levante. Io mi soffermo sui problemi che riguardano particolarmente Genova e la riviera di Levante per non ritornare su ciò che già è stato detto riguardo alla riviera di Ponente, cioè al-

l'autostrada dei fiori, la cui necessità del resto è ammessa ormai universalmente.

La città di Genova cerca di risolvere nei limiti delle proprie possibilità finanziarie il problema locale del transito veicolare, e si è valsa anche dell'aiuto del Governo, che io avevo già invocato del resto lo scorso anno, per quel che riguarda un tratto della Pedemontana per il quale in un primo tempo sembrava che il Governo non dovesse intervenire, mentre successivamente ha concesso un contributo per il completamento. Questo particolare problema quindi è già avviato ad una buona, e speriamo anche rapida, soluzione.

Ma vi sono altri problemi da risolvere, e Genova cerca, ripeto, di risolverli con i mezzi che ha a disposizione. Si parla di costruire una strada sopraelevata, e vedremo quale potrà essere la soluzione più rapida del problema locale genovese, anche se la via sopraelevata non è evidentemente una soluzione ideale, sotto diversi aspetti.

I più gravi rilievi riguardano però la riviera di Levante, sotto molteplici punti di vista. La via Aurelia, che è l'unica strada che porta da Genova verso La Spezia, è diventata ormai una strada assolutamente insufficiente, non solo, ma anche una strada pericolosa, come dimostrano le statistiche degli incidenti stradali. Occorre, quindi, cercare e trovare un rimedio per decongestionare in un primo tempo, anzitutto, questa strada la cui assoluta insufficienza è emersa anche con i gravissimi inconvenienti che noi abbiamo constatato in occasione del tragico disastro ferroviario nella galleria di Bonassola; proprio in quel caso abbiamo visto che, per poter avere gli aiuti sanitari necessari ed urgenti in quel momento, per arrivare a Bonassola sono occorse alle autoambulanze ed ai pompieri ore ed ore, proprio per l'insufficienza della via Aurelia orientale. Certo, non è questa una delle strade cui ha accennato poc'anzi il senatore Benedetti parlando di scarsità di traffico di alcuni tratti delle nostre nazionali e provinciali. La via Aurelia orientale e occidentale è invece una via in cui il traffico è intensissimo e ormai arrivato ad un punto tale da costituire un ostacolo all'afflusso turistico della nostra riviera.

La riviera vive del turismo, quindi ha bisogno di strade sufficienti allo sviluppo di tale essenziale nostra attività; si tratta di un turismo che reca apporti economici ingentissimi alla regione ed anche alla Nazione e, quindi, mi pare che il Governo dovrebbe in prima linea tener presenti questi problemi, anche per quanto riguarda la scelta e la priorità, nella realizzazione di questo piano, di quei tratti che interessano la regione di cui mi sto occupando in questo momento.

Noi abbiamo, a Genova, dei problemi che sono sul tappeto da molto tempo; non ritorno sulla questione della camionale Genova-Serravalle, in quanto ho letto nella relazione governativa che il raddoppio della camionale è in via di realizzazione, e così anche il tratto della Genova-Pra, per quanto riguarda il collegamento della Genova-Savona. Però, devo lamentare come questi lavori, dei quali ho diretta conoscenza, procedano con eccessiva lentezza, così che, se noi calcoliamo quella che può essere la possibilità di realizzazione del raddoppio della Genova-Serravalle, procedendo col passo in cui sono stati mantenuti i lavori nei periodi passati, vediamo che occorreranno forse 4, 5 o 6 anni; per arrivare a vedere raddoppiata questa autostrada di primaria importanza per il collegamento di Genova e del suo porto con la Valle padana.

Quindi, mi permetto raccomandare all'onorevole Sottosegretario di prendere in considerazione un acceleramento di questi lavori.

Resta la questione della cosiddetta Genova-Sestri Levante, un progetto che localmente è stato studiato a fondo; si tratta in realtà della Rivarolo-Sestri Levante, in quanto da Rivarolo ci si può facilmente collegare con le strade di ponente in modo diretto e si può creare, col percorso a monte della città, quella decongestione del suo attraversamento, oggi veramente difficile, che non è pensabile ottenere in misura adeguata con altri mezzi. Nuova autostrada che servirebbe a snellire l'attuale eccessivo traffico sulla via Aurelia.

Ma ho visto, nelle previsioni di questo piano, come la Genova-Sestri Levante sia lasciata in coda, e poco fa il senatore Bene-

detti l'ha trattata come una strada la cui realizzazione possa essere differita. In realtà non è così; è necessario che sia presa in considerazione in prima linea, nell'ordine di priorità, proprio in rapporto alle condizioni disgraziate della via Aurelia, ormai largamente superata di fronte alle imprescindibili esigenze regionali, non soltanto del traffico turistico che è ingentissimo, ma anche per i bisogni della città, del porto di Genova, il più importante del nostro Paese, che purtroppo non è servito da adeguate vie di collegamento, a cominciare dalla camionale Genova-Serravalle, delle cui deficienze già ho fatto cenno e costituisce ormai una strettoia annosa e difficilmente superabile, un vero imbuto intasato per la circolazione degli autoveicoli che, rapidamente percorso il comodo tratto autostradale fra Milano e Serravalle, si trovano arrestati nella loro marcia dal permanente ingorgo del ristretto tratto Serravalle-Genova.

Pensiamo inoltre al disagio che si verifica in fatto di autotrasporti, specie nelle ore diurne, attraverso l'Aurelia di levante, tale per cui si è dovuto ricorrere ad una scomoda, costosa e lenta deviazione sulla via della Scoffera, per poter scaricare a monte, nelle ore diurne, il traffico dell'autotrasporto percorrendo strade pericolosissime di montagna per andarsi a ricollegare poi all'Aurelia a Sestri Levante. Sono problemi non solo di traffico turistico ma anche di traffico commerciale. Si pensi alle industrie che esistono a Genova, alla necessità di questi trasporti su larga scala; basta citare tra i complessi industriali la Cornigliano, l'Ansaldo, l'Ilva, gli impianti produttori di carburanti, per comprendere come questo mio richiamo al Governo sia opportuno e doveroso proprio per quanto riguarda la posizione di priorità di problemi viari che riguardano una regione di tanto interesse economico nazionale. Mi richiamo pertanto proprio alle direttive che sono segnate nella stessa relazione governativa: se pensiamo in primo luogo allo sviluppo economico della nostra Nazione dobbiamo riconoscere l'opportunità di dare una priorità assoluta, nello sviluppo della politica stradale, a queste regioni ove esiste un grande sviluppo industriale, com'è della regione li-

gure, per la quale la viabilità è veramente essenziale per la vita quotidiana e per il progresso delle sue tradizionali attività. (Ap-provazioni).

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

C A R E L L I , Segretario :

« Il Senato,

considerate le condizioni in cui versano, agli effetti del movimento di passeggeri e di merci, gli esistenti mezzi di comunicazione tra le varie parti del territorio nazionale e quella regione di esso che comprende l'Alto Lazio, una gran parte dell'Umbria e la parte meridionale delle Marche;

ritenuto che nelle condizioni suddette lo sviluppo economico della regione in parola trova formidabili ostacoli nel sistema ferroviario assolutamente inadeguato (anche a prescindere dall'annunciato e deprecato smantellamento di talune linee) e tale che, ad esempio, impone tre ore di percorso ferroviario per superare gli 80 chilometri che intercorrono fra Roma e Rieti, mentre non molto meno disagiati risultano le comunicazioni ferroviarie tra la Capitale e Perugia da un lato, Ascoli Piceno dall'altro nonchè tra i detti Capoluoghi;

ritenuto altresì che la difficoltà delle comunicazioni ferroviarie non può considerarsi attenuata dalle comunicazioni stradali, troppo note essendo le deficienze della Salaria e della Flaminia, nonchè delle strade che se ne diramano;

ritenuto infine che il sovradescritto stato di cose congiurando con gli indirizzi di una politica economica sistematicamente dimentica delle regioni centrali della Penisola non solo non favorisce, ma nettamente impedisce lo sviluppo delle regioni medesime, condannandole al contrario ad un crescente isolamento che si riflette in modo sinistro sul tenore di vita di quelle popolazioni e soprattutto sulla loro fiducia di veder finalmente mutato il corso di una preoccupante depressione economica, sociale, culturale che si accentua di anno in anno;

tenute presenti le notevoli possibilità di sviluppo della regione suddetta, non esclude le risorse turistiche largamente profusevi dalla natura e dalla storia,

invita il Governo a tener presente, a prescindere dalla sorte del disegno di legge in discussione, il suddetto stato di cose e l'urgente necessità di modificarlo con adeguati provvedimenti in sede di realizzazione di qualsiasi programma di costruzioni autostradali nonchè di viabilità ordinaria »

P R E S I D E N T E Avverto che il senatore Fenoaltea ha rinunciato a svolgere questo ordine del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Papalia e Masciale.

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

« Il Senato,

considerata la opportunità di stabilire un equilibrio tra le vantaggiose posizioni dalle quali partono alcune regioni del Nord e dell'occidente d'Italia di fronte a quelle del Sud e della fascia orientale;

considerato che di fronte a duemila chilometri di autostrade che già sono state finanziate e la cui costruzione, in gran parte avvenuta, sarà completata entro quattro anni, non c'è un chilometro solo di autostrada che tocchi il centro meridione d'Italia dalla parte che si affaccia sull'Adriatico; che le Puglie, il Salento, la costa Ionica, la Calabria, il Molise, l'Abruzzo e le Marche hanno, come le altre regioni più fortunate, necessità di rapidamente collegarsi con i centri industriali e mercantili del Paese; che tale interesse è tanto maggiore per il meridione in quanto per le grandi distanze determinate dalla particolare posizione geografica, per la gracilità delle esistenti reti stradali e ferroviarie, nonchè per l'assenza di collegamenti aerei diretti, i contatti tra le estreme regioni del Sud e del Nord d'Italia sono estremamente faticosi e difficili;

impegna il Governo quale che sia la soluzione finale che sarà per adottarsi e cioè sia che venga svolto isolatamente il piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali, come è stato proposto, sia che si accetti di

ricollegare tale piano al contemporaneo sviluppo delle altre forme di viabilità come è stato opposto, a dare la priorità a quelle zone che mai potranno adeguatamente svilupparsi se non saranno sottratte all'isolamento cui madre natura e la deplorabile politica fatta in Italia fino ad oggi, le hanno condannate ».

P R E S I D E N T E. Anche i senatori Papalia e Masciale hanno rinunciato allo svolgimento del loro ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Pennavaria, Di Grazia, Florena e Moltisanti.

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

« Il Senato,

discutendo il " Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali ";

considerato il contrasto tra le condizioni disagiate in cui versa la viabilità della Sicilia e il fervore di vita e di opere che segna la sua promettente rinascita;

constatato che delle due autostrade Palermo-Catania e Catania-Messina, già approvate, non sono stati ancora iniziati i lavori;

preso atto dello sviluppo economico e commerciale che hanno raggiunto Ragusa e Gela, importanti centri petroliferi senza alcuna via di comunicazione rapida,

fa voti perchè siano messe in opera le due autostrade, Catania-Palermo e Catania-Messina, e sia sollecitato il progetto in corso della Messina-Palermo,

invita il Governo ad includere nel piano previsto dal disegno di legge in esame la " superstrada " Catania-Ragusa-Gela, indispensabile allo sviluppo della produzione petrolifera e delle altre attività produttive di quel settore Sud-orientale dell'Isola ».

P R E S I D E N T E. Questo ordine del giorno è già stato svolto dal senatore Pennavaria nel corso del suo intervento in sede di discussione generale.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Solari, Bardellini, Masciale, Barbarelli, Ottolenghi, Gatto, Cianca, Alberti, Tibaldi e Giacometti.

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

« Il Senato,

chiusa la discussione generale sul disegno di legge 1378 riguardante il "Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali";

considerato il complesso delle urgenti esigenze di potenziamento della rete viaria (autostradale, statale, provinciale e comunale), della rete ferroviaria, e delle attrezzature aeroportuali;

ritenuto il carattere unitario di tali esigenze, e la conseguente necessità di affrontarle con provvedimenti organici, coordinati e prioritari, aventi preminente riferimento allo sviluppo delle regioni depresse;

rilevato, invece, che il disegno di legge 1378 isola il problema autostradale dal problema del potenziamento di tutte le infrastrutture di trasporto e quindi manca della auspicata organicità e coordinazione, nonchè del dovuto rispetto alle emergenti priorità;

preso atto che, con deliberazione del 29 aprile 1961, il Governo ha costituito un Comitato interministeriale per il coordinamento degli interventi nel settore delle comunicazioni;

considerata l'opportunità che tale Comitato riesamini il piano autostradale alla luce del compito coordinatore devoluto ad esso Comitato, nonchè alla luce degli interventi annunciati per le ferrovie e di quelli da definire per le strade ordinarie, i porti, gli aeroporti,

delibera di rinviare il provvedimento per una più matura elaborazione del piano in base alle esigenze sovraesposte ».

P R E S I D E N T E . Quest'ordine del giorno sarà svolto in sede di replica dal relatore di minoranza.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Pennavaria e Crollalanza

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

« Il Senato,

considerata l'assoluta necessità e anche l'urgenza, che la grande rete autostradale italiana si estenda a tutto il Mezzogiorno

d'Italia, come molto opportunamente prevede l'attuale Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali, che dovrebbe avere inizio dal Sud al Nord e dovrebbe avere anche un ritmo molto più accelerato;

considerata la maggiore importanza dei traffici orientati nel senso dei meridiani rispetto a quelli orientati nel senso dei paralleli, la quale, come è ben noto, è determinata dalla differenza di clima e quindi di produzione agricola e industriale;

considerato che questo criterio generale riguardante tutti i traffici mondiali si accentua specialmente in Italia a causa della forma estremamente allungata della Penisola;

ricordando e rilevando soprattutto, che le autostrade Brennero-Reggio-Sicilia e Ventimiglia-Reggio-Sicilia molto saggiamente sdoppiate fino a Bari e a Salerno, se sono tanto importanti, che sono state considerate come le arterie europee n. 1 financo dai protocolli dell'O.N.U., e successivamente dal M.E.C., non possono non essere ritenute in conseguenza e a maggior ragione anche le più importanti fra tutte le autostrade italiane;

richiamandosi a quanto molto saggiamente è stato indicato in proposito nel Piano regolatore, che è allegato alla legge del 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade italiane, e che considera la Brennero-Reggio-Sicilia e la Ventimiglia-Reggio-Sicilia di prima esecuzione;

considerata la possibilità, che tali importantissime autostrade, — che sono, e non possono non essere, le principali autostrade, sia europee, sia italiane, — vengano raccordate con servizi di navi-traghetto, oltrechè con la Grecia, come di già, da tempo, si verifica, anche con la Penisola Balcanica e soprattutto con il grande Continente africano attraverso la Sicilia e la Tunisia,

invita ancora una volta il Governo a volere provvedere con tutta la dovuta urgenza allo studio, al finanziamento e alla concreta e contemporanea realizzazione del prolungamento, sia dell'autostrada ionico-adriatica, — che ha un tracciato rigorosamente indicato dal litorale sempre pianeg-

giante, e quindi di una favorevolissima e sempre costante altimetria, la quale perciò porta a un chilometraggio virtuale e complessivo molto più breve, — sia dell'autostrada tirrenica, — che potrà essere fatta là dove meglio convenga alle popolazioni interessate, — fino all'estremità meridionale della Penisola, che coincide con lo Stretto, con la Sicilia, e perciò anche con il Centro del Mediterraneo ».

P R E S I D E N T E. Questo ordine del giorno è già stato svolto dal senatore Bar-
baro in sede di discussione generale.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori D'Albora e Lombardi

C A R E L L I, Segretario:

« Il Senato,

considerato il volume di traffico che dall'Adriatico si riversa sul Tirreno lungo l'itinerario Pescara - Popoli - Sulmona - Castel di Sangro - Roccaraso - Alfedena - Venafro - Vairano - Capua - Napoli;

considerato che è necessario sollevare l'Abruzzo centro-meridionale ed il Molise dall'isolamento al quale sono costretti dal sistema montuoso che li separa dal Lazio e dalla Campania anche per poter valorizzare località turistiche ben note e molto interessanti,

invita il Governo a considerare l'utilità di prevedere, oltre la Pescara-Roma, la Pescara-Napoli con un eventuale tratto comune da Pescara a Popoli-Sulmona ».

P R E S I D E N T E. Il senatore D'Albora ha svolto questo ordine del giorno nel corso del suo intervento in sede di discussione generale.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Cadorna, Pajetta, Bussi e Santero.

C A R E L L I, Segretario:

« Il Senato,

approvando il disegno di legge 1378 " Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ";

constatato che tale disegno di legge non fa menzione del miglioramento della statale n. 33, con particolare riguardo al tratto Ferriolo-Arona; della statale n. 34 con particolare menzione della circonvallazione di Verbania e della curva dell'hotel Eden, opere per le quali fu già trasmesso il relativo progetto all'A.N.A.S. da parte dell'amministrazione provinciale di Novara; dell'ampliamento dell'autostrada Milano-laghi, specie nei tratti Gallarate-Sesto Calende e Gallarate-Varese;

constatato che tali opere hanno carattere di particolare urgenza per fronteggiare il continuo incremento del traffico e prevenire il moltiplicarsi degli incidenti,

fa caldi voti perchè il Governo provveda a tali opere con criterio di priorità nel quadro della nuova legge ».

P R E S I D E N T E. Anche questo ordine del giorno è stato svolto in sede di discussione generale.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Ottolenghi, Solari, Barbareschi, Macaggi, Bardellini, Caleffi e Masciale.

C A R E L L I, Segretario:

« Il Senato,

preso atto che è già stata firmata la concessione relativa alla costruzione dell'autostrada Fornovo-Pontremoli;

ritenuto che tale tronco stradale non può rimanere isolato e deve — per ovvi motivi pratici e geografici — congiungere la pianura padana al mare Tirreno, partendo dall'Autostrada del sole e raggiungendo la via Aurelia,

invita il Governo a riesaminare urgentemente il tracciato dell'autocamionale della Cisa e a prolungare il tronco già dato in concessione fino all'Autostrada del sole verso nord-est e fino al mare Tirreno verso sud-ovest ».

P R E S I D E N T E. Avverto che i presentatori hanno rinunciato a svolgere questo ordine del giorno. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Per lo svolgimento di una interpellanza

D O N I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O N I N I . Signor Presidente, volevo pregarla di dire se il Governo è in grado di dare una risposta alla interpellanza da me presentata insieme ad altri senatori a proposito della crisi creatasi nelle Università italiane (450).

P R E S I D E N T E . Senatore Donini, posso informarla che il Ministro della pubblica istruzione ha inviato d'urgenza a Firenze un funzionario col compito di rendersi conto della situazione creatasi in quella Università.

Per quanto riguarda le agitazioni sono in corso contatti con le varie categorie interessate. Dopo che tali incontri avranno luogo, e quindi al più presto, il Ministro della pubblica istruzione risponderà all'interpellanza che lei ha presentato.

D O N I N I . La ringrazio, ma la risposta è poco soddisfacente: vi è una crisi in atto.

P R E S I D E N T E . È questione, credo, di ore, la settimana non è ancora terminata.

D O N I N I . È una cosa molto seria per cui dobbiamo ancora insistere.

P R E S I D E N T E . Il Ministro Zaccagnini si farà portavoce della sua richiesta.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo, signor Presidente.

M A C A G G I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A C A G G I . Mi associo alle preoccupazioni del collega Donini. L'agitazione universitaria si sta estendendo ad altre sedi. È un problema che occorre risolvere al più presto possibile.

P R E S I D E N T E . Il Ministro Zaccagnini si è fatto carico di riferire al Ministro competente.

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

La seduta è tolta. (*Ore 13,35*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari