

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

409^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 7 GIUGNO 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente CESCHI

INDICE

Autorizzazioni a procedere in giudizio:	
Ritiro Pag. 18992	SOLARI, <i>relatore di minoranza</i> Pag. 19007
	ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . 19028
Disegni di legge:	
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 18992	Interpellanze:
Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti 18991	Annunzio 19039
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente di disegno di legge già deferito all'esame della Commissione stessa 18992	Interrogazioni:
Deferimento all'esame di Commissione permanente 18991	Annunzio 19039
« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):	
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i> 19019	Per la morte dell'onorevole Raffaele De Caro:
GOMBI, <i>relatore di minoranza</i> 18998	PRESIDENTE 18997
	CODACCI PISANELLI, <i>Ministro senza portafoglio</i> 18997
	FRANZA 18994
	GRANZOTTO BASSO 18997
	MERLIN 18994
	PALERMO 18996
	SANSONE 18993
	VENDITTI 18993

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

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

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Riordinamento delle indennità al personale del servizio dei fari e del segnalamento marittimo » (1570), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Fissazione di uno nuovo termine in materia fiscale » (1573);

« Cessione in favore del comune di Como dell'immobile patrimoniale dello Stato denominato "Caserma Zucchi", sito in detta città, a titolo di permuta alla pari con un nuovo edificio da destinare a sede del Distretto militare, e da costruirsi, a cura e spese dell'Ente cessionario, su terreno di proprietà comunale da trasferirsi in proprietà dello Stato » (1574), previo parere della 4ª Commissione;

della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Ulteriori norme interpretative della legge 13 marzo 1958, n. 165, sull'ordinamento delle carriere e trattamento economico del personale insegnante e direttivo degli Istituti di istruzione elementare, secondaria e artistica » (1565), di iniziativa dei senatori Tirabassi e Moneti, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Estensione delle norme sulla stabilità nell'incarico agli insegnanti di strumento musicale » (1568), di iniziativa del senatore Tirabassi, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Disciplina delle istituzioni scolastiche nella provincia di Gorizia e nel Territorio di Trieste » (1571), previ pareri della 1ª, della 3ª e della 5ª Commissione;

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

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno del 1959 agli impianti delle ferrovie calabro-lucane, in regime di concessione all'industria privata » (1577), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. —
« Disposizione relativa al delitto di genoci-

dio » (1569), di iniziativa del senatore Magliano, previ pareri della 1ª e della 3ª Commissione;

« Revisione delle piante organiche del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie » (1578).

Annuncio di ritiro di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso il 5 giugno ultimo scorso l'istanza del senatore Pecoraro Antonio con la quale quest'ultimo dichiara di rinunciare all'opposizione proposta contro il decreto penale di condanna emesso il 30 aprile 1959 dal Pretore di Roma, che aveva dato luogo alla richiesta di autorizzazione a procedere, inviata al Senato dal Ministro stesso, il 5 novembre 1959 (*Doc. 42*).

Pertanto il fascicolo processuale è stato restituito al Ministro di grazia e giustizia e la relativa domanda di autorizzazione sarà cancellata dall'ordine del giorno.

Annuncio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

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

1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori del Consiglio regionale della Sardegna » (1572), di iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna e dei deputati Isgrò ed altri e Berlinguer ed altri;

3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Aggiornamento della tabella delle funzioni e degli assegni del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero » (1548);

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Disposizioni sul trattamento di pensione del personale militare paracadutista delle Forze armate » (1474), di iniziativa dei deputati Veronesi e Baccelli;

« Composizione delle Commissioni mobili e dei Consigli di leva » (1534);

« Convalida dei corsi superiori tecnici di artiglieria tenuti dal Ministero della difesa anteriormente al decreto del Presidente della Repubblica 12 novembre 1958, n. 1211, e non convalidati dalla legge 31 luglio 1956, n. 917 » (1554), di iniziativa dei deputati Andreucci e Salizzoni;

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modifiche alla legge 6 agosto 1954, numero 603, concernente l'istituzione di una imposta sulle società e bonificazioni in materia di imposte sugli affari » (1316), di iniziativa del senatore Jannuzzi;

« Autorizzazione agli Istituti esercenti il credito fondiario a derogare alla loro competenza territoriale per operazioni nel territorio di competenza della Cassa per il Mezzogiorno » (1429);

8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Concorso dello Stato nelle spese di gestione dell'ammasso volontario della lana di tosa delle campagne 1960 e 1961 » (1523), di iniziativa del senatore Carelli.

Annuncio di deferimento alla deliberazione di Commissione permanente di disegno di legge già deferito all'esame della stessa Commissione

P R E S I D E N T E . Comunico che, su richiesta unanime dei membri della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), ho deferito alla deliberazione della Commissione stessa il disegno di legge: « Modifica del vigente ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari » (1372), già deferito a detta Commissione per il solo esame.

Per la morte dell'onorevole Raffaele De Caro

VENDITTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VENDITTI. Onorevoli colleghi, ebbi ieri l'onore di assistere, per delegazione del Presidente del Senato, ai funerali di Raffaele De Caro. Torno oggi per dire al Senato che poche volte ho visto e vedrò una apoteosi funebre dell'imponenza di quella alla quale ho assistito ieri.

Quale il motivo, onorevoli colleghi, di questa coralità di compianto? Coloro che compiangevano Raffaele De Caro appartenevano a tutti i ranghi sociali, a tutti i partiti, erano di tutte le Regioni: ed esprimevano il loro cordoglio con una angoscia diversa dal cordoglio convenzionale!

Era, forse, motivo di questa coralità dolente la circostanza che Raffaele De Caro possedeva il trofeo di sette medagliette parlamentari? Era forse la circostanza che Raffaele De Caro era un grande avvocato, non solo sannita, ma nazionale? Era forse la circostanza che egli era stato due volte soldato, quando aveva poco più di vent'anni e quando ne aveva 60? Era forse perchè egli presiedeva il nostro Partito? Era forse, infine, perchè era stato una volta Sottosegretario di Stato e quattro volte Ministro? Io penso di no, onorevoli colleghi: il cordoglio aveva altre radici!

Si celebrava unanimemente la dipartita di un patriarca che aveva il cuore di un bersagliere; si celebrava colui il quale aveva rappresentato quello che pochi possono rappresentare, e solamente gli uomini che hanno il privilegio, come egli aveva avuto, di vivere il proprio mito. Raffaele De Caro aveva questo privilegio: amava ardentemente la Patria; e ardentissimamente la terra nativa, che egli inquadrava nella Patria; così come inquadrava la Patria nell'orizzonte internazionale; aveva questo privilegio anche e principalmente per la sua umanità, che pochi altri hanno avuto ed avranno: umanità fatta di bellezza morale, di virtù di persuasione, di filantropia, di amore per le cose e per gli uomini, di ardimento senza teme-

rità, di prudenza senza paura, di concordia senza capitolazioni. Per queste sue qualità aveva conquistata, e meritava di conquistare, l'unanimità dei consensi.

Signor Presidente, ella avrebbe dovuto vedere, onorevoli colleghi, avreste dovuto vedere, ieri, il silenzio attonito di centomila persone presenti; e in alto, nel silenzio mistico, il rombo degli elicotteri che il Presidente del Consiglio aveva mandato in omaggio e dai quali piovevano fiori su tutto il percorso del corteo.

La morte non è che un trapasso; ma per De Caro è stata la consacrazione di una perenne attualità e di una non tramontabile sopravvivenza. De Caro aveva sfidato la morte tre volte: nella guerra, nella lotta civile, contro i tedeschi; ormai non sospettava quasi più che essa potesse ghermirlo. Era andato spensieratamente, col suo Guido prediletto, a Torino, culla del Risorgimento; aspettava che si rievocasse, da Malagodi, Camillo Benso di Cavour, il quale un secolo fa aveva dedicato l'ultima parola alla libertà e all'Italia. La morte lo ghermì così: e somigliò alla vita che egli aveva vissuta e amata come italiano.

L'eredità che egli lascia a noi liberali (parlo in questo momento anche a nome dell'amico Bergamasco, dell'amico Dardanelli, dell'amico Battaglia, così come ieri, abbracciandomi, mi incaricò di portare al Senato anche la sua tristezza Malagodi) è per noi un monito che ci inorgoglisce e ci fa paura. Ci ammonisce infatti ad essere degni di lui, che apparteneva a quella categoria di uomini i quali, anche se siano stati adorati con la più grande dedizione, lasciano sempre in chi rimane il rimorso di non averli amati abbastanza.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Sansone. Ne ha facoltà.

SANSONE. Onorevoli colleghi, a nome del Gruppo socialista e mio personale aderisco alle nobili parole del senatore Venditti in ricordo di Raffaele De Caro — il caro don Raffaele De Caro come lo chiamavamo.

Avvocato di primissimo piano, uomo politico coerente che ha sempre saputo conser-

vare una linea in ogni vicissitudine e circostanza; antifascista, permettete che io lo ricordi quando, giovane avvocato, potevo seguire i suoi insegnamenti frequentando la Corte d'appello di Napoli e il Tribunale di Benevento e, più ancora, quando lo vedemmo combattere a Napoli la battaglia per le elezioni del 1924 in cui De Caro, Amendola, Bencinvenza, Presutti, Bracco, e altri assunsero quel ruolo di antifascisti che dette a noi, allora giovanissimi, la possibilità di comprendere cosa sarebbe stata l'Italia se avesse perduto la libertà.

De Caro condusse allora, insieme con Amendola, più che una battaglia elettorale, una di quelle battaglie politiche che sono memorabili nella vita di un Paese, ed io voglio ricordare di lui proprio questo suo indimenticabile atteggiamento.

Dopo si ritirò a vita privata e fu dichiarato decaduto dal mandato parlamentare perchè aventiniano. Ma continuò la sua professione con nobile slancio, onestà e disinteresse. La sua era la casa di tutti: tutti potevano affluirvi dalla provincia di Benevento, sicuri di trovarvi accoglienza benevola, la sua bontà d'animo, la sua dedizione. Giustamente il senatore Venditti ha detto che Benevento ha perduto un uomo che ha speso tutta la sua vita per la sua città e per la sua provincia!

Tornata l'Italia ad essere un Paese libero, egli rientrò nell'agone politico con quella passione che lo aveva animato in giovinezza, ed è divenuto poi l'uomo della Costituente e delle tre legislature che a questa si sono susseguite. Anche se la situazione politica ci ha messo su sponde opposte e su posizioni differenti, la stima e l'affetto per questo uomo non sono mai mancati. Permettete che io vi dica che il Partito socialista italiano saluta quest'uomo coerente e, se pur avversario politico sul piano della lealtà, del galantomismo, e dell'onestà lo considera della sua stessa famiglia, in quella che cioè dovrebbe essere la famiglia di tutti gli italiani.

M E R L I N . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M E R L I N . Onorevoli colleghi, per un privilegio che nessuno mi invidia, e cioè per

i lunghi anni di età, nonchè per la grande dimestichezza di rapporti amichevoli che ho avuto con il grande scomparso, la Democrazia Cristiana mi dà l'incarico di associarmi al lutto e al dolore generale.

Dirò dell'onorevole De Caro semplicemente questo: che mi ha preceduto al Ministero dei lavori pubblici e che io ho avuto modo di constatare come egli abbia adempiuto con zelo, con onestà assoluta, con grande probità alle sue alte funzioni. Ma dirò anche di lui che, conoscendolo da vicino, l'ho stimato per un grande patriota, per un uomo che anteponeva gli interessi del suo Paese anche a quelli del suo stesso partito. Ed era un uomo di parte sincero, schietto, generoso, grandemente tollerante verso il pensiero degli altri: ecco perchè la stima profonda verso quest'uomo diventava affetto fraterno.

Gli ideali politici non erano comuni; ma l'ho stimato ed apprezzato ugualmente ed ho visto che in realtà in lui viveva semplicemente e totalmente il sentimento dell'amore alla Patria e soprattutto il ricordo di quella grande pagina storica che fu il primo Risorgimento italiano. E proprio a Torino, dove egli è deceduto, andava a ricordare questo grande avvenimento dell'unità d'Italia e della sua indipendenza.

~~Ecco le ragioni per le quali la Democrazia Cristiana si associa ai sentimenti così nobilmente espressi dai colleghi per il caro ed illustre scomparso, e prega il Senato di voler esprimere alla famiglia ed alla città di Benevento i sensi del più vivo cordoglio.~~

F R A N Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F R A N Z A . Raffaele De Caro scomparire in un momento della vita nazionale nel quale le esperienze preziosissime da lui assommate durante oltre 50 anni di attività politica avrebbero dovuto portarlo a riconsiderazioni ed orientamenti certamente fecondi di risultati.

Raffaele De Caro fu, è vero, durante 50 anni soprattutto avvocato, ed avvocato versatile, combattivo e fecondo, ma fu anche e tenacemente uomo politico. E che varrebbe parlare di lui in quest'Aula e da questo settore se non per presentarlo nella sua veste

austera di lottatore politico convinto e sconcertante? A che varrebbe che io ne parlassi se non per raffigurarlo quale fu e quale io lo vidi fin dal tempo della mia prima giovinezza?

Innanzi alla Corte di assise di Benevento, allorché lo conobbi, circa 30 anni or sono, mi apparve subito come un dominatore. Quella mia prima impressione ebbe nel tempo il suggello di ripetute conferme. Ero sempre più sorpreso del fatto che ogni causa, anche se disperata, sotto l'azione della sua puntigliosa difesa, andasse sicuramente e gradualmente trasformandosi in una causa di interessanti prospettive. Egli non tollerava sconfitte irreparabili e, contro il suo temperamento tutto sannita, vivo di impeti e di vivacità, sapeva riuscire accomodante e persuasivo nella fase dell'istruttoria dibattimentale per strappare il più possibile di concessioni e di posizioni favorevoli, mentre nella discussione orale, col tono inconfondibile della sua voce possente e con la forza animatrice della sua dialettica, sembrava volesse frantumare ogni ostacolo.

Gli avversari tutti lo temevano; e non senza ragione De Caro era considerato un avversario pericoloso anche dagli avvocati più sperimentati di ogni parte d'Italia. Le eccezioni procedurali lo trovavano sempre mai disposto e non dimostrò di stimare mai troppo coloro che ne facevano abuso. Fu, nei confronti dei magistrati, corretto e rispettoso nei limiti imposti da quella che egli riteneva norma di condotta d'onore forense: la tutela esasperata delle ragioni e dei diritti della toga.

Io ho appreso da lui che un avvocato non deve essere mai esitante, e che un avvocato per essere degno patrocinante deve discutere con l'impeto del sentimento, il che dà forza al ragionamento, ravviva utilmente lo studio degli atti processuali, conferisce al fatto di cronaca luce di dignità.

Appresi e mi avvidi, col tempo, che la tribuna forense è mezzo ed arma poderosa di penetrazione politica. Si può dire di Raffaele De Caro che egli, durante il fascismo, ha combattuto dalla tribuna forense la sua battaglia.

Come se ora lo vedessi: senza avere l'aria di volerlo fare di proposito, appena la causa

lo avesse consentito, trovava modo di svelare il suo pensiero politico, con una frase, un accenno, una battuta.

Bastava talora l'apparente giustificazione critica di una norma del nuovo Codice penale, oppure l'addentellato di una situazione di fatto od uno stato d'animo che il fatto, nella animazione del suo discorso, creava nell'ambiente, perchè egli assumesse una posizione di pensiero atto a gettare il seme di un orientamento politico.

Così facendo egli evitò, nella sua Provincia, che l'antica fedele clientela si scoraggiasse e si disperdesse; raffrenò gli impulsi e le tendenze dei giovani, creò un clima di distensione nei rapporti politici, preparò la lenta erosione del fascismo.

Nel dicembre del 1950, in quest'Aula, Vittorio Emanuele Orlando, parlando in memoria di Carlo Alberto Salustri, trovò modo di ricordare che egli e i suoi amici rimasti in Italia durante il fascismo avevano formato come una piccola massoneria, e che nell'incontrarsi negli uffici giudiziari si scambiavano occhiate e sorrisi, espressivi più di ogni altra parola.

Fu in quella occasione che, per un improvviso raffronto, mi tornarono alla mente alcuni tra i maggiori avvocati della regione campana con i quali avevo avuto nel tempo occasioni ripetute di amichevoli incontri nelle aule giudiziarie, e fui portato a meglio considerare e valutare l'efficacia e l'importanza dell'azione politica svolta nell'Italia meridionale dagli avvocati antifascisti. Raffaele De Caro e Luigi Basile di Benevento, Enrico Altavilla ed Enrico De Nicola di Napoli, Alfonso Rubilli e Francesco Amatucci di Avellino, Oreste Franza ed Ireneo Vinciguerra di Ariano, svolsero un ruolo di primo piano nell'orientamento antifascista durante il ventennio.

Fu un antifascismo nè inerte nè irrilevante che seppe, con la propria visibile presenza, strappare, dopo la prima fase dell'avvento del regime, una posizione di rispetto in quanto questi uomini dell'antifascismo nell'Italia meridionale, che ebbe in Grassi pugliese ed in Tripepi calabrese altri vigorosi esponenti, riuscirono a conseguire, per considerazione popolare, tanta notabilità da far ritenere azzardata e dannosa anche l'iniziativa di un

semplice richiamo. Accadde così che il fascismo meridionale venne permeato dalla forza dominante di un ambiente felicemente distensivo e passò senza lasciare tracce insanabili di odi e di rancori.

La guerra trovò De Caro e gli antifascisti meridionali nella stessa posizione di spirito che Nitti ed Orlando attribuirono a se stessi, come ci dissero in quest'Aula 10 anni or sono. Francesco Saverio Nitti ci aprì scultoriamente l'animo suo con queste parole: « Vi è chi mi disse: " il mio Paese è in guerra, io combatterò contro di esso "; ebbene, io ne ho pianto ». Vittorio Emanuele Orlando espone nei termini seguenti il suo nobile sentire: « Il mio Paese è in guerra ed io debbo servire il mio Paese col riaffermare questa unità della Patria al di sopra dei Governi ».

Per questi sentimenti di questi uomini meridionali il trapasso dei poteri dal fascismo all'antifascismo, nel momento dell'occupazione anglo-nordamericana, avvenne nelle nostre terre meridionali senza gravi sconvolgimenti e senza lutto. Il popolo d'ogni idea si trovò e si sentì unito nel dolore per la Patria vinta! Questo fatto storico mirabilissimo mi ha portato a ritenere che, laddove in Italia durante il fascismo non venne mai totalmente infranto il legame di una naturale consuetudine democratica nei rapporti della vita associata, e laddove nè egocentrismo nè autoritarismo riuscì a guadagnare la coscienza popolare, non sarà mai possibile che allignino pericoli di involuzione di qualsiasi specie.

Ora, io avevo sempre sperato che questi fattori indicativi del grado di civiltà della mia terra meridionale, e la prudenza e la saggezza dimostrata dagli uomini del Sud, riuscissero ad avere tale peso determinante da essere di orientamento sul terreno scabroso della convivenza e della collaborazione fra le forze politiche. Purtroppo, gli uomini che crearono quel clima, il quale consegnò alla storia d'Italia un avvenimento di grande e nobile conquista civica, sono quasi tutti scomparsi.

Raffaele De Caro, l'uomo, il cittadino, l'avvocato, il parlamentare che amici ed avversari amano, apprezzano e rispettano per il modo esemplare in cui ha vissuto la sua giornata terrena, è da ricordare come uno

degli ultimissimi combattenti — puri di cuore — che lasciano il campo e questa scomparsa ci trova dolorosamente trepidanti per l'incombenza di una situazione che richiedeva l'impegno vigoroso di una coscienza adamantina come la sua. Alla sua memoria, il mio omaggio deferente e commosso, alla famiglia, alla città e alla provincia di Benevento, al Partito liberale italiano le espressioni del sincero cordoglio della nostra parte politica.

P A L E R M O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A L E R M O . Il Partito comunista si associa al cordoglio per la morte di Raffaele De Caro. Altri ha parlato di lui come combattente valoroso, ha rievocato l'avvocato insigne, altri ha ricordato la sua attività parlamentare, i suoi 50 anni di vita politica. Io voglio limitarmi a ricordare Raffaele De Caro antifascista, combattente per la libertà e per la democrazia. E voglio ricordare qui in Senato la sua figura, quando egli, nel 1924, nelle provincie di Napoli, Salerno, Benevento ed Avellino, con Giovanni Amendola, il generale Bencivenga, Enrico Presutti e Roberto Bracco dette vita a quell'Alleanza democratica che si contrappose fieramente, con serietà, con impegno, al fascismo che imperava. Ed il popolo della Campania rispose degnamente all'appello di questi grandi spiriti.

Io voglio ricordare non soltanto quella memorabile battaglia che egli combattè in nome della libertà e della democrazia, ma anche un'altro episodio. Il 4 novembre 1924 i combattenti e i mutilati di guerra napoletani vollero, in una grande manifestazione, rievocare e festeggiare la vittoria di Vittorio Veneto, dimostrando che si poteva servire il Paese senza colore di tessera, senza colore di camicia: e furono proprio Raffaele De Caro e Giovanni Amendola, ambedue valorosi combattenti, a capeggiare questa meravigliosa manifestazione, il cui ricordo non si è ancora spento nel cuore dei napoletani. Dopo la caduta del fascismo, ricordo ancora Raffaele De Caro nel 1943 a Salerno in un piccolo appartamento, Sottosegretario ai lavori pubblici nel Governo Badoglio, ed ho an-

cora dinnanzi a me la figura dell'uomo che aveva fiducia nell'avvenire del Paese, nei destini della Patria e che si rendeva conto che questa nostra Patria, che era caduta nel baratro di una sconfitta, poteva uscire da quel baratro solo se tutte le forze democratiche ed antifasciste si fossero unite in nome della libertà e della democrazia.

Alla memoria di quest'uomo, che così degnamente ha servito il Paese, a nome del Partito comunista elevo un pensiero commosso ed invio, sempre a nome del mio Partito, al Partito liberale, alla città di Benevento, alla famiglia il cordoglio sentito del mio Gruppo.

GRANZOTTO BASSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

GRANZOTTO BASSO. A nome del Partito socialista democratico italiano mi associo con animo commosso alle alte parole di rievocazione dello scomparso parlamentare De Caro che sono state pronunciate in quest'Aula. È con dolore che si vedono scomparire personalità così eminenti, che con fervida, costante attività politica onorarono ed elevarono la dignità del Parlamento. Questo è un grande merito che rende la sua memoria degna di essere alimentata.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro Codacci Pisanelli. Ne ha facoltà.

CODACCI PISANELLI, Ministro senza portafoglio. A nome del Governo, signor Presidente, onorevoli senatori, ho lo onore di associarmi alla commemorazione dell'onorevole Raffaele De Caro, esemplare figura di parlamentare che, mentre ci ricorda in modo mirabile i grandi uomini politici del Risorgimento, nello stesso tempo ci è di conforto e di sprone nel nuovo Risorgimento che, grazie anche alla sua opera, ci auguriamo, e fin d'ora si annunzia non meno glorioso del primo. La sua figura di parlamentare è stata qui rievocata con nobili accenti, ai quali mi associo con la piena convinzione di chi ne ha potuto seguire l'ammaestramen-

to fin dal 1946, con l'ammirazione del collega più giovane confortato ed esortato dall'illuminante condotta del collega più anziano. Ma a nome del Governo desidero qui ricordare l'opera dell'onorevole Raffaele De Caro nel Governo del nostro Paese, prima quale Sottosegretario poi quale Ministro nel Gabinetto Scelba e nel primo Gabinetto Segni, Ministro incaricato dei rapporti col Parlamento. Non posso fare a meno di rammentare l'intelligenza, l'equilibrio e la generosità della sua azione tutta protesa al servizio del Paese. Quando un Parlamento, quando un Governo hanno avuto la fortuna di contare tra i propri membri uomini come l'onorevole Raffaele De Caro, il loro funzionamento, il loro avvenire sono sicuri.

Come l'artista lascia tracce indelebili della sua arte e del suo carattere nell'opera propria, così il fedele servitore della propria gente lascia tracce indelebili della sua azione nelle istituzioni delle quali ha fatto parte. La fiera, la coerenza e nello stesso tempo la profonda umanità dell'onorevole De Caro resteranno come efficace monito per quanti, come noi, intendono continuarne la opera generosa e feconda. A nome del Governo rinnovo l'espressione del più vivo cordoglio ai familiari così duramente provati, alla città di Benevento, alla provincia di Benevento e al Parlamento privato del suo decano, privato di uno dei suoi elementi migliori. E mi sia consentito di ricordarlo quale bersagliere che partecipò alla guerra di Libia, che partecipò alla prima guerra mondiale, e che, sempre quale bersagliere, qualifica alla quale teneva in modo particolare, ha voluto presentarsi a noi in ogni momento, ricordando, anche in questo, il Risorgimento e lo slancio del Risorgimento, e restando per noi quale monito della necessità di realizzare col passo dei bersaglieri quel progresso del proprio Paese, nel quale tanto credeva, quel progresso nella vera libertà.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il Senato ha tributato a Raffaele De Caro, cittadino illustre di Benevento, avvocato principe, decano dell'altro ramo del Parlamento, un omaggio particolare, il cui significato politico non è sfuggito a nessuno. Perchè una unanimità così calda e direi così appassiona-

ta? Perché Raffaele De Caro sul piano umano ebbe una qualità rarissima: egli fu sempre quello che appariva al principio della nostra conoscenza con lui: aperto, leale, energico, senza pieghe, e così rimane nei nostri ricordi. Onorevoli colleghi, è sempre un dovere conoscere un collega, spesso è anche un piacere; ebbene conoscere a fondo Raffaele De Caro, lasciatemelo dire, era un privilegio tutto particolare appunto per queste sue qualità umane ed intellettuali che ne facevano una personalità di primissimo piano, non soltanto a Benevento, non soltanto per il Partito liberale, ma per tutto il Parlamento italiano.

Cinquant'anni di vita politica spesi per una idea e spesi nobilmente. Presidente del Partito liberale, di cui egli fu uno degli animatori subito dopo la Liberazione, amico buono e sincero, avversario generoso e leale: che vogliamo di più nel giudicare un uomo?

Ecco il perché del nostro rimpianto, ecco il perché dell'affetto che, ancora oggi, ci lega e ci legherà sempre alla sua memoria. Io sono sicuro di interpretare il pensiero di tutto il Senato inviando alla città di Benevento, al Partito liberale, alla sua famiglia i sensi del più profondo cordoglio del Senato della Repubblica.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Ha facoltà di parlare il senatore Gombi, relatore di minoranza.

GOMBI, *relatore di minoranza.* Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, il vasto ampio dibattito svolto sul disegno di legge n. 1378 ha visto intervenire oratori numerosi di tutti i Gruppi i quali, in un modo o nell'altro, direttamente o indirettamente, in senso positivo o negativo, si sono rivolti alla nostra relazione, apprezzandola, criticandola e talvolta anche distorcendola nella sua impostazione e nelle sue formulazioni.

Io ringrazio tutti, sia gli egregi contraddittori che hanno voluto benignamente criticare le nostre impostazioni e formulazioni, sia i compagni e colleghi di questa parte dell'opposizione che hanno invece voluto chiocciare e integrare tanto degnamente il contenuto delle nostre osservazioni e dei nostri rilievi critici. Un ringraziamento particolare io rivolgo al compagno Fortunati che questa mattina ha così ampiamente argomentato, sviluppando, punto per punto, quanto avevamo sostenuto nella nostra relazione di minoranza, portando dovizia e serietà di **argomentazioni nel dibattito**, che molte volte invece ha toccato la superficialità e il tentativo del a irruzione troppo facile e troppo banale, ed anche facilmente ritorcibile proprio perchè impostata in questi termini. Il vasto respiro del discorso di politica economica del compagno Fortunati facilita di molto il mio compito di replica, anche perchè egli, intervenendo, ha confermato in modo preciso il nostro assunto secondo cui le finalità di sviluppo economico, meridionale in particolare, che la maggioranza attribuisce a questo disegno di legge di iniziativa governativa, non si possono conseguire con i provvedimenti contenuti nel disegno di legge stesso, ma con altri provvedimenti di diversa impostazione e di ben altra natura.

Devo, entrando nel merito, sgombrare innanzitutto il terreno da un equivoco che, in **modo maldestro**, gli oratori, che ci contraddicono in proposito e soprattutto quelli della destra del nostro Senato, hanno messo in essere nel tentativo, per l'appunto, di dipingerci come dei retrogradi, incapaci di sentire il fascino e l'utilità del progresso tecnico e quindi di intendere quanta dovizia di provvedimenti, **che questo progresso svilupperà**, è nel contenuto del disegno di legge che stiamo discutendo.

E per fare questo troverò il modo più comodo, ma anche il più lineare, il più **corretto**. Alla fine della nostra relazione è scritto: « Siamo certi che la Nazione comprenderà che noi non siamo, come, con facile profezia, ci attendiamo osserveranno coloro che hanno interesse a eludere i precisi problemi da noi posti, contro le autostrade, che in sé rappresentano un momento caratteristico del progresso tecnico al quale è anche rimesso il

progresso civile del Paese; e pertanto farà credito alla nostra impostazione strettamente collegata all'esigenza di tenere in debito conto le condizioni generali dell'economia del Paese per elevare il tenore di vita delle popolazioni, impedendo che un'aliquota tanto elevata del reddito nazionale serva essenzialmente a rafforzare i gruppi di monopolio, la cui attività e i cui interessi si dimostrano sempre più contrastanti con gli interessi generali della collettività nazionale ».

Niente, quindi, opposizione preconcepita, fazziosa e, tanto meno, sordità o cecità nei confronti di tutto quanto possa spingere al progresso civile, al progresso sociale, al progresso economico; ma opposizione di fondo contro la impostazione e le scelte contenute nel disegno di legge di iniziativa governativa.

E non vale neanche dirci, come ci è stato detto in qualche modo e in qualche interruzione, e soprattutto in sede di 7ª Commissione, che nel 1955 non la pensavamo così in materia. Prima di tutto, vorrei fare osservare ai nostri egregi contraddittori che il riferimento al 1955 e, ovviamente, alla legge Romita, non è pertinente, non perchè quei provvedimenti non riguardassero le autostrade, ma perchè allora non si trattò di un programma come quello che ci impegna fino all'anno 2.000, irrigidendo buona parte della struttura del bilancio stesso dello Stato, per l'aliquota che voi conoscete.

E poi, non a tutte le tappe dello sviluppo della nostra società nazionale si attagliano certi provvedimenti o certe osservazioni critiche contro certi provvedimenti. Assurdo sarebbe stato, per chiunque, appartenente a qualsiasi settore politico del Senato, opporsi, ad esempio nell'immediato dopo guerra, alla ricostruzione delle strade ferrate che erano state completamente distrutte dalla non mai a sufficienza maledetta guerra fascista.

Nel 1955 era la prima volta che si prendevano provvedimenti organici in sede di sviluppo della rete stradale e di un certo tipo di strade di cui il Paese aveva una necessità che noi, oggi, non riteniamo esistente nel contesto della situazione generale, negli stessi termini di allora. E, d'altra parte, anche se avessimo avuto nel 1955 un giudizio diverso, che gliene importa al nostro egregio contraddittore se l'abbiamo corretto?

L'importante è sapere se l'abbiamo corretto in senso da migliorarlo o se ci siamo semplicemente contraddetti per tornare su una strada più sbagliata di quella di prima.

A volte nel tentativo, mal riuscito, di metterci in difficoltà, ci si accusa di essere fermi al 1848, di essere incapaci ad intendere le novità e così via e poi, per le osservazioni che sono le più opportune, che scaturiscono da una visione attenta dello sviluppo della nostra situazione economica e politica, una serie di interventi della maggioranza ha confermato in qualche modo, più o meno esplicitamente, la giustezza delle nostre riserve e delle nostre critiche, e pertanto il fondamento della nostra conseguente opposizione al disegno di legge che stiamo per votare.

MI riferisco in particolare alle innumerevoli querule rivendicazioni relative al tracciato delle varie autostrade, per far sì che esso tocchi questa o quella località.

Non ci uniremo a questo coro e ci limiteremo a sottolineare le osservazioni dell'onorevole Caroli, che, se non vado errato, ha lamentato che nella sua provincia, all'apice di una penisola e fuori dalle grandi linee di traffico, l'autostrada non giungerà. Tale lamentela è propria di moltissimi consiglieri municipali o provinciali i quali, se fossero qui presenti con noi, non discuterebbero tanto di questo o di quel tracciato autostradale (giacchè sarebbe impossibile, anche da un punto di vista tecnico, che ogni singolo Comune d'Italia, di pianura, di collina o di montagna, padano o appenninico, possa essere toccato dall'autostrada), ma, allo stesso modo dell'onorevole Caroli, si dorrebbero del fatto che, per seguire le linee tradizionali di traffico, si negligano gli interessi di province intere impedendo loro la possibilità di collegamenti utili quanto necessari, ma soprattutto le esigenze di miglioramento ed ampliamento della rete stradale ordinaria.

Ma allo stesso modo, a maggior ragione si lamenterebbero i rappresentanti dei Comuni, che sono toccati da questa specie di medicina che tutto dovrebbe sanare e che si chiama autostrada, come i Comuni dell'Appennino toscano-emiliano, che sono interessati al grande tracciato dell'Autostrada del Sole, perchè nè oggi hanno avuto nè domani avranno beneficio alcuno, se non saranno presi altri provvedi-

menti organici riguardanti la questione della viabilità ordinaria, minore o maggiore, comunale, provinciale, statale, attraverso la quale soltanto essi saranno messi in condizione effettiva di seguire o addirittura di precedere quel progresso che noi vogliamo e auspichiamo nel campo economico, sociale e civile delle nostre popolazioni.

Non ci illudiamo che la nostra posizione sia immediatamente la più accettabile, da parte della totalità dell'opinione pubblica nazionale; ma i motivi di fondo che sostengono questa nostra impostazione sono tali che, prima o poi, la stragrande maggioranza della popolazione consentirà con essi.

Negli interventi della maggioranza sono riecheggiate, ripeto, in modo più o meno esplicito, molte delle nostre osservazioni critiche. E le elenco per temi: le esigenze di tante località, che rimarranno sempre più isolate (come ricordavo un momento fa); la difesa delle finanze comunali, che saranno invece sempre più oberate di carichi che lo Stato impone, anche ai fini della costruzione di queste autostrade; la necessità di affrontare i problemi della viabilità ordinaria nel loro insieme, per l'importanza che hanno e per quella che potrebbero assumere se fosse vero il vostro assunto che, con le autostrade, si ha un incremento e uno sviluppo economico generale il quale, come diceva il compagno Fortunati stamattina, non può esprimersi soltanto lungo il corso di questi budelli stradali che si chiamano autostrade; se questo incremento e questo sviluppo economico e sociale ci sarà, esso si rifletterà anche sulla viabilità ordinaria. Da ciò discende che non ci si può e non ci si deve preoccupare soltanto delle autostrade, ma anche del resto della viabilità intesa nel senso più lato, perchè allo svilupparsi della situazione economica generale evidentemente dovrebbe far riscontro un accrescimento di tutti i beni materiali, e quindi anche dei mezzi di trasporto, a disposizione non soltanto dei ricchi e dei potenti, ma anche degli strati popolari che, si voglia o no, non possono ancora servirsi delle autostrade, come i contadini dell'Abruzzo, che ricordava ieri il collega Bellisario, i quali sono costretti ad andare a schiena di mulo per chilometri e chilometri a lavorare il fazzoletto di terra tanto lontano da casa loro.

Altro argomento che è stato qui trattato — lo ha trattato, sia pure indirettamente, anche il collega Bellisario nel suo già ricordato intervento — è quello della necessità di inquadrare i provvedimenti viari come questo nel contesto della situazione economica e sociale delle singole località e di quella più generale della Nazione. È forse questo l'aspetto fondamentale del dibattito, e noi abbiamo riservato ad esso un punto specifico della nostra relazione. Forse si poteva anche articolare di più e meglio la nostra argomentazione in sede tecnica, per quel che si riferisce alle autostrade ed alla viabilità in genere, ma abbiamo voluto di proposito dare maggiore rilievo a questo aspetto del problema e riferire questo provvedimento viario alla situazione economica nazionale e delle singole località, per dimostrare come dalla connessione tra questi vari aspetti possa e debba derivare la migliore delle soluzioni, che non è certamente quella prevista dal disegno di legge che ci è stato presentato.

Alcuni altri interventi, soprattutto da parte di oratori di destra, come dicevo all'inizio, hanno voluto invece, con una certa superficialità, muovere delle critiche ironiche alla nostra osservazione di fondo, secondo la quale questo disegno di legge è uno strumento per favorire gli interessi di gruppi monopolistici. Un oratore che siede su quei banchi (*indica la destra*) ha parlato di « solita antifona del monopolio ». Noi diciamo e ripetiamo che questo è un provvedimento che irrobustirà le membra già molto robuste dei gruppi monopolistici. Un altro oratore — mi sembra l'onorevole Tartufoli — con una espressione infelice, che fu già dell'onorevole De Gasperi buon'anima, ha domandato: « Di quale monopolio si tratta? Forse del monopolio sale e tabacchi? ». Altri ancora hanno parlato di opposizione faziosa e preconcetta e di cose del genere.

Ora, il dibattito che si è svolto ed alcuni interventi in modo particolare hanno già fatto giustizia sommaria di tanta superficialità. Si sono dimostrati dei nessi molto evidenti ed è saltato fuori il filo rosso, come suol dirsi, che congiunge le esigenze dei gruppi di monopolio con l'impostazione che è stata data dal Governo alla soluzione del problema delle autostrade e della viabilità in genere del nostro Paese. E sono stati fatti anche dei

nomi, si è detto anche da quali uffici, da quali cassetti, da quali cervelli, da quali tecnici sono sortiti i disegni di legge che poi il Governo ha fatto propri. Da alcune parti si è invitato addirittura il Governo a non assumere questa brutta paternità proprio per la scoperta provenienza dell'impostazione del provvedimento, così come è stato indicato da parte socialista.

Le nostre osservazioni, quindi, erano più che pertinenti e ad esse bisognava contrapporre delle argomentazioni serie.

Avevamo detto, all'inizio della nostra relazione, che non svilupparamo nei dettagli tutti gli aspetti del problema, ma ponevamo dei punti che i nostri oratori avrebbero sviluppato e dettagliato. Non dovevate quindi cullarvi nella facile polemica contro i « punti generici » — noi le cose le affrontiamo con serietà — perchè così ci facilitate il compito, egregi contraddittori.

Abbiamo sollevato, infine, onorevoli colleghi, alcune questioni di fondo. Vi abbiamo chiesto una diversa politica degli investimenti pubblici, e quindi diverse scelte politico-economiche che incidano sulle strutture secondo una diversa graduatoria di priorità, che va dalla difesa del suolo in primo luogo, alle necessità dell'agricoltura, arcidocumentate e certamente non soddisfatte, ma soprattutto male impostate, dal Piano Verde, perchè con esso si tende a rafforzare le posizioni dei monopolisti della terra e dei grandi capitalisti agrari, e non a sanare le contraddizioni che in quel settore esistono e che verranno risolte soltanto con provvedimenti di profonde riforme strutturali.

Vi abbiamo parlato della necessità di investimenti pubblici nel campo delle strade ferrate, dell'edilizia popolare, per la casa, per gli ospedali, ed altro ancora. Cosa ci avete contrapposto? Ci avete contrapposto una verità tutta da dimostrare, cioè che con questi provvedimenti si faciliteranno le soluzioni ulteriori anche negli altri settori; e qualche oratore della maggioranza, tra cui se non erro il senatore Baldini, ha detto che questo disegno di legge è molto importante, perchè questo piano si accompagna ai vari piani che sono stati predisposti in altri settori. Noi abbiamo criticato il fatto che questi piani sono tutti isolati, a sè stanti, set-

toriali, e invece il nostro contraddittore li invoca come facenti parte di un unico disegno organico per il fine ultimo dello sviluppo dell'economia e della società nazionale.

Anche per quanto riguarda il campo dei trasporti, una risposta che discenda da una graduatoria di priorità adeguata alle reali esigenze del Paese non ce l'avete data. Vi abbiamo chiesto una politica coordinata nell'intero settore dei trasporti e delle comunicazioni, che si inquadri nell'esigenza di sviluppo generale dell'economia nazionale e di quella locale, ed abbiamo fatto degli esempi, degli esempi per settore veramente evidenti, perchè sono stati oggetto di dibattito nelle ultime settimane e negli ultimi mesi e, soprattutto, perchè sono stati sottolineati da fatti così tragici che sono all'attenzione e hanno suscitato la commozione di tutta l'opinione pubblica nazionale.

Tutti i Convegni che sono stati tenuti nelle località portuali italiane, a cominciare da quelle maggiori, di cui ci parlava stamane il collega di parte socialista Macaggi con tanta passione, hanno posto in evidenza la drammaticità di esigenze, che vengono invece neglette, almeno nella comparazione e nella messa a punto dei provvedimenti che si stanno per adottare in un settore particolare delle comunicazioni impedendoci di soppesare, nell'ambito dei trasporti e delle comunicazioni, da quale parte debba pesare la bilancia.

Ci siamo occupati di strade ferrate, e anche a questo proposito si può parlare di commozione e di disastri. La politica del Governo sembra fatta apposta, in questo campo, non dirò per creare gli incidenti e per provocare i morti, ma, data l'« aggressività » che palesa nel sanare una data situazione, per dimostrarsi superata, se le cose, cui abbiamo accennato, purtroppo avvengono e se essa non provvede, non mette in evidenza, non mette in primo piano, non sana, non supera i ritardi, le inefficienze, le insufficienze esistenti. Tutti i disastri che si sono verificati, negli ultimi tempi, sulle strade ferrate inchiodano prima di tutto al banco delle loro responsabilità i governanti.

Solo la rivista degli amici di Nencioni parla della responsabilità « della direzione rossa del Sindacato e dell'Amministrazione ferroviaria nazionale », ma non è chi non veda in questa

impostazione balzana nient'altro che un tentativo di buttare del fango sul volto onesto dei ferrovieri che hanno dato tanta dimostrazione di amor patrio, di capacità, di saper fare il loro mestiere, di spirito di abnegazione.

Nessuna considerazione, inoltre, mostra il Governo per ciò che concerne la navigazione interna, la quale dovrebbe essere inquadrata in un sistema economico di sviluppo generale della Valle Padana e della Nazione ma soprattutto in un sistema coordinato dei trasporti, visto che, come dicono i tecnici, costituirebbe un sistema di comunicazioni, dal punto di vista del costo dei trasporti, assai economico ai fini della concorrenza con gli altri sistemi di trasporto. Mille buone parole in mille occasioni ma non un centesimo e non una considerazione nel momento in cui si prendono decisioni addirittura per oltre 1.000 miliardi e si programma fino al 2000.

Per le strade ordinarie è la stessa cosa. Ora noi vi chiediamo: nell'ambito specifico di una politica coordinata dell'intero settore dei trasporti mettevà conto o no prendere in considerazione i vari mezzi di comunicazione, i vari provvedimenti legislativi in atto, le provvidenze che sono in elaborazione? Compararli per sapere a che cosa dare la precedenza? Vi è stata una polemica abbastanza aspra in sede di 7ª Commissione col Presidente della Commissione stessa e coi rappresentanti del Governo. Volevamo conoscere — la questione l'aveva sollevata l'onorevole Angelini — quale era il piano che per l'appunto porta il nome di questo illustre collega per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, per discuterlo congiuntamente al piano per le autostrade. Questa rivendicazione fu sua, onorevole Angelini: si associarono oratori di diversi settori perchè si riteneva utile quest'impostazione, ma il Presidente si strinse più volte nelle spalle fino a scomparire al disotto di esse per scusare il Governo che rifiuta al Senato della Repubblica e alle sue Commissioni, quando siedono in sede referente o legislativa, la conoscenza e la trasmissione di un documento esistente.

C O R B E L L I N I . Era amministrativo.

G O M B I , *relatore di minoranza*. Noi volevamo conoscere quel documento: che importa a me se il Ministro dei lavori pubblici o dei trasporti dica che è un piano non valido rispetto alla situazione attuale? Affari suoi giudicarlo così, affari nostri giudicare cosa c'era e cosa non c'era di buono.

C O R B E L L I N I . Ma non era ufficiale.

G O M B I , *relatore di minoranza*. Sta di fatto che per circa 5.000 chilometri di strade ferrate si è prospettata la soppressione; 1.500 di questi chilometri sono già da considerarsi obiettivo immediato della soppressione — chissà con quale soddisfazione da parte del monopolio della Fiat e della Pirelli, e vi spiegherò il perchè — e non si riesce a capire perchè questi documenti non si siano tenuti in considerazione nell'esame di questo disegno di legge. Noi li volevamo conoscere, ma ci è stato opposto un rifiuto. Io protesto e spero che il Senato sia d'accordo con me sulla necessità che l'esecutivo obbedisca alle richieste del Parlamento, e dia, quando ne è richiesto, il materiale di informazione che i senatori e i deputati vogliono a loro disposizione per deliberare con perfetta coscienza e consapevolezza sulle questioni più importanti. A questo proposito voglio « sgonfiare » un'altra delle insinuazioni che vengono fatte contro di noi nel tentativo di dipingerci sempre allo stesso modo. Noi saremmo contro l'eliminazione dei cosiddetti rami secchi, così li hanno definiti con una raffigurazione che è accettabile (rami secchi esistono in natura e possono esistere anche nelle strutture delle cose che l'uomo fa, nel senso che sono superate). Non è vero che noi siamo contro la necessità dell'ammodernamento della rete dei trasporti e che siamo alieni dal considerare l'utilità di talune sostituzioni di tratti di strade ferrate che si dimostrino inservibili nelle odierne condizioni. Noi vogliamo semplicemente una cosa, una cosa che la maggioranza un tempo voleva (per esempio quando l'onorevole Corbellini era Presidente delle aziende municipalizzate) e che adesso non vuole più, cioè che il sistema di traffico su strada ferrata

non venga sostituito dalle linee di traffico in mano dei privati, ma venga ammodernato, facendo, se si vuole, determinate percorrenze su mezzi gommati purchè la gestione del servizio resti all'Amministrazione statale.

Mentre qua dentro ci si accusa di genericità, fuori i rotocalchi offrono interviste dell'onorevole Spataro perchè dica o prometta che cosa farà; mentre qui ci si nega dei documenti di studio, fuori di qui si risponde che c'è un piano di 800 miliardi per le ferrovie e qualche oratore intervenendo ha detto: voi affermate che non abbiamo tenuto in debita considerazione questo settore, ebbene leggete le cose scritte dal Ministro dei trasporti sul «Tempo» e altrove. Ma il problema è un altro: in sede legislativa noi vogliamo vedere questi progetti, questi provvedimenti, questi propositi quanto meno, a fianco di dati di fatto e poi considerare, dibattere, decidere. Ottocento miliardi! Per ora di concreto c'è il tentativo di abolizione di quelle relazioni di traffico di cui poco fa vi parlavo.

Un sindacato unitario responsabile che in sede nazionale ha la fiducia della stragrande maggioranza dei dipendenti e dei tecnici dell'azienda ferroviaria nazionale, ha prospettato diligentemente, puntualmente, il programma indispensabile per ammodernare la rete ferroviaria italiana. Nessuno l'ha ricordato, nessuno l'ha tenuto nella debita considerazione, eppure rappresenta il presupposto serio per lo sviluppo di questo settore.

Abbiamo posto un'altra importante questione richiedendo un coordinamento, almeno nell'ambito dei trasporti. Questa scelta fatta da voi, noi non l'accettiamo perchè ci riferiamo ad una scala di priorità ben diversa nella politica degli investimenti pubblici, nei vari settori dei trasporti nel loro insieme, non disgiunti gli uni dagli altri. Amici e colleghi hanno aggiunto di tenere in debita considerazione anche le relazioni di traffico aereo, ed è giustissimo. Qualcuno ancora una volta ha preteso di prenderci in castagna dicendo: ma voi con tutta questa progressione di tempi vorreste aspettare a fare le autostrade quando avrete finito di lastricare le strade comunali, eccetera. Non diciamo sciocchezze. Portando l'esempio di un Paese a cui spesso balordamente ci fate la stolta ac-

cura di essere infeudati, posso dire che nell'Unione Sovietica ho volato da Mosca a Taskent vicino a Samarcanda, sulle falde del Pamir verso l'Afganistan ed ho visto delle contadine con lo scialle di campagna ed il paniere al braccio salire sugli aerei ed in quelle regioni meridionali, spesso non abbondano le strade.

Ma, a parte l'esempio ricordato, non fateci un'accusa così banale e sciocca: noi abbiamo una profonda sensibilità per tutti i ritrovati della tecnica e della scienza moderna. Il problema è un altro, è di far scomparire lo sconcio dei giovanetti che a 12 anni vanno dalla Calabria in Piemonte per lavorare nei cantieri edili portando l'acqua agli adulti, è quello di provvedere alle esigenze dei contadini abruzzesi che vanno a schiena di mulo a lavorare il fazzoletto di terra lontana; di provvedere a dar lavoro in Patria a quelli che fanno la «meanda», ed invadono le stazioni quasi che fossero chiamati, come osserva il senatore Bellisario, dalla cartolina di leva; di arrestare l'esodo di 2.000 mezzadri che hanno abbandonato i poderi sull'Appennino tosco-emiliano come ricordava il compagno Marabini.

A fianco dell'autostrada ci vogliono altre cose, dovete fare delle altre scelte, scelte che voi non volete fare, per inserire queste infrastrutture nel contesto economico e nelle sue prospettive future di sviluppo.

La terza osservazione riguarda il diverso metodo di elaborazione, sia nella programmazione pura e semplice, sia nell'elaborazione dei famosi piani governativi. Per elaborare questo piano, non solo non vi siete attenuti al metodo democratico della consultazione degli organi periferici, province, comuni, Camere di commercio, enti rappresentativi delle categorie produttive, quelle dei lavoratori e quelle degli imprenditori, ma non avete neanche elaborato il piano dall'alto, ve lo siete fatto fare dall'esterno e poi lo avete recepito. E poi accadono quelle cose che noi criticiamo, quelle cose che noi abbiamo sempre criticato.

Vi è una regione in Italia, la regione Vallostana, la quale, godendo, per fortuna di uno statuto autonomo, occupandosi degli stessi problemi ha elaborato un piano con una procedura del tutto diversa. Onorevole re-

latore di maggioranza, mi sono già fatto parte diligente per inviargliene una copia. In questo momento quel che mi interessa è vedere come è stato formulato questo piano che spazia in tutti i settori, da quello agricolo a quello industriale, a quello artigianale, a quello della cultura e delle arti.

Nel suo prospetto riassuntivo questo piano fa una enunciazione che è di per sé una critica a come è stato elaborato questo piano che stiamo discutendo. « Prospetto riassuntivo degli interventi statali richiesti: a) opere di spettanza dello Stato, sistemazione delle strade statali 26 e 27 a doppia carreggiata, e ruoli divisorii centrali, con circonvallazione dei centri abitati, nodi attrezzati e opere d'arte; sistemazione delle strade regionali

della Val di Gressoney, della Valtournanche, della Val di Cogne che debbono passare a carico dell'A.N.A.S.; sistemazione idrogeologica della Dora Baltea; b) opere per le quali si richiede uno stanziamento: lavori per la protezione contro le valanghe, per le strade di Villeneuve e Chatillon; lavori nel Comune di Aosta, per le strade di penetrazione, per la sistemazione delle grandi vie interne e per le opere connesse all'intensificazione dei servizi del traffico ». Al quarto punto si parla ancora di lavori nei Comuni attraversati da vie di grande comunicazione, di opere di necessaria viabilità, e poi di lavori per la sistemazione idrogeologica, di protezione della sicurezza del territorio e del traffico, con opere idrauliche, idrauliche forestali, valorizzazione dei centri turistici e così via.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue G O M B I). Dov'è, nel piano in esame, una pallida ombra di questa impostazione? Voi direte: eravamo forse obbligati a seguire quello schema? In sede economica, per un provvedimento di tanta portata, vi rispondiamo di sì. Potevate fare le scelte che volevate, ma il metodo attraverso il quale arrivare a determinate conclusioni, anche per le infrastrutture stradali, doveva seguire, perlomeno, questa falsariga. Così insegnano i maestri in proposito ed io concordo con essi.

Ho fatto questo riferimento anche perchè esso ha un'incidenza diretta su una critica, antica sempre d'attualità; però questo Governo, come i Governi che lo hanno preceduto, non applica e non attua la Costituzione repubblicana.

Non si crea, come la Costituzione vuole, l'Ente regione; si mortificano gli enti locali esistenti, si restringe la loro area tributaria, salvo poi a gravarli di nuovi oneri senza dire — se ne lamentava anche il senatore Januzzi — come essi potranno cavarsela per assolvere ai loro compiti istituzionali e per i provvedimenti di normale amministrazione.

E non attuando la Costituzione, vi è più facile tentare di argomentare sull'impossibilità di mantenervi legati all'impostazione democratica e repubblicana che provvedimenti come questo dovrebbero avere.

La Regione sarebbe un punto fermo, un passaggio obbligato che non potreste eludere se voleste negligenza questi principi, e la Regione avrebbe un peso nel campo dell'economia nazionale e nella società nazionale, che sarebbe più difficile trascurare; un peso maggiore di quello che può avere il piccolo comunello dell'arco alpino o delle zone della Calabria nella quale l'onorevole Fanfani può scoprire, dopo quindici anni che siede sui banchi parlamentari della maggioranza, che vi sono due paesi (a proposito di viabilità minore) che non hanno relazioni con il mondo. (Interruzione del senatore Vaccaro).

In ogni modo ci siamo adoperati perchè si potesse produrre una situazione diversa, si potesse giungere ad una impostazione organica e generale. (Interruzione del senatore Vaccaro). Vi abbiamo richiamato alla necessità di non trascurare le esigenze della viabilità statale, provinciale e comunale, metten-

dola, anzi, in primo piano, e non perchè vogliamo questa successione di tempi, per cui faremo le autostrade solo quando avremo sanato tutto il resto della viabilità ordinaria. No! Ma perchè riteniamo che essa abbia carattere di preminenza nella situazione di oggi e, dati i tracciati già in essere, anche nel campo autostradale.

E, badate, siamo in buona compagnia! Il senatore Amigoni che ha fatto una specie di difesa d'ufficio della politica del Governo nel campo della viabilità statale, provinciale e comunale, poco tempo fa pensava diversamente da come pensa oggi la maggioranza. Traggio dalla relazione al bilancio dei Lavori pubblici del 1959-1960, lettera C, pagina 31 le seguenti affermazioni: « I provvedimenti adottati per promuovere la costruzione delle autostrade e per la sistemazione delle strade provinciali possono avere una loro giustificazione solo se si provvede ora e con estrema urgenza (sottolineato) a un piano per la sistemazione della rete statale; perchè: a) debbono essere assolti impegni assunti con la Convenzione di Ginevra; b) non è possibile pretendere che le provincie attuino la legge 126 ricevendo le strade classificate come provinciali se non si procede contemporaneamente al passaggio all'A.N.A.S. delle strade provinciali classificate statali; c) nel piano di sistemazione della nostra rete sarebbe assurdo avere investito 370 miliardi per le autostrade, quando su di esse circola il 15 per cento del traffico; 350 miliardi per le strade provinciali quando su di esse circola il 21 per cento del traffico; ed avere destinato alle strade statali, su cui circola il 58 per cento del traffico, soltanto 60 miliardi, ripartiti in 7 o 8 esercizi, che possono essere utilizzati solo per interventi limitati ed urgenti ».

Prevedo la controdeduzione e l'anticipo: è passato del tempo, sono intervenuti provvedimenti legislativi, e le cose sono mutate. Allora faccio un salto ulteriore, in questa cavalcata storica dei provvedimenti a pro della rete stradale nazionale, provinciale e comunale, e torno al momento attuale. Ho l'onore di far parte del Consiglio provinciale della mia città, Cremona, che ho altresì l'onore di rappresentare al Senato. Nel corso dell'ultimo dibattito sul bilancio di quella Provincia, ho ascoltato la replica dell'assessore dei lavori pubblici, anch'egli ingegnere, ono-

revole De Unterrichter, anch'egli democristiano, alle nostre critiche sulle insufficienze del bilancio nel campo dei lavori di sistemazione dei fiumi e delle strade. Citerò dunque quello che ha detto l'ingegner Scaglia, per parlare appunto della situazione di oggi in Italia.

Egli, dopo aver dettagliatamente illustrato a qual punto fossero i lavori e i problemi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio, passava al settore delle strade dicendo che il contributo statale di 4 miliardi per la provincializzazione delle strade era stato dimezzato, per quanto riguardava Cremona. In seguito alle nostre proteste, aggiungeva che, invece, in altre Provincie il contributo era stato addirittura ridotto a un terzo e a meno ancora. Per cui, anzichè risultare in bilancio 4 miliardi, ne risultavano 2 soltanto. Tuttavia ha precisato che tre giorni prima era giunta una comunicazione ministeriale nella quale si annunciava la modifica del modesto contributo statale, che era portato dal 50 al 60 per cento, e cioè a un miliardo e 200 milioni.

Intenzione della Provincia, diceva l'assessore ingegner Scaglia, era di studiare, nei casi opportuni, una nuova viabilità; cioè creare nuovi tracciati. Ma proprio questa idea è stata bocciata dal Ministero. Badate che siamo in una Provincia che ha un'amministrazione democratico cristiana, e che il comune di Cremona ha anche un sindaco democristiano, sia pure eletto con i voti fascisti, (sebbene il sindaco abbia dichiarato che a lui non era dato individuare nel segreto dell'urna la provenienza dei due voti che gli hanno dato la maggioranza); ma soprattutto siamo in una Provincia nella quale la rete stradale è ottima rispetto alla media nazionale.

Le esigenze dunque erano per 4 miliardi, e ne sono arrivati due, con un contentino ulteriore di 200 milioni. Ma l'ingegner Scaglia, assessore democratico cristiano ai lavori pubblici della Provincia di Cremona, ci ha detto: state zitti voi comunisti, perchè noi siamo fra i privilegiati, e ad altre Provincie italiane, non la metà ma i due terzi hanno portato via.

Passando ad altra questione, rilevo che ho sentito qui fare molte considerazioni sulla necessità di eliminare gli incidenti stradali,

Convegno interamente con la tesi della maggioranza e del collega De Unterrichter in particolare, che cioè il modo più radicale per ovviare ai molti incidenti è quello di costruire strade migliori e moderne. Tuttavia gli incidenti non nascono soltanto dai sorpassi imprudenti o dalle altre cause che sono state ricordate, anche se è giusto che tutti dobbiamo tendere ad eliminare i briganti della strada. Parole commosse e irate a questo riguardo sono più che giustificate, e le spendiamo volentieri anche noi per associarci al coro di quanti, intervenuti in questo dibattito, hanno sollevato tale questione, ivi compresa quella dell'aumento delle pene per certi reati consumati sulla strada.

Quando parlo di aggravamento delle pene, non intendo riferirmi alla mondana che viene multata perchè porta sulla canna della bicicletta il proprio bambino ad una vicina di casa prima di recarsi al lavoro. Così facendo può essere causa di incidente, d'accordo, ma parlando di aggravamento delle pene, pecuniarie o di altro genere, bisogna riferirsi proprio al delinquente comune, così come può essere configurato colui che, avendo ferito o ucciso qualcuno sulla strada, se ne va, insalutato ospite, nel tentativo di scaricarsi dietro le spalle ogni e qualsiasi responsabilità. Sono state usate parole grosse a questo riguardo, ma certamente si impone un approfondimento di questo aspetto della questione, e a tale riguardo credo si possa essere tutti d'accordo: almeno questa è la mia opinione personale.

Ma vi sono altri aspetti da considerare, come per esempio quello che il traffico ordinario rimane incapsulato all'interno della vecchia struttura stradale ordinaria. Una volta si diceva a noi comunisti che non era vero che gli operai stessero male perchè molti di loro avevano acquistato il motorino, con targa o senza targa, per recarsi al lavoro. Ebbene, dal momento che a costoro è inibito il transito sulle autostrade e quindi sono costretti a viaggiare sulle strade ordinarie, si presentano altre necessità da soddisfare ed altri inconvenienti da eliminare: e sono quelli a cui ci siamo riferiti parlando di scelte diverse che auspichiamo anche nel campo dei trasporti e delle comunicazioni.

Ma un altro problema è all'ordine del giorno: quello dei passaggi a livello. Io ho qui una

citazione da fare: la volevo passare al collega Roda, ma non l'ha accettata; adesso assolvo personalmente questo compito: «La Federazione italiana della strada ha distribuito un interessante volume fotografico per raccomandare agli organi responsabili e soprattutto agli uomini di coscienza la radicale e sollecita soluzione del grave problema dei passaggi a livello. Da una preoccupante statistica risulta che dal 1956 al 1959 il numero degli incidenti ai passaggi a livello è salito da 134 a 292. Risulta altresì che dal 1929 ad oggi sono stati eliminati soltanto 354 di tali attraversamenti contro gli 879 estremamente pericolosi che dovrebbero essere eliminati immediatamente». Sembra che, seguendo questo ritmo nell'abolizione di questi veri e propri trabocchetti che quasi quotidianamente salgono agli onori della cronaca, occorreranno circa 50 anni! È una cosa veramente assurda se si pensa all'estrema necessità di eliminare presto, e non a parole ma con i fatti, questi passaggi a livello così pericolosi per la pubblica incolumità. Indichiamo pertanto anche questo problema nell'ambito delle scelte prioritarie. E tale problema interessa sia i trasporti ferroviari che quelli stradali e pertanto va affrontato evidentemente in sede comparata.

Gli Enti locali, infine, sono una nostra preoccupazione, sia perchè sono chiamati in causa come contribuenti, sia perchè verso di loro, a distanza di meno di un anno, senatore Amigoni, si vuole applicare una politica, in materia di esenzione fiscale per i materiali da costruzione, diversa da quella che, per l'appunto meno di un anno fa, iniziatore lei e col consenso di tutti noi, approvammo con la famosa legge n. 1013. Ed abbia la benignità, onorevole Ministro, di concedermi almeno questo rilievo, perchè proprio non riesco a capire cosa, in questi pochi mesi, ha fatto cambiare opinione in proposito. Ricordo che nella circostanza ricordata discutemmo di due aspetti fondamentali. Il primo concerneva la possibilità o meno di dare nuove autostrade in concessione a privati; ebbene perfino l'onorevole Togni dovette ingoiare il rospo, credo sia il termine giusto, perchè si metteva un punto fermo: le autostrade non sarebbero mai più state date in concessione a privati, le avrebbe fatte l'A.N.A.S. Ora invece si ritorna al passato

sostenendo che l'A.N.A.S. non è sufficientemente attrezzata, ma il senatore Fortunati ci viene incontro e ci sorregge dicendo: « se tecnicamente non è attrezzata, attrezzatela, e prendete i necessari provvedimenti anche finanziari, ma non deflettiamo da questa linea. »

La seconda questione venne anch'essa accettata, e quanta demagogia fece l'onorevole Togni! Nessuno forse lo ricorderà, ma io lo ricordo: « cosa volete — diceva — con questa imposizione fiscale sui materiali da costruzione »? « Un piccolo comunello di 200 anime quanti milioni farà »! « A Barberino sul Mugello, e in altre località, cosa arriverà nelle Casse del Municipio »?

Facemmo una sanatoria generale forfeitaria per quanto era in essere o già si era verificato, e adottammo una disposizione precisa per l'avvenire: stralciare l'articolo 7, e incaricare un esimio collega della maggioranza di predisporre un disegno di legge che regolasse la materia. Lo ha fatto, lo abbiamo approvato, ed è diventato la legge dello Stato n. 1013; ciò nonostante a distanza di pochi mesi ritorniamo sui nostri passi.

Ma badate, mentre ai Comuni qualche cosa si chiede, e cioè si chiede un contributo per la realizzazione di queste grandi opere di interesse nazionale, si dice: da un lato si vogliono loro cavare i soldi, dall'altro non si vuole più dare loro il diritto in materia di imposizione fiscale sui materiali da costruzione.

E qual è il resto dell'area tributaria rimasto ai comuni? Ho udito, in tanti interventi del collega Minio, la sua appassionata perorazione per il fatto che si carica sempre qualche cosa sulle spalle dei comuni e non si concede mai ciò che la Costituzione loro riconosce, in quanto organi del potere locale. Ammaziamo i comuni, non facciamo le regioni, seppelliamo gli enti locali: rimarranno l'onorevole Togni o l'onorevole Zaccagnini, e così saremo a posto; con l'aiuto dell'ingegner Cova, si capisce.

Le risparmio la lettura della legge citata, senatore Amigoni, perchè lei capisce molto bene l'antifona; questa parola in questo caso è assolutamente pertinente.

Ho assolto, grosso modo, al mio compito; male, forse; però ha parlato tanto bene il collega Fortunati ed ha fatto un vero discorso di politica economica e di politica generale, cercando di dare a ciascuno il suo.

Sono arrivato dunque alla fine. Per tutti i motivi che ho detto, e per altri ancora che sono stati egregiamente illustrati, e relativi agli aspetti finanziari, ai costi, all'I.R.I., all'A.N.A.S., alle loro competenze, eccetera, su cui non voglio dilungarmi più oltre anche perchè ho impiegato più tempo di quanto mi ero proposto, noi votiamo contro senza ambagi, senza difficoltà e votiamo contro certi di incontrare progressivamente l'adesione e la comprensione di strati sempre più vasti dell'opinione pubblica, da quella tecnica, a quella delle Assemblee elettive; ed anche qui ci sono quelli che capiscono che cosa ci vorrebbe per migliorare la situazione delle loro popolazioni, sia che appartengano ai partiti di sinistra, sia che appartengano ai partiti della maggioranza. E per finire siamo certi che ci comprenderanno le masse popolari, le quali, alla luce della esperienza, si renderanno conto molto presto delle molte croci e delle poche delizie di questo disegno di legge che voi, signori della maggioranza, vi apprestate ad approvare. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza senatore Solari. Ne ha facoltà.

S O L A R I , *relatore di minoranza.* Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. I numerosi ed anche lunghi interventi nella discussione generale di questo disegno di legge erano da attendersi, e vi sono stati. Hanno infatti preso la parola oltre una trentina di colleghi delle varie parti di quest'Aula, sono stati presentati una ventina di ordini del giorno e mi pare un'altra trentina di emendamenti. Sono state dette cose molto interessanti, in un certo senso, ma, a mio giudizio, solo le critiche dell'opposizione hanno colpito nel segno.

Cosa avete detto, infatti, voi della maggioranza sui vari capitoli della relazione che

ho avuto l'onore di sottoscrivere con i miei colleghi Bardellini ed Ottolenghi? Cosa avete detto sulle ragioni del nostro « no » a questo disegno di legge, sul coordinamento, sulle scelte di priorità, sugli investimenti nei trasporti, e direi sulla tecnica finanziaria dello stesso provvedimento governativo? Nulla di sostanziale, onorevole Ministro: quasi nulla hanno detto i senatori della sua parte. Non avete neppure fatto un'illustrazione persuasiva dello stesso disegno di legge del Governo e men che meno avete accettato l'impostazione che noi invece abbiamo dato al problema. Non intendo evidentemente ripetere ciò che è contenuto ed illustrato nella nostra relazione.

Non si tratta, colleghi della maggioranza, che da questi banchi, opposti ai vostri, si voglia fare dell'opposizione preconcepita e aprioristica come diversi di voi hanno detto, tanto per dire « no » a qualsiasi iniziativa dei vostri Governi. È capitato proprio a me di recente, il mese scorso, di annunciare il voto favorevole del Gruppo socialista su un piano che non meritava tale nome, come in senso appropriato non lo merita neppure questo; avevamo allora in esame un prestito di cento miliardi all'Azienda telefoni di Stato, cioè un provvedimento molto diverso — indipendentemente dall'enorme distanza anche nelle cifre — e specialmente assai meno pericoloso di questo nelle sue conseguenze dirette e indirette, ma era anche quello un provvedimento che richiedeva le critiche che abbiamo fatto, pur concludendo con quel « sì » che dimostra l'obiettività della nostra posizione. E con voi, onorevoli colleghi della maggioranza, è terribilmente difficile essere obiettivi, lo constatiamo sempre!

Non si tratta, onorevole De Unterrichter, delle sue impressioni personali che noi si sia a favore o contro le autostrade. Su questo punto lasciamo all'opinione pubblica di giudicarci. Il nostro comportamento deriva dal dovere imprescindibile di giudicare, di esprimere le nostre idee su come e dove si devono spendere in maniera opportuna le modeste risorse italiane; ed oggi parliamo di questo settore. In esso è sbagliato dalle fondamenta il vostro modo di procedere, e da qui la nostra preoccupazione dovuta al fatto che non stiamo discutendo soltanto intorno ad un impegno di spesa globale di 1.000 mi-

liardi: a questi si aggiungeranno diverse altre centinaia di miliardi in quanto sono noti i saldi che si riscontrano sempre fra spese preventive e spese consuntive.

E vi è qualcosa ancora da dire subito. Voi del Governo, onorevole Ministro, avete recentemente stabilito di rifiutare d'ora in poi l'impostazione di piani che vadano oltre il periodo massimo di un quinquennio, mentre in questo caso sfornate un piano che impegna lo Stato per 30 anni. Evidentemente non ci tenete molto alla coerenza. Si impegna, si ipotizza l'avvenire del nostro Paese fino all'anno 2000, ricordava ieri il collega Roda, e da parte di un Governo di emergenza, aggiungeva sempre il senatore Roda. Con le Ferrovie invece, onorevole Zaccagnini, restate avari, avarissimi, prudenti, prudentissimi; intendete limitare la spesa all'esecuzione di piani non più che triennali, come si è saputo dalle prime indiscrezioni sul programma governativo di risanamento.

Lei sa, onorevole Zaccagnini, che nel corso delle critiche da me fatte in 7ª Commissione ho preannunciato una nostra relazione di minoranza, e l'abbiamo presentata senza attendere quella di maggioranza, e senza attendere neppure il parere della 5ª Commissione. Il nostro atteggiamento ha voluto significare che le nostre critiche di fondo rimanevano, come rimangono, e tuttavia non volevamo escludere a priori che poteste rimediare all'errore fatto. Invece, benchè il parere della 5ª Commissione finanze e tesoro e la relazione di maggioranza siano successivi alla decisione del Governo da me ricordata poc'anzi, nè nell'uno nè nell'altro dei due documenti vi è un minimo accenno su un tale argomento. Non si è voluto rimediare all'errore neppure approfittando di un altro fatto nuovo, avvenuto con la creazione di un Comitato interministeriale in seno al C.I.R. per il coordinamento degli investimenti nel settore delle comunicazioni e dei trasporti. E così anche su questo si è tirato via ad occhi chiusi.

Da parte vostra, colleghi della maggioranza, non si sa neppure incoraggiare e stimolare certe iniziative che il Governo si decide a prendere sotto il pungolo delle nostre insistenti richieste. Da parte vostra, a commento di un provvedimento di legge dell'importanza di questo, presentate due documenti burocraticamente piatti: come lo sono sia la

relazione di maggioranza sia il parere della 5ª Commissione. E gli interventi nella discussione generale hanno dimostrato che per voi la sola cosa importante è che questo provvedimento passi, passi così come è e passi presto; con la giustificazione che vi sono i disoccupati da occupare, come ha ricordato in senso critico, oggi stesso, il collega Fortunati.

Sono stati fatti dei rilievi tendenti ad una alternativa di legge-quadro? No, non ve ne è alcuna traccia, probabilmente non ne sa nulla neppure lei, onorevole Ministro. E se qualcuno dei colleghi ha detto che non vi è pianificazione in Italia neppure nella politica dei trasporti, anzi di tutti i pubblici investimenti, tutti hanno concluso con il ritornello che malgrado ciò, tutto va bene... con quel che segue.

Il senatore Tartufoli ha addirittura « stigmatizzato » le nostre pretese di far dipendere l'approvazione del disegno di legge in discussione dalla soluzione di tutti i problemi infrastrutturali della viabilità, perchè sono indipendenti tra di loro. Queste cose le sappiamo anche noi, e quando si ragiona così, non ci si accorge dell'assurdo di fare accostamenti tra questo piano e il piano dell'agricoltura, ossia il Piano Verde, e il piano della scuola; sono cose per lo meno molto diverse e mi pare proprio che non lo si voglia vedere.

È vero che qualche altro collega della vostra parte ha ammesso che non vi è programma di priorità neppure « dentro » il piano, ma in sostanza molte delle cose dette hanno avuto per obiettivo problemi particolari: si è richiamata l'attenzione su questa o su quell'altra autostrada; si è insistito su un tracciato piuttosto che su un altro (fino a richiamarsi ai sentieri percorsi dai Santi!); si è chiesto che nel Sud non si applichino i pedaggi, o quanto meno che si applichino a tariffa preferenziale; con la conclusione, accertata anche in questa occasione, che il campanilismo resta di gran moda; e con esso si rischiano grossi errori, onorevoli colleghi.

Io mi permetto di dire che è nostro dovere essere obiettivi e cercare di avere presenti gli interessi generali del Paese, altrimenti si continuerà ad assistere all'infinito al malcostume, per cui si fa di più nelle regioni e

nelle province che hanno parlamentari più influenti, di più ancora in quelle che hanno Ministri influenti.

È un sistema che non va! Mentre con voi è di moda in ogni settore.

Queste cose le ho dette più volte nella 7ª Commissione ed anche qui in Aula, e oggi qui in Aula non ho timore di dichiarare di comprendere la necessità della soppressione di alcuni tronchi ferroviari nel mio Friuli, di cui si ha notizia in questi giorni. Chiedo solo che le linee soppresse vengano sostituite con servizi automobilistici delle Ferrovie dello Stato con le tariffe preferenziali che per i lavoratori si hanno oggi con i treni.

Anche restando nell'argomento che oggi è pertinente, giacchè alcuni colleghi della mia Regione — abbiamo sentito ieri sera il senatore Pelizzo — chiedono l'inserimento in questo piano dell'autostrada Udine-Tarvisio-confine Austria, esprimo chiaramente il mio pensiero.

È noto che la statale che sale lungo la Valle del Fella verso il confine è in corso di allargamento per essere portata a tre corsie, con una soluzione quindi che l'esperienza considera già condannata e superata; ed è noto altresì che la linea ferroviaria su questo tracciato è destinata al raddoppio, per cui sarebbe, a mio giudizio, un errore, assieme ad un eccesso non compatibile con le nostre possibilità, aggiungere sullo stesso tragitto un'autostrada.

Premesso che noi siamo contrari alle autostrade a pedaggio per ragioni di principio, la soluzione utile e ragionevole che io sostengo per il tratto Udine-confine è quella di trasformare la statale a tre corsie in autostrada aperta nei due sensi, con i necessari allargamenti e con tutte le necessarie varianti, sia in salita che in discesa, effettuando cioè uno sdoppiamento che osservi integralmente le caratteristiche tecniche delle autostrade, almeno nei limiti del possibile.

A questo punto dico ai colleghi del Friuli-Venezia Giulia — perchè ascoltiate tutti voi, e in particolare lei onorevole, Ministro — che questo sdoppiamento si deve fare a totale carico dello Stato, e cioè dell'A.N.A.S. Si deve considerare al riguardo che il Friuli è zona depressa; ed inoltre faccio osservare che con questa proposta obiettiva io vengo

ad eliminare una autostrada che, oggi o domani, entrerebbe di sicuro nel lungo elenco che abbiamo già sottocchio con il provvedimento di legge in esame.

Qualora non venga approvata la sospensiva a questo disegno di legge di cui all'ordine del giorno di noi socialisti, voterò anch'io, collega Pelizzo, la concessione all'I.R.I. dell'autostrada Udine-Tarvisio-confine di Stato, e voterò anche affinché il contributo dello Stato sia superiore di mezzo punto al contributo normale.

Sono in ogni caso d'accordo che la strada Udine-Austria, è troppo importante su scala internazionale perchè si possa pretendere uno sforzo insostenibile da parte degli Enti locali.

Ci deve essere obiettività, raziocinio e senso del giusto, onorevoli colleghi, in quello che si vuole e sul come lo si vuole; e con questo criterio io penso che nella pianura friulana si tratterà più avanti di collegare Udine con Latisana o vicinanze, sull'autostrada Trieste-Venezia; mentre verso Oriente è già previsto il tronco Udine-Palmanova per raggiungere Venezia-Trieste.

Noi socialisti non siamo fuori tema perchè, pur dicendo «no» al disegno di legge, abbiamo presentato degli emendamenti: se non passa la nostra sospensiva e si deve entrare nel merito, vorreste fare da soli? Non siamo tanto ingenui. È quindi giustificata la richiesta dei colleghi Barbareschi e Macaggi che parlano dell'imprescindibile necessità di provvedere adeguatamente per la Liguria; non reggono le critiche di incoerenza di cui ho sentito qualche accenno.

Lei poi, senatore Crollanza, ha criticato più volte i parlamentari di sinistra perchè favorevoli al progetto Romita di sei anni fa. Ha risposto qualcosa in maniera molto giusta il collega Gombi; ma io aggiungo che non era soltanto diversa la situazione e la impostazione di quella legge in confronto al disegno di legge in esame. Non sono valide le analogie di questo tipo, onorevole Crollanza, e, comunque, per assurdo, non si arrossisce mai, cambiando opinione, neppure dall'oggi al domani, quando vi siano motivi per cambiarla; e men che meno è sbagliato

cambiare opinione, sempre parlando per ipotesi a distanza di sei anni.

CROLLANZA. Il fatto è che tutte le autostrade citate all'articolo 15 non sono altro che le autostrade volute dalla legge Romita!

SOLARI, *relatore di minoranza*. Ho spiegato che la cosa non ha nessuna importanza.

RODA. Sono 2.400 chilometri che non hanno alcun tracciato, diciamo le cose giuste! Ecco il motivo per cui ci opponiamo.

CROLLANZA. E per questo ho invocato dal Ministro che, a suo tempo, sottoponga il programma al Parlamento.

RODA. Adesso ci siamo, ma è tutt'altra cosa!

SOLARI, *relatore di minoranza*. Tornando all'argomento Friuli-Venezia Giulia, affermo che solo facendo come ho detto si elimineranno i contrasti piuttosto vivi tra Udine e Trieste, tra le zone di destra e di sinistra del Tagliamento; e a proposito di ciò dovrei dire che, diversamente, hanno ragione i sostenitori dell'autostrada Padova-Tarvisio.

Bisogna evitare, onorevole Ministro, che per le fondamentali relazioni viarie sorgano conflitti tra province e province tenendo presente che queste hanno già pesanti problemi da risolvere.

Ed è proprio in questo spirito di badare alle effettive necessità ed alle priorità che noi socialisti abbiamo argomentato sulla proposta di alternativa di una legge-quadro, che conclude la nostra relazione di minoranza.

L'alternativa di una legge-quadro tiene conto dell'evoluzione che avanza a grandi passi in ogni settore, e con celerità non minore nei trasporti, senza lasciare indietro le ferrovie. Mi accennava in questi giorni un eminente collega, (posso fare il suo nome, senatore Corbellini?) che avremo treni da mille tonnellate, che si susseguiranno ogni cinque-dieci minuti, a cento chilometri al-

l'ora e, nei due sensi, entro una fascia non più larga di dieci metri.

Teniamo gli occhi aperti sullo sviluppo del traffico, su tutti i mezzi che nel traffico sono adottati; staremo di certo meglio senza autotreni sulle strade, e staremo meglio quando avremo eliminato i passaggi a livello, cui ha accennato poc'anzi il collega Gombi. Basta pensare semplicemente a questo, per farci intendere come sia perentoria l'esigenza di non risolvere in maniera frammentaria questi problemi indissolubilmente legati tra di loro.

Mi dispiace per lei, senatore De Unterrichter, che dice, nella sua relazione, che i settori di impiego e di convenienza dei vari mezzi di trasporto sono definiti senza confusione.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
È esatto.

SOLARI, *relatore di minoranza*. Non è vero invece; per lei non c'è bisogno di troppe indagini per fare correre in una fascia di cento metri, un canale, una ferrovia, una autostrada, e magari anche una strada ordinaria.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
Anche a due piani, se occorre!

SOLARI, *relatore di minoranza*. Vuol insistere? Francesi, inglesi, tedeschi, svizzeri, hanno sentito il bisogno di ricorrere proprio a complesse indagini per determinare le scelte di investimenti nei trasporti. Quindi siamo in molti a pensare in modo diverso da lei, onorevole relatore.

Non vorrei che a ragionare male l'abbia indotto la preoccupazione che si debbano fare indagini complesse per stabilire se venga data la precedenza all'autostrada Verona-Brennero. Si tranquillizzi, onorevole relatore; è improntato ad obiettività il nostro riconoscimento dell'urgenza di costruire tale arteria per la sua indiscutibile importanza.

A questo riguardo le ricordo tuttavia che ci sono dei valorosi tecnici che anche per l'autostrada del Brennero suggeriscono lo sdoppiamento della statale piuttosto che la

costruzione *ex novo* di un'autostrada. Cosa ne dice?

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
Lo domandi a quei tecnici.

SOLARI, *relatore di minoranza*. La mia domanda ha un motivo, onorevole De Unterrichter. Devo infatti dirle, sia pure con dispiacere, che non era lei il più indicato a stendere la relazione su questo disegno di legge, se è vero che lei ha progettato l'autostrada Verona-Brennero o che ne è comunque il grande protettore (*Commenti dal banco della Commissione*).

Ora richiamo alla vostra attenzione i lineamenti della legge-quadro, come da noi proposta nei suoi principi direttivi, a conclusione della nostra relazione di minoranza. Leggo qua e là: « affermazione del carattere unitario del problema degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti terrestri, subordinazione, nell'indirizzo di tali investimenti alle esigenze della politica di sviluppo, determinazione delle priorità di investimento e delle scelte » (che devono essere molto aperte, se si vogliono diminuire le distanze che esistono in Italia fra chi continua a star bene e sta sempre più bene, e chi continua a star male e continua a stare sempre più male).

Sulla base di questi criteri, la legge-quadro dovrebbe: « 1) acquisire alla viabilità, intesa nel suo complesso, anziché alla sola viabilità autostradale, le risorse messe a disposizione dal presente piano per le autostrade; 2) determinare l'entità delle ulteriori risorse eventualmente destinabili alla viabilità, compatibilmente con le esigenze delle ferrovie e degli aeroporti ».

Per gli investimenti nella viabilità la legge-quadro dovrebbe procedere ad un ulteriore approccio alle priorità di settore, determinandole come segue, e sulla base in ogni caso dell'abbandono dei pedaggi: « a) costruzione di autostrade di disimpegno entro raggio limitato intorno ai grandi centri urbani (30-50 chilometri) ». (Qui capita di pensare ai raccordi di cui si è parlato oggi, che sono decisivi per una politica di sviluppo, e per cui si ha ragione di lamentare che invece

interessino la legge in discussione soltanto per un ventesimo della spesa totale); « b) miglioramento massiccio delle strade statali mediante raddoppio delle carreggiate », (come ho accennato per alcune in senso specifico); « c) costruzione di nuove strade, per ora con carreggiata unica, ma con espropri idonei a consentire l'ulteriore allargamento nel tempo ; d) contributo o assunzione diretta delle opere per la costruzione di strade minori (provinciali o comunali) nelle regioni che maggiormente ne difettano; e) costruzione di strade statali per il grande traffico, in sostituzione di quelle aventi tracciati tormentati e inadatti al raccorciamento delle distanze e ad un traffico veloce di massa; f) riserva delle concessioni all'A.N.A.S. o ad enti pubblici ».

Un Comitato di ministri *ad hoc* dovrebbe essere reso responsabile del coordinamento dei programmi di investimenti nelle infrastrutture dei trasporti. D'accordo con lei, onorevole Zaccagnini, che non si può precisare oggi il tracciato di una strada che si potrà costruire fra due o cinque anni; ma comunque ci dovrebbe essere questo coordinamento, ed i Ministri dovrebbero risponderne periodicamente davanti al Parlamento, al quale, sulla base e in attuazione della legge-quadro, andrebbe sottoposta la relazione programmatica riassuntiva e, annualmente, una relazione sulle opere realizzate e sulle eventuali rettifiche ai programmi iniziali. Tutta la viabilità dovrebbe essere concentrata nell'A.N.A.S., salvo la viabilità locale, (ma tenuto conto della recente legge di struttura dell'A.N.A.S.).

Sotto il profilo del finanziamento, l'acquisizione dei capitali sul mercato finanziario, necessaria per integrare quelli provvisti direttamente dallo Stato, dovrebbe essere demandata alle aziende operanti (Ferrovie dello Stato, A.N.A.S.) che sono in condizioni di emettere obbligazioni.

Nessuna riflessione, da parte vostra, su queste nostre richieste, su queste nostre proposte, onorevole Ministro? Con noi fate sempre i sordi. Non vi rendete conto che nel Paese vi sono vive e diffuse preoccupazioni per il modo con cui intendete procedere? Vediamo se alcuni richiami vi scuotono.

Nell'avversare un piano autostradale di questo tipo abbiamo autorevoli alleati che hanno detto la loro parola già da molti anni. Il compianto professor Bolis, noto docente di tecnica ed economia delle costruzioni stradali, ancora nel 1955, sulla rivista « Strade e Turismo » del Touring Club Italiano, scriveva queste parole: « Grandi associazioni americane hanno giudicato le autostrade a pedaggio un ritorno al XVIII secolo, un'epidemia da arrestare e un sistema antidemocratico ». E di recente il più autorevole organo statunitense in materia di viabilità, il *Bureau Public Roads* di Washington, in una nota inviata all'O.E.C.E., si è così espresso: « Il *Bureau Public Roads* ritiene che il finanziamento delle strade a mezzo dei pedaggi non sia una tendenza da incoraggiare ». E nella stessa rivista, più avanti, si legge: « Quando un'autostrada costa 200 milioni di lire per chilometro ed esige un contributo di 80 milioni di lire dallo Stato e per 30 anni impone gravosi pedaggi a tutti i cittadini che la utilizzano, non si vede proprio perchè lo Stato non debba preferire ad essa una grande strada la quale costa 100 milioni di lire al chilometro, ossia poco più della sovvenzione, e non richiede pedaggi. È vero che la grande strada viene progettata per velocità di marcia inferiori a quelle dell'autostrada, ma ha lo stesso una scorrevolezza più che soddisfacente e per essere " aperta ", ha vantaggi che l'autostrada non ha ».

Le conclusioni del professor Bolis sono valide ancora oggi, ed i primi anni di esercizio dell'Autostrada del Sole lo dimostrano.

Che io abbia ragione a fare questa citazione è dimostrato da quanto ha scritto nel dicembre 1960 la rivista « Strade e traffico », che, se non sbaglio, appartiene o è molto vicina all'A.C.I., così come ha ricordato ieri il collega Roda. Vi leggo qualche passo di questa rivista: « Sono passati quasi tre anni dal giorno della morte di Bruno Bolis: chi muore giace — si dice — chi è vivo si da pace. In tre anni sono accadute diverse cose: la legge Romita si è arenata, le autostrade fin qui costruite hanno denunciato i loro limiti funzionali, le parallele stradali statali continuano ad essere gravate da un traffico insopportabile, la legge Togni sul-

le strade statali ha visto i suoi stanziamenti dispersi in piccoli interventi che non trasformeranno nulla. Il 12 dicembre il Governo ha approvato il suo progetto autostradale, prevalentemente impostato, ancora una volta, sul principio delle strade a pedaggio. È chiaro che l'onorevole Fanfani e l'onorevole Zaccagnini, mossi dal lodevole intento di fare e di fare presto, non hanno mai sentito nominare Bruno Bolis. È chiaro ed è naturale che i funzionari dell'A.N.A.S. non desiderano oggi ricordare Bolis, tutti presi dal giusto desiderio di obbedire come è loro dovere, alle direttive del Governo. È chiaro che molti tecnici valorosi preferiscono dimenticare le antiche battaglie, di fronte alle ricche prospettive che si aprono loro con le nuove autostrade, superstrade, superautostrade pubbliche, semipubbliche, semiprivatizzate e private. Tuttavia non può passare inosservato che i colleghi di Bruno Bolis, i docenti universitari, gli studiosi più illustri delle questioni stradali, i maestri cui sono affidati i giovanissimi tecnici stradali, non danno segni di vita in questo momento. Tacciono tutti, compresi coloro che pur dividevano le idee di Bruno Bolis e che hanno avuto, in questo ultimo periodo, buone ragioni per controllarne la validità ».

C O R B E L L I N I . Siamo tutti morti

S O L A R I , *relatore di minoranza*. In un certo senso morti onorevole Corbellini, ma non tutti.

Se vi sono infatti tutti i pavidi che ho citato, di fronte a provvedimenti così sbagliati, ve ne sono altri che non si comportano nello stesso modo. Quindi non tutti sono morti, tanto è vero che nella stessa rivista, nello stesso numero del dicembre dello scorso anno, si possono leggere queste parole: « Si sono già avute alcune reazioni, sulla stampa, da parte di commentatori che hanno esaminato la questione dal punto di vista dei problemi economici generali.

« Il primo intervento da registrare è quello di Ercole Bonacina che sulle colonne dell'«Avanti» (non vi leggo l'«Avanti», leggo sempre la rivista «Strade e Traffico») ha scritto che il Piano autostradale è un'ennesi-

ma improvvisazione economica, un nuovo strappo alle priorità della politica di sviluppo ».

C O R B E L L I N I . Leggiamo anche noi queste cose.

S O L A R I , *relatore di minoranza*. Non so in quanti le leggete, e comunque, poiché non credete alle nostre parole, siamo costretti a tentare di persuadervi con le parole degli altri e perciò continuo a leggere su « Strade e Traffico »: « Eugenio Scalfari su "Lo Espresso" sostiene a sua volta che i mille miliardi impiegati nella costruzione di autostrade sono altrettanti investimenti sottratti ad altre destinazioni: a scuole, ad ospedali, ma anche ad acciaierie, a reattori nucleari, a centrali elettriche, a bonifiche agrarie, a case di abitazione per le classi lavoratrici. Scalfari tuttavia si rende conto della difficoltà di discutere criticamente il programma governativo, dato che tutti applaudono all'autostrada e che nessuno osa spingere il proprio puritanesimo fino ad affermare che in un Paese in cui mancano scuole ed ospedali l'autostrada è un lusso e talvolta addirittura uno sperpero... Indubbiamente, aggiunge Scalfari, rilevanti settori industriali ed una vasta massa di cittadini avranno motivo di rallegrarsi del programma governativo; si tratta però di vedere se il vantaggio riservato a quelle industrie e a quegli utenti compensa i vantaggi sottratti ad altre forze produttive e ad altre categorie sociali ».

Nell'agosto del 1960 la rivista « Pirelli » cominciava un articolo con questo grosso titolo e sottotitolo: « Clienti di lusso per l'Autostrada del Sole. Il primo bilancio della nuova arteria, limitatamente al tratto Milano-Bologna, non sembra corrispondere alle previsioni dei realizzatori: il traffico assorbito è relativamente basso, le alte tariffe di pedaggio tengono lontani soprattutto gli autocarri, la via Emilia non risulta alleggerita in misura rilevante ».

Sempre la stessa rivista del monopolio della gomma, nel numero di dicembre 1960, cominciava un articolo con questo titolo: « Super-Piano per le autostrade » e con il sottotitolo seguente: « Il nuovo programma auto-

stradale allo studio del Governo avrà probabilmente come base il recente piano I.R.I. e sarà impostato in termini unitari. Ma è augurabile che esso tenga conto anche dello sviluppo della rete statale e provinciale, per evitare dispersioni di investimenti; e preveda inserimenti organici nella pianificazione urbanistica, per evitare una soluzione genericamente razionale e sostanzialmente sballata».

Più avanti si legge: « Di fronte alle prospettive che si aprono col nuovo programma, è proprio il caso di insistere ancora, sia pure per alcune arterie soltanto, sulla via del pedaggio? Non sarebbe il caso, piuttosto, di rivedere la questione da capo, anche sulle autostrade già esistenti, per trovare il modo di farle funzionare a dovere, per ottenere, finalmente, che sgravino realmente le strade parallele, nel quadro di un unico programma di organizzazione del traffico? »

Senatore De Unterrichter, come vede ci sono molte cose da fare, e al pedaggio sono molti i contrari.

DE UNTERRICHTER, *relatore*.
Sono contrario anch'io.

SOLARI, *relatore di minoranza*. Lo articolo prosegue: « Negli Stati Uniti, ad esempio, il grande programma di costruzione della rete stradale interstatale comprende anche il riscatto di autostrade a pedaggio esistenti e non è difficile prevedere che, una volta inserite nel sistema interstatale, queste verranno liberate da ogni sorta di pedaggio ». L'articolo conclude: « La discussione in Parlamento dovrà essere ampia » ed è stata ampia abbastanza, ma non approfondita. « Se sarà necessario il programma dovrà essere riveduto e perfezionato » e lo abbiamo chiesto, onorevole Ministro « e poi ancora discusso in tutti i suoi aspetti. Non è questione di iniziare i lavori con qualche mese di anticipo; conviene iniziarli soltanto sulla base di un programma organico, dettagliato, solido.

La fretta è cattiva consigliera. Ricordiamo, ora, la cerimonia, per l'apertura dei lavori dell'Autostrada del Sole, nel 1956. I dirigenti della concessionaria illustravano

al Presidente della Repubblica le caratteristiche della nuova autostrada e gli enumeravano i ponti, i tombini, le stazioni, i cavalcavia che ci si avviava a costruire tra Milano e Napoli. Una cerimonia bellissima. Ma l'ingegner Cova, direttore generale dell'Autostrada, più tardi ne scriveva: « A distanza di tre anni si può affermare che quella cerimonia fu soltanto un atto di fede. Non esistevano, infatti, in quel momento, nè gli strumenti tecnico-amministrativi, nè un progetto esecutivo, nè infine un piano finanziario concreto ». Queste sono le parole testuali del padrone delle autostrade italiane.

La situazione è oggi diversa ed il piano finanziario è diverso, ma io direi che è peggiore ancora, come abbiamo ampiamente detto e dimostrato nella nostra relazione. Ed in questo sono confortato dagli ingegneri del traffico che in un convegno tenuto a Milano dalla loro Associazione, nel marzo scorso, hanno approvato all'unanimità un documento che tra l'altro dice:

« L'esame tecnico del disegno di legge ha dato tuttavia la sensazione che più che di un piano si tratti di un semplice schema, peraltro non completo, riguardante la previsione di nuove arterie.

« Trattandosi in ogni modo di un programma prevalentemente finanziario di grande portata, che si richiama allo sviluppo delle economie delle regioni, sembra che un tale programma debba presumere un completo ed effettivo coordinamento almeno con gli investimenti previsti nell'altro settore dei trasporti terrestri, e cioè quelli ferroviari.

« ... Si è tuttavia costretti a lamentare ancora una volta la notevole preponderanza data allo sviluppo delle autostrade rispetto a quello delle strade ordinarie, il che non sembra possa risolvere il problema generale della viabilità.

« ... Il disegno di legge prevede poi uno stanziamento di 500 milioni per la redazione dei progetti di massima delle autostrade per gli anni 1961-62 e 1962-63, mentre sembrerebbe assai più fruttifero utilizzare una congrua parte di tale somma per lo studio accurato di un piano regolatore riguardante l'intera rete stradale di grande comunicazione ».

Nell'aprile scorso tutti i docenti di tecnica ed economia dei trasporti delle Università e dei Politecnici hanno inviato una lettera al Presidente del Consiglio e ad altre personalità, tra cui anche a lei, onorevole Zaccagnini, nella quale così concludono: « Si auspica una coerente politica ed un efficace coordinamento degli investimenti, in tutto il settore dei trasporti terrestri, finora assolutamente mancati ».

Come vedete, onorevoli colleghi, tutti i tecnici competenti sono dello stesso nostro avviso.

Ma se lei, onorevole Ministro, non si è scomposto per queste voci, tanto meno si scomporrà se le cito l'« Avanti! », il quotidiano del mio Partito che ha tenuto un « Processo alle autostrade » con un ampio dibattito presso la redazione romana, sul Piano governativo, al quale hanno partecipato l'ingegnere Gra, ex direttore generale della A.N.A.S., il dottor Bonacina, consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il professor Paresce, docente di politica economica all'Università di Messina, l'ingegner Cova, amministratore delegato della società concessionaria dell'Autostrada del Sole, ed altri ancora.

Il dottor Bonacina, limitandosi ad un esame di priorità nel settore dei trasporti, ha detto: « Tra le ragioni per cui ci si deve opporre alla politica che si vuol perseguire vi è la pressione degli interessi monopolistici dei grandi fabbricanti di automobili, dei petrolieri, dei fabbricanti della gomma, dei cementieri che, come incontrollatamente decidono per i propri investimenti sia in senso settoriale che territoriale, così chiedono sia deciso dallo Stato per gli investimenti da lui finanziati. Del resto, proprio per il caso delle autostrade, basterà rammentare la famosa iniziativa della S.I.S.I., che faceva capo alla F.I.A.T., all'Italcementi ed alla Pirelli, per averne la conferma. Un'altra ragione, e a questo fine chiederei maggiori notizie all'ingegner Cova, mi pare stia nel fatto che il presente programma autostradale è una ancora di salvezza lanciata all'Autostrada del Sole. Se non erro tutti i fondi stanziati per l'intera autostrada sono stati già ingoiati dai tracciati costruiti o appaltati fino ad

oggi, per cui è restato privo di finanziamenti il tracciato Roma-Firenze. Questo spiegherebbe molte cose: il programma nel suo complesso; il tira e molla sulle varianti per la Firenze-Roma; il trasferimento a un nuovo grosso carrozzone dell'I.R.I. di tutte le autostrade A.N.A.S., soprattutto di quelle redditizie e già ammortizzate del Nord; l'incredibile sistema di finanziamento escogitato dal disegno di legge approvato dal Governo, e via dicendo ». L'ingegner Cova non è intervenuto nel dibattito; ha ascoltato soltanto. Aveva evidentemente altre preoccupazioni, e si sarà chiesto che cosa succederebbe alla F.I.A.T. se non si collocassero le automobili previste nel suo programma.

Non siamo dei cinici per dire che questo non ci importa nulla, onorevoli colleghi, ma diciamo che qualsiasi industria deve regolare la produzione sulla domanda e non forzare quest'ultima a proprio uso e consumo. Anche se la strada è « un mezzo propulsivo per le comunicazioni », non v'è dubbio, direi al senatore Spagnoli, se fosse presente, che deve esserlo spontaneamente e non con forzature da parte delle industrie automobilistiche. Non sono perciò d'accordo con l'ingegner Cova che vorrebbe portare con gli autocarri gli ortofrutticoli verso il Nord. I prezzi migliori per i trasporti a lunga distanza sono dati dalle ferrovie e non dalle strade, quando naturalmente nei costi si tenga conto di tutti i fattori che li costituiscono. Un eminente collega di quest'Assemblea cui ha mostrato oggi stesso un articolo da lui scritto 22 anni fa, ove si scriveva della situazione delle ferrovie italiane intorno all'inizio del secolo, quando era impedita la costruzione di strade statali perchè le ferrovie erano considerate « strade nazionali » per cui erano autorizzate solo le strade minori. Questo sistema è stato cambiato soltanto con una legge del 1928. Oggi invece si ammette e si consente tranquillamente in Italia la più assurda concorrenza tra le strade e le ferrovie, le quali ultime sono un grosso patrimonio di tutto il popolo italiano.

I prezzi migliori per i trasporti — dicevo — specie per le lunghe distanze, sono dati dalle ferrovie e non dalle strade. Noi parliamo però lingue diverse, onorevoli colleghi,

o meglio non si parla nessuna lingua quando si tace del tutto di questi problemi di coordinamento, che sono sempre inseriti nei problemi di sviluppo economico. A questo proposito ha detto bene il professor Paresce, sempre nel dibattito all'«Avanti!», facendo specifico riferimento al Sud. Egli si è, tra l'altro, così espresso: «Il problema del Sud non è oggi guardato più come qualche anno fa come un problema di infrastrutture. La politica delle infrastrutture è fallita, lo ha confessato financo colui che ne è stato un principale artefice, il quale finalmente ha dovuto riconoscere che non sono più le infrastrutture che interessano il Sud, ma sono — senatore Crollanza, e tutti voi colleghi del Sud, mi rivolgo a voi, affermando che il Sud sta a cuore a tutta l'Italia — «addirittura le strutture economiche nuove, sono le strutture produttive. E le autostrade, per quanto riguarda il Sud, rappresentano indubbiamente qualcosa che viene dopo, dopo che noi avremo creato nel sud determinati centri industriali. Allo stato attuale, se mai, uno sviluppo delle strade locali ha una grande importanza, superiore alle stesse autostrade».

Ecco perchè è giustificata l'autostrada o la grande strada nella regione industrializzata della Liguria — ad esempio — e si può parlare invece di strade minori in altre regioni, compresa la mia, se volete, che pure è ad un livello di industrializzazione sufficientemente elevato.

Non siamo d'accordo sulle strade, figuriamoci a quale distanza siamo se pensiamo alle ferrovie. In una recente seduta della 7ª Commissione, onorevole Zaccagnini, lei ha detto che «non c'è da stupirsi» se con le ferrovie non si conclude. Cosa voleva dire? È un mezzo di trasporto che appartiene alla luna? Purtroppo il suo «non c'è da stupirsi» è un fatto reale, cioè non si conclude perchè a livello di Governo non sapete fare le cose in modo razionale. Questa è la nostra accusa specifica. Eppure a livello di Governo avete costituito quel Comitato interministeriale per le comunicazioni che ho ricordato prima, e che può diventare una vostra benemerita, anche se è venuto a seguito delle nostre insistenze. Perciò approfittiamo di questo fatto nuovo, sfruttiamo la costitu-

zione del Comitato sottoponendogli subito il piano autostradale, contestualmente al programma di potenziamento ed ammodernamento delle altre strade da una parte e delle ferrovie dall'altro.

A questo proposito badate a non fare come lo struzzo, onorevoli colleghi della maggioranza! Attenti che quando metterà la testa fuori dalla sabbia dovrà raccogliere i cocci, cioè dovrà riparare i danni di questo piano. E il problema ferroviario finirà col non venir mai a una razionale maturazione anche se il ministro Spataro ha annunciato, domenica scorsa, a Milano che è pronto un disegno di legge per un finanziamento di 800 miliardi di lire. Non si risolvono i problemi solo con i finanziamenti: bisogna sapere innanzitutto come conviene impostarli in forma coordinata e pianificata. Questo è il punto.

Non è vero, senatore De Unterrichter, che «è stato studiato il coordinamento tra i vari sistemi di trasporto ed il programma armonico di sviluppo», come scrive lei nella sua relazione. Se questi studi ci fossero, di grazia, perchè si continua a procedere alla cieca? Il parere della 5ª Commissione dice che «l'intervento dello Stato nel settore delle autostrade si pone come esigenza prioritaria». Ma non ha arrossito nello scrivere quelle parole l'estensore del parere della 5ª Commissione, il senatore Spagnoli che non è presente? Dovrebbe infatti dimostrarci che è stata fatta una valutazione completa delle diverse priorità, e che le singole scelte sono state adeguatamente ponderate, prima ancora di essere definite.

Soffermiamoci sulla rete viaria: chi ha fatto un bilancio complessivo dei nostri bisogni stradali, come, dove e quando? Quando vi fosse, e non vi è, vi è anche la dimostrazione che la prima ed unica cosa alla quale provvedere sia la costruzione di nuove autostrade, e per giunta a pedaggio?

Questo compito spetta al Parlamento sulle informazioni del Governo e perciò non sono d'accordo sulla critica fatta alla nostra relazione dal senatore Sacchetti. La legge-quadro che noi proponiamo, collega Sacchetti, non va discussa e concordata con le amministrazioni locali, bensì discussa e votata in Parlamento, per fissare quelle priorità di carattere gene-

rale che assicurino un valido aiuto agli Enti minori, onde essi possano uscire dalla gravissima crisi in cui si dibattono per scarsità o per mancanza assoluta di disponibilità finanziarie. Si tratta quindi di fissare nelle grandi linee una efficiente e precisa politica di investimenti nei trasporti, senza menomare le autonomie, da quelle regionali che attendiamo, a tutte le altre minori.

Nel parere della 5ª Commissione si qualifica la politica dei passati Governi e anche di quello attuale come una politica di « aggressione » delle carenze nelle nostre attrezzature di base. Dire che questa è una esagerazione non è dire poco. Per essere nel giusto si dovrebbe dire che questa è un'affermazione falsa. Il relatore per la 5ª Commissione ha scritto che « la politica degli interventi è stata coordinata armonicamente con la politica di sviluppo », mentre il dibattito a Montecitorio — vorrei dire al senatore Spagnoli — ha messo in evidenza che è mancata qualunque programmazione, qualunque coordinazione, qualunque integrazione reciproca tra i diversi investimenti nel quadro di una politica di sviluppo, ed il primo a riconoscere questo è stato il ministro per il Mezzogiorno onorevole Pastore.

Vale la pena di continuare, onorevoli colleghi? È più che chiaro che sul significato delle priorità non ci intendiamo; la parola è italiana, ma il significato che essa ha per voi e per noi è profondamente diverso.

Vado perciò verso la conclusione con qualche preciso rilievo sulla parte tecnica del finanziamento e su altri aspetti non trascurabili. Il collega Roda, ha fatto ieri un discorso solido e documentato, dicendo giustamente che questo disegno di legge si può chiamare « la legge del frac »: si vuol mettere l'abito da società e non si ha neppure in casa la giacca di fustagno.

Ha fatto bene a leggere un brano della relazione della concessionaria dell'Autostrada del Sole, dove si dice che questo progetto non è stato fatto dal Governo, così da dimostrare che questo disegno di legge non è di iniziativa governativa; con quell'affermazione non resta salva per voi neppure la forma!

Vi avranno certamente turbato le importanti precisazioni fatte dal collega Roda cir-

ca le esenzioni fiscali, le facilitazioni alle concessionarie, e l'ammontare delle esenzioni sulle imposte consumi (ha calcolato che si tratta di un milione e mezzo ogni chilometro). Vi avrà colpito quanto detto intorno alle leggi esistenti e al loro parziale adempimento, eccetera.

Il costo per lo Stato delle nuove autostrade, poi, è stato precisato nella nostra relazione: un calcolo è presto fatto: considerando 100 la spesa presunta, 4 per 30 fa 120, cifra che finisce col dare lo Stato; e, considerando il costo del denaro al 6,50 per cento, capitalizzando si ha un contributo, al valore attuale, del 54 per cento della spesa; contributo che si eleva al 64 per cento con le esenzioni e le altre facilitazioni. Siamo di fronte quindi a condizioni ben più onerose in confronto dell'attuale contributo del 33 per cento: siamo al doppio, e non lo si giustifica con l'argomento che si tratta d'un diverso sistema di finanziamento.

Sono cose gravi, onorevole Ministro, a mio giudizio, sono molto gravi, e ve ne sono altre ugualmente gravi

Il contributo dello Stato sarà dato all'I.R.I. sul consuntivo e ai privati sul preventivo del costo di costruzione. Si tratta quindi di un'ancora di salvezza lanciata alle società concessionarie. Dopo le disavventure dell'Autostrada del Sole, non si vogliono correre più rischi e si vuol essere invece garantiti al cento per cento.

Ci è stato detto ieri dal nostro collega Roda che l'Autostrada del Sole ha avuto un supero; tra spesa presunta e consuntivo, del 40 per cento.

Nulla obietta al riguardo il parere della 5ª Commissione, ed anzi giustifica il trasferimento all'I.R.I. di tutte le autostrade A.N.A.S., per la maggiore attitudine del primo a ricorrere al mercato dei capitali; dimostrando che, invece, anche l'A.N.A.S. può emettere obbligazioni e, come giustamente ha detto il senatore Fortunati, non si tratta di problema finanziario, perchè i mezzi si trovano e gli strumenti bisogna lasciarli dove stanno di casa più adeguatamente.

Ci vogliono fare intendere che l'A.N.A.S. è meno capace dell'I.R.I. — perchè ora l'I.R.I. si è attrezzata con l'Autostrada del Sole — che è meno adeguata, per difetto di

struttura, a gestire economicamente l'attività di costruzione e di esercizio delle autostrade?

D'accordo che l'A.N.A.S. è un'amministrazione male strutturata, ma questo è un motivo di più per criticare il Governo, e noi possiamo farlo a buon diritto, onorevole Ministro Zaccagnini, giacchè al suo predecessore, in occasione della recente riforma di struttura dell'A.N.A.S., avevamo formulato proposte intese a trasformare l'azienda di Stato in un complesso industrializzato e veramente autonomo dalle inframmettenze politiche e ministeriali. Naturalmente, le nostre proposte non vengono approvate mai, e così è stato anche in quel caso.

In risposta alle tante nostre critiche è probabile che lei, onorevole Ministro, ci ricordi quanto già detto nella relazione governativa, che con l'attuazione del piano vi sarà, tra dieci anni, un incremento del reddito nazionale calcolato in circa 2.300 miliardi. Grossa cifra!

Non so come si è fatto il calcolo, e voglio ammettere che sia giusto, ma osservo che se lo stesso impegno di spesa fosse invece rivolto ad altri obiettivi, sarebbe facile presumere che l'incremento del reddito potrebbe essere quanto meno uguale, senza considerare gli infiniti altri aspetti positivi che il collega Fortunati ha richiamato a questo proposito.

Anche rimanendo nel settore dei trasporti, perchè non si calcola l'incremento del reddito per un'eguale spesa tra tutte le infrastrutture dei trasporti stessi? Come vedete ci è stato detto solo quello che conviene per accreditare meglio la proposta in discussione. È facile far così, e così si sfugge per la tangente!

Anche la 5ª Commissione è andata alla ricerca solo di ciò che conviene sostenere perchè il provvedimento passi. Si leggono, infatti, dati statistici fasulli, o fittizi se più vi piace, sui turisti stranieri che vengono in Italia per via stradale.

Ancora ieri il senatore Spagnoli è tornato su questo argomento delle statistiche del turismo, ma per ripetere dati sbagliati. Abbiamo detto nella relazione, ed oggi lo ripeto, che devono essere logicamente distinti i turisti dagli escursionisti o gitanti per meno di 24 ore. Orbene il movimento dei turisti entrati in Italia nel 1959 è avvenuto per il 45,3

per cento via strada e per altrettanto via ferroviaria; vedi caso! la stessa percentuale del 45,3 per cento. L'altro 9,4 per cento è avvenuto per via aerea o navale.

In rapporto al 1949, il numero dei turisti è aumentato di 3,97 volte via strada e di 3,24 volte via ferroviaria; gli indici non sono identici, però sono abbastanza vicini.

Finiamola col dire che il mezzo più massiccio è dato dalla strada, specie se si considera che nel Sud i più vanno in treno; e teniamo conto invece che, specie per le lunghe distanze, le ferrovie hanno una maggiore attitudine a servire a prezzi bassi il turismo di massa.

Il senatore Spagnoli ha ritenuto ieri di polemizzare, asserendo che le idee esposte nelle relazioni di minoranza sono inconciliabili con il vigente sistema economico del nostro Paese, o qualcosa del genere.

Per quanto riguarda le nostre direttive, sappia il senatore Spagnoli che esse si conciliano perfettamente con un'economia anche di mercato, purchè programmata e coordinata. Non pretendiamo, quindi, che accettiate la nostra ideologia! Una politica programmata e coordinata la fanno ormai in molti Paesi del mondo occidentale. Perciò, queste fughe per la tangente non sono consentite!

Credo, per concludere, di avere detto abbastanza a riconferma delle regioni esposte nella nostra relazione, e insisto sulle pregiudiziali in essa contenute.

Le ragioni del nostro « no » a questo disegno di legge le abbiamo diffusamente spiegate, e siccome nella discussione generale non si è minimamente risposto ai nostri quesiti, abbiamo presentato alla Presidenza l'ordine del giorno che vi leggo:

« 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 ».

Onorevoli colleghi, avrete osservato che non chiudiamo con durezza: infatti, pur senza illusioni, noi invitiamo voi e il Governo ad una più matura elaborazione del piano, e quindi non chiediamo il rigetto puro e semplice. Abbiamo parlato ai sordi? Ce lo dirà nella sua replica, lo ripeto ancora, lei onorevole Zaccagnini, e voglio sperare che non sfuggirà alle nostre solide confutazioni e al dovere di prendere in attento esame le nostre proposte. Ma se così non fosse, noi dovremmo denunciare davanti a questa Assemblea e davanti al Paese la vostra responsabilità, la mancanza di volontà di far bene, e quindi la grave colpa che farebbe carico al Governo ed alla maggioranza che lo sostiene. *(Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE UNTERRICHTER, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mia relazione che accompagna il provvedimento di legge sul quale stiamo discutendo era stata pensata prima di tutto su un piano tec-

nico: io mi illudevo infatti che la discussione sarebbe rimasta sul piano tecnico. Viceversa, dai colleghi delle sinistre, la discussione è stata portata su un piano ideologico... *(Interruzioni dalla sinistra)* Lasciatemi dire! In realtà voi non fate la questione delle autostrade, ma sollevate le questioni della teoria economica che dovrebbe presiedere alla impostazione del piano autostradale, quando non volete ammettere che questo piano vi disturba per quello che può significare per l'economia del nostro Paese, per i vantaggi che l'economia del Paese può trarne. *(Interruzione del senatore Roda. Proteste dalla sinistra).*

DE LUCA LUCA. Il senatore Roda ha dimostrato che sono state le grandi società azionarie che vi hanno consigliato il piano!

DE UNTERRICHTER, relatore. Qualche risposta mi riservo di darla, onorevoli colleghi, anche su questo argomento specifico. Veniamo dunque anzitutto alla famosa questione dei piani.

Io penso che più di uno dei colleghi che hanno parlato dei piani non abbia una visione tecnica precisa di cosa sia un piano territoriale, del tipo indicato dagli urbanisti che in questa materia hanno interloquito.

FORTUNATI. Sei tu, De Unterrichter, che non conosci che cosa è un piano urbanistico!

DE UNTERRICHTER, relatore. E allora, professor Fortunati, mi permetta di ricordare l'opinione dell'Istituto nazionale di urbanistica, che di questa materia si preoccupa, e che ha il compito di indicare al Paese la via da seguire. Ebbene, l'Istituto in questione ha presentato una concreta « Proposta di legge generale per la pianificazione urbanistica ». È una proposta nuova, meritevole di tutte le attenzioni, anche se naturalmente andrà valutata in modo definitivo dai politici. Ebbene, quali sono i suggerimenti su quello che dovremo fare? Leggiamo nella "Nota introduttiva": « È infatti prevista in questa legge l'istituzione, in tutte le regioni, di un certo numero di Enti compren-

soriali per la pianificazione territoriale. Sono enti di diritto pubblico, retti da assemblee delle quali faranno parte democraticamente gli enti locali (Province, Comuni e Camere di commercio) e i rappresentanti dei Provveditorati alle opere pubbliche e dei vari Ministeri. Dotati di un attrezzato organo tecnico urbanistico, gli enti comprensoriali hanno una funzione di estrema importanza: quella di propugnare, dirigere, sostenere la pianificazione urbanistica in tutto il territorio della regione. Essi debbono provvedere a raggruppare i territori comunali sui quali la pianificazione territoriale si esercita. Pianificazione che non è quella adombrata dalla vecchia legge urbanistica attraverso i piani territoriali di coordinamento, ma piuttosto quella attiva nell'ambito di una specie di super-regione urbanistica, concretamente proporzionata all'economia e al carattere di omogeneità dei territori».

Ora, io non voglio discutere sull'ortodossia di questa impostazione; ma prendo atto che alla base del nostro piano autostradale dovrebbero stare dei piani redatti con questi criteri.

Nella stessa relazione si dice ancora: « La urbanistica non pretende certo di sostituirsi al politico, al quale spetta la pianificazione nel significato più ampio della parola ». Noi dai tecnici dobbiamo farci dare dei lumi, dobbiamo farci approntare dei dati, ma poi la decisione spetta a noi politici, cioè al Parlamento e al Governo. E non crediate che questo piano di nuove costruzioni stradali e autostradali, sia pure con tutte le lacune che voi denunciate e su alcune delle quali possiamo anche essere d'accordo, non sia stato studiato, non sia frutto di meditazione e di uno sforzo di coordinamento. Vi dico anche di più: non crediate che questo piano, sulla base delle discussioni che avvengono qui dentro, nei limiti consentiti dalla legge che approveremo, non possa essere corretto per renderlo più perfetto ed aderente alle varie necessità.

È evidente che se noi vogliamo affrontare ed eliminare le difficoltà che affliggono il nostro Paese, non possiamo aspettare la redazione di piani del tipo che ho ricordato. Qui è stato richiamato dal senatore Roasio il nuovo piano della Valle d'Aosta, che io non

conosco. Conosco però il primo piano territoriale della Valle d'Aosta, dovuto alla volontà di un reazionario, secondo voi, colleghi della sinistra, cioè il compianto ingegner Olivetti, il quale già 12 anni fa si ebbe a preoccupare della necessità di preparare un piano per la sua regione e ne finanziò a sue spese la redazione. Il piano che voi citate oggi porta un titolo interessante e che dovrebbe aprirci gli occhi. Il titolo è: « Programma straordinario di opere pubbliche relative alla apertura dei trafori alpini »; è un piano che si è redatto per mettere a frutto tutto quel fermento che sarà determinato dall'apertura dei due trafori alpini, quello del Monte Bianco e quello del S. Bernardo: il primo consentirà l'accesso di 150 veicoli ogni ora nella Valle d'Aosta, il secondo prevede l'accesso di 300 veicoli ogni ora. Ebbene, il supplemento di movimento dato da questi 450 veicoli è tale che gli uomini accorti della Valle d'Aosta si sono preoccupati subito delle possibilità che si determineranno nella zona con la realizzazione dei due trafori. Io mi auguro che il nostro piano autostradale, che voi tanto criticate, impegni in futuro il Paese alla redazione di piani analoghi a quello della Valle d'Aosta per mettere a frutto tutte le possibilità che verranno determinandosi.

Nella mia relazione ho cercato di circoscrivere il problema dell'attuazione di un piano autostradale ed ho affermato che la configurazione geografica del nostro Paese e la situazione urbanistica esistente sono così chiare e pongono dei vincoli così precisi che un piano autostradale fondamentale (io l'ho definito così, e parleremo poi anche di quella cartina che ha suscitato critiche) poteva essere redatto senza perplessità e dubbi di rilievo.

Si tratta, in quel piano, più che di prevedere quello che succederà, di provvedere ad eliminare degli inconvenienti che sono deleteri per la vita del nostro Paese, inconvenienti dati da due elementi: insufficienza della rete stradale e distanze eccessive. Se noi guardiamo la carta geografica ci accorgiamo che il nostro Paese soffre di una configurazione troppo estesa e disunita; un giorno sarà la nostra ricchezza, ma oggi il Paese ne soffre

Ho accennato al fatto che, quando parliamo di autostrade e di strade, senza saperlo parliamo dello stesso problema. Ci si dice: voi pensate alle grandi strade, ma non pensate alle piccole arterie che sono quelle che creano le difficoltà, che sono quelle praticate dalla gente che non ha macchine potenti e che deve andare al lavoro tutti i giorni.

Onorevoli colleghi, è vero che vi è una difficoltà di circolazione anche sulle strade minori, ma vi è stato già ricordato che il sistema stradale di un Paese è come il sistema circolatorio di un corpo, in cui vi sono i piccoli vasi che confluiscono verso i vasi maggiori. Si può ridere, onorevoli colleghi, ma la realtà è questa. È come il sistema delle acque, in cui vi sono dei rivoli modesti che confluiscono verso i grandi fiumi. Così è in un certo senso il nostro sistema autostradale: dove le linee di traffico secondario convergono verso le direttrici principali abbiamo un traffico eccessivo, e dobbiamo provvedere. Con le grandi arterie noi realizziamo due cose. Prima di tutto, adeguiamo le strade al traffico e alle distanze, poi alleggeriamo le strade secondarie, perchè, se facciamo buone strade principali, tutti si porteranno su quelle per spostarsi più rapidamente.

Ieri un collega parlava della Lucania e della Calabria e diceva: voi non vi rendete conto delle difficoltà stradali che abbiamo laggiù. Ebbene, il problema della Calabria, il problema della Lucania non lo risolveremo certo solo con le autostrade, ma l'elemento fondamentale per tutti sarà l'autostrada. (*Interruzione del senatore Fiore*). Bisogna arrivare per esempio da qui fino a Catanzaro in poche ore (non più di 6-7). Sarà servito un po' meno bene il tratto dal mare a Catanzaro, finchè non sarà ultimata la strada dei due mari, ma quello che è essenziale è fare le centinaia di chilometri tra Roma e S. Eufemia a velocità sostenuta; che sia di 90, 100, 110 chilometri, poco importa, ma sia velocità sostenuta. Bisogna percorrere così le centinaia di chilometri e poi, finchè non potremo provvedere meglio, vi saranno le ultime decine di chilometri di strade meno agevoli.

Vi è anche una ragione per la quale non si può, in certe zone, provvedere meglio, e questa ragione consiste nella configurazione tor-

mentata del terreno, che non consente che la costruzione di strade con manufatti troppo costosi. Dov'è che si può giustificare economicamente un manufatto di mole notevolissima? Laddove si riesce a convogliare un traffico notevole. Non è possibile fare un ponte che costi due miliardi per servire un paese di poche migliaia di abitanti. Sarebbe desiderabile, ma non è economicamente possibile. In un primo tempo dobbiamo accontentarci di far superare le grandi distanze con delle strade adeguate e sicure; questo non vuol dire affatto trascurare la viabilità minore.

Si è anche detto: con questo piano voi mettete l'ipoteca sui nostri bilanci fino al 2000. E ci si scandalizza a parlare del 2000; sembra che il Governo e il Parlamento che approvano questo provvedimento di legge siano dei visionari che pensano al 2000, come se una Nazione non dovesse avere la stessa previdenza del singolo cittadino. Chi di noi non si è trovato ad impegnarsi in operazioni economiche per dieci, venti, trent'anni? Basta pensare a chi si è fatta la casa con un mutuo. Guardate che qui, su un piano nazionale, il problema non è dissimile. È evidente che non avendo i soldi da spendere subito, dovremo ricorrere ad un debito il cui rimborso possa essere diluito nel tempo.

Si è parlato del problema dei pedaggi; siamo d'accordo tutti, senatore Solari, che l'autostrada deve essere esente da pedaggi per svolgere in pieno la sua funzione, ossia per essere a disposizione di tutti i cittadini, per richiamare tutti i cittadini a servirsi di quella grande arteria e alleggerire così le arterie minori. Ma è una realtà che quando non si hanno i soldi per realizzare le autostrade, allora bisogna chiamare a contribuire anche gli utenti dell'autostrada. E questa non è un'invenzione dei nostri tempi, ma è una cosa che avevano inventato già i nostri antenati che, quando non avevano i soldi per fare un ponte, si mettevano d'accordo e costruivano il ponte facendo un grande debito per poi pagarlo con i pedaggi.

P I C C H I O T T I . In maniera onesta.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. E vengo all'onestà dal punto di vista economico, senatore Picchiotti. Questi pedag-

gi da chi sono fissati? Dai concessionari? No, sono fissati dal Governo e nel nostro disegno di legge si prescrive che il Governo deve tenere conto anche delle condizioni ambientali. L'economista puro direbbe: deve tener conto solo delle condizioni economiche. E, intendiamoci, a volte nei problemi economici di questa mole è difficile prescindere dalle condizioni economiche senza gravare poi sulle spalle della collettività. In ogni modo, le tariffe che si sono approvate fino ad oggi hanno dimostrato di non essere eccessive; ma vi è uno strumento per impedire che queste tariffe contribuiscano ad arricchire chissà chi; e dico chissà chi perchè fino a che noi dobbiamo pagare un interesse del 6-7 per cento ad una banca, questa non realizzerà grandi margini di guadagno, perchè, così come è la nostra struttura economica, il 6-7 per cento le banche lo spendono per sopperire alle spese di mantenimento degli uffici, degli impiegati, eccetera. Le tariffe applicate fino ad oggi nelle autostrade non sono state mai brillanti, saranno state forse onerose per gli utenti ma non brillanti certo per i proprietari delle autostrade; più di un ente ha dovuto domandare aiuto allo Stato e restituire la strada allo Stato.

Sono però convinto che, quando avremo una rete autostradale, i pedaggi potranno portare degli incassi notevoli e forse impreveduti. Ed allora occorre uno strumento: o inserire nella legge la possibilità della risoluzione anticipata delle convenzioni, oppure inserirla nei disciplinari delle convenzioni, perchè è possibile già nei disciplinari prevedere i casi nei quali lo Stato ha diritto a risolvere le convenzioni, senza oneri particolari, sostituendosi semplicemente nelle posizioni debitorie al concessionario. Questa clausola, o nella legge o nei disciplinari, è bene che vi sia perchè sono convinto che prima della scadenza dei trent'anni lo Stato sentirà la necessità di rendere tutte le autostrade libere da pedaggi e avrà anche i mezzi economici per farlo. E questi mezzi come se li procurerà? Anzitutto facendo un'indagine economica esatta sulla portata delle autostrade, sui vantaggi economici derivati al Paese dalla costruzione delle autostrade.

Il collega Amigoni ha accennato ieri al problema degli infortuni. Con i suoi calcoli

è arrivato a 500 miliardi all'anno di danni causati all'economia del Paese per gli infortuni stradali. Sentendo quella cifra mi sono un po' meravigliato: mi sembravano molli 500 miliardi all'anno e l'ho fatto presente al collega Amigoni, ma nella discussione con lui ho dovuto persuadermi che il suo conto non è affatto lontano dalla realtà. Non è detto che con la costruzione delle autostrade si economizzeranno 500 miliardi all'anno. No; quello però che è certo ed incontestabile è che i sinistri, sulle autostrade fatte correttamente, a senso unico, su carreggiate separate ciascuna con 2 corsie, con le banchine di sosta, sono al massimo il 20 per cento di quelli che si hanno sulle solite strade a due o tre corsie con traffico non selezionato. Ebbene, non tutto il traffico andrà sulle autostrade, siamo d'accordo, dato che le autostrade non arriveranno in tutti i paesi, però è certo che una percentuale notevole di tutti i viaggiatori-chilometro si sposterà nel nostro Paese su autostrada, un terzo circa. Ed allora bisognerà vedere cosa è un terzo di quei 500 miliardi. È più di 150 miliardi? Se da conti esatti, da indagini statistiche esatte accertassimo anche che sono 70-80 miliardi all'anno, ebbene penso che qualsiasi Governo saggio troverebbe il modo di riscattare le autostrade e liberarle dal pedaggio, perchè il vantaggio che ne deriverebbe all'economia nazionale sarebbe notevole. Quindi sui pedaggi siamo tutti d'accordo: pagarli è una necessità alla quale dobbiamo sottostare non avendo i soldi per costruire autostrade senza pedaggi.

R O D A . Mi si perdoni un'interruzione. (*Interruzione del senatore Tartufoli*). Lei, senatore De Unterrichter, pone inutilmente il problema dei pedaggi perchè il problema è un altro. Quando entriamo nell'ordine di idee della concessione ne scaturisce il pedaggio, questo è chiaro: se noi vogliamo far fare le autostrade dai concessionari e darle in concessione, allora non c'è altra alternativa che il pedaggio. Il problema non è pedaggio sì o pedaggio no, il problema è un altro: dobbiamo darle in concessione o gestirle noi? Questo è il punto?

T A R T U F O L I . Questo è un ragionamento da commercialista quale sei tu.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Senatore Roda, mi consenta di non essere di questo avviso e di spiegarle perchè. Abbiamo delle autostrade costruite dalla A.N.A.S. e lei sa che anche su queste paghiamo il pedaggio. Possiamo avere delle autostrade costruite da altri e, 5 anni dopo la costruzione, lo Stato può dire al concessionario: spostati di là che mi sostituisco io ai tuoi oneri e libero le autostrade dal pedaggio. È una cosa che sono convinto si arriverà a fare... (*Commenti dalla sinistra*).

RODA. Questo è un sogno, caro amico, è un tuo sogno.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Guai se non avessimo certi sogni; il nostro Paese progredisce anche attraverso la realizzazione di certi sogni. Ad ogni modo ho detto altra volta in quest'Aula che uno studioso di questi problemi, un americano spiritoso finchè si vuole ma un economista, ha detto che gli automobilisti il pedaggio sulle autostrade lo pagano sia che le autostrade le abbiano sia che non le abbiano, perchè le perdite che si hanno percorrendo invece di autostrade strade comuni sono tali, che il pedaggio lo si paga ugualmente senza accorgersene; quando, per esempio, ci muoviamo sulla Via Aurelia a 25 chilometri all'ora, il tempo, il consumo di carburante, il rischio della vita che nessuno di voi valuta, ma che ha un valore concreto, sono tali per cui noi paghiamo un pedaggio oneroso senza accorgercene.

FORTUNATI. L'ideale sarebbe che le automobili non andassero oltre una certa velocità.

RODA. Come nelle autostrade americane a tre corsie.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Possiamo parlare anche della velocità. È noto che quando in Inghilterra facevano camminare, sia pure a passo svelto, un manovratore davanti al treno con la bandierina rossa, i saggi erano convinti che fosse esagerata la velocità di quei convogli.

Ma poi pensiamo ai nostri treni che sulle linee secondarie, che criticiamo tutti, viaggiano ancora a 45-50 chilometri di media; se

possiamo, prendiamo il rapido pur sapendo che andare fuori binario a 100-150 chilometri orari è più pericoloso che andar fuori a 20 chilometri di velocità. E questo vale per tutti i settori.

FORTUNATI. Dal punto di vista tecnico non è affatto vero che man mano che cresce la velocità su una strada unidirezionale diminuisca il rischio. Lei sa che sulle Dolomiti non avviene mai alcun incidente. Quando una macchina è lanciata a 120 chilometri non c'è nessuna strada unidirezionale che eviti il rischio dello scoppio di un pneumatico.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. C'è chi non crede alle statistiche, però in questo settore, da tutte le statistiche fatte, e sono molte, è risultato che gli incidenti riferiti al veicolo-chilometro si riducono a 1/5-1/8 di quelli che si hanno sulle strade normali. Lo so anch'io, anche sulle autostrade accadono incidenti, ma sono rari. Capirei che mi si smentisse dicendo: guarda, sulla tale autostrada si sono controllati tanti milioni di veicoli-chilometro e si sono avuti tanti incidenti, ma voi non mi dite questo. Sulla Londra-Birmingham, che è una delle autostrade più moderne d'Europa, forse la più moderna, fatta a tre corsie e banchina di sosta per ogni carreggiata, accadono più incidenti che sulle altre autostrade, perchè quando si passa dalle due corsie alle tre corsie i rischi cominciano ad aumentare.

Vi è ora un altro argomento che merita di essere toccato: la questione dei monopoli. Talvolta quando si criticano i monopoli si può aver ragione; ma che si venga a dire, in materia di autostrade, che sono i monopoli che vogliono fare le autostrade, perchè altrimenti non venderebbero macchine, e che vendendo le macchine lo fanno a danno della nostra economia, allora non ci siamo più.

Anzitutto, vorrei pregarvi di meditare su un fatto... (*Vivaci proteste dalla sinistra*).

TARTUFOLI. Sono buffonate.

FORTUNATI. Vaglielo a dire a Fanfani che sono buffonate! Perchè non glielo hai detto? Al Congresso di Firenze,

contro i monopoli ha parlato Fanfani, mica noi! Perchè non glielo hai detto allora e perchè quando l'onorevole Fanfani viene qui non lo torni a dire? (*Proteste del senatore Tartufoli*).

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Anzitutto, dicevo, vorrei pregarvi di meditare su un fatto. Da parte vostra si afferma che per soddisfare le esigenze della nostra circolazione stradale — e guardate che non è quella nè delle biciclette nè dei carretti, si tratta di circolazione automobilistica — da parte vostra, ripeto, si afferma che bisogna potenziare la rete stradale secondaria, la rete stradale normale, piuttosto che buttar via soldi nelle autostrade; e accusate i famosi monopoli di stimolare la costruzione delle autostrade. Ma, allora, io chiedo: questi cosiddetti monopoli sono retti da dissennati? Perchè, se fosse vero che intervengono in modo così generoso a stimolare la costruzione di strade che a loro fanno comodo, allora dovrebbero sollecitare il perfezionamento della rete secondaria! La realtà è che i famosi monopoli non sono i promotori del provvedimento sulle autostrade! Sono semplicemente degli operatori nel grande quadro della nostra struttura economica.

S O L A R I. Sono i maggiori interessati!

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. E a proposito di interessati, si viene a dire che le autostrade le vuole la F.I.A.T. e, in sott'ordine, la Pirelli o l'Alfa Romeo! (*Clamori della sinistra*).

Ma non mi avete citato prima una rivista della Pirelli, che critica questo piano autostradale? Ed allora, mettiamoci d'accordo nel senso di definire quali sono i monopoli che vogliono le autostrade!

G R A M E G N A. Tanto si sa che questo piano sarà attuato ugualmente?

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. E poi, vi è un'altra questione ancora; siamo proprio convinti che facciamo bene a pensare che, forse, se limitiamo la costruzione delle autostrade riusciamo a mortificare questi monopoli? Sì, la FIAT la dobbiamo mortificare, non è vero!? Lo dobbiamo mortifi-

care questo « monopolio », questa azienda di padroni che sfrutta la gente! Ma andate a raccontarla a Torino questa storia!

G A I A N I. Sono banalità senza nessun significato.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Rileggete attentamente quello che si è detto! Si è affermato che noi i monopoli li dobbiamo subire, che dobbiamo preoccuparci che non portino la nostra industria ad una caduta verticale, perchè, nel settore economico dell'industria automobilistica, ora si fanno molte automobili, ma poi non sapremo cosa fare quando avremo coperto tutto il suolo nazionale con le autostrade!

Ma, badate, non bisogna distruggere quello che di buono c'è! Non poniamo limiti a questo generoso sforzo che fa il nostro Paese! Non è una parola vuota il miracolo economico, di cui anche la produzione e lo sviluppo automobilistico sono valide componenti.

Non per fare della polemica, ma se alla Russia andassimo a domandare quale industria ci invidia, penso che risponderebbe la FIAT — sono convinto di questo — e poi, forse, ce ne invidierebbe un'altra piccolina, ma gemella, la « Ferrari »! Ce le prenderebbero tutte e due e sarebbero orgogliosi di portarle in casa loro.

E dobbiamo qui accusare la FIAT? Perchè? Perchè fa troppe automobili! (*Vivaci proteste dalla sinistra*).

Non teniamo conto che il 45 per cento di tutta la produzione FIAT lo portiamo all'estero!

G A I A N I. Non significa niente.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. E diamo da lavorare alla nostra gente!

G A I A N I. Nessuno ha detto di distruggere gli stabilimenti della FIAT. La lotta al monopolio significa riforma delle strutture economiche, non eliminazione delle produzioni. Queste sono banalità che non hanno alcun riferimento con le nostre posizioni.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Io sono convinto che, se fosse vero che il piano autostradale stimolerà una maggiore pro-

duzione anche dell'industria automobilistica, non sarebbe questo affatto un argomento per sconsigliarne l'attuazione. (*Commenti dalla sinistra*). Ma si sono dette anche altre cose inesatte che voglio contestare per amore di verità e non per spirito polemico. Si è parlato delle grosse cilindrate, ma si è dimenticato di aggiungere che la nostra produzione automobilistica per circa il 60 per cento fornisce vetture al di sotto dei 700 centimetri cubici, cioè di cilindrata minima, il che potrebbe anche essere oggetto di critiche.

La produzione italiana è orientata verso le piccole cilindrate anche perchè la nostra clientela cerca l'*optimum* del rendimento ma il costo minimo in termini fiscali, forse con una visione limitata da paraocchi. Invece la cilindrata media degli altri Paesi è ben superiore alla nostra. Le macchine che correranno sulle autostrade non saranno solo le macchine dei « signori »; se ci saranno anche quelle dei « signori », esse correranno accanto alle altre, molto più numerose e alla portata di tutti.

La nostra industria in realtà ha fatto dei miracoli, ed abbiamo macchine di cilindrata media (1100-1300 c.c.) che hanno dei limiti di velocità molto elevati. (*Interruzione del senatore Fortunati*). L'ideale è che si arrivi al punto in cui le automobili siano a disposizione anche dei nostri operai; e ci arriveremo. (*Commenti dalla sinistra*). Altri Paesi più fortunati del nostro sono già arrivati a questo traguardo, non solo in America ma anche in Europa.

Viaggiando in Svezia, ho avuto il piacere di vedere in sosta presso i cantieri stradali numerose macchine, in perfetto stato di manutenzione. Ebbene, ho saputo che erano macchine di proprietà degli operai che lavoravano ai cantieri stessi: si trattava di automobili di cilindrata cospicua, di 2 litri-2 litri e mezzo. Io sono sicuro che anche noi arriveremo un giorno a quel traguardo. Però non dobbiamo scandalizzarci se, lungo la strada, sembra che qualche settore vada avanti con maggiore rapidità di altri. Cerchiamo invece di facilitare la corsa a tutti.

Voi invece criticate tutti i nostri progetti, il Piano Verde, il Piano della scuola, il Piano delle autostrade; criticherete forse anche il Piano ferroviario... (*Proteste dalla sinistra*).

Il senatore Roda ieri ha parlato dei briganti della strada. Convengo che nei loro confronti bisognerebbe applicare il Codice con la massima severità. Non crediate però che questa forma di brigantaggio dipenda esclusivamente dall'eccesso di velocità. Si tratta spesso, in realtà, di educazione; l'automobilista che, provenendo da una strada secondaria a 40 o a 30 chilometri all'ora, incrocia o imbocca una strada principale con la pretesa di avere la precedenza, manca di educazione, ancor prima di violare precise norme di circolazione. Io credo che la maggior parte degli incidenti dipenda non tanto dai briganti della strada che eccedono in velocità, quanto dall'impreparazione alla guida. Vi è una grande quantità di utenti della strada che non sanno guidare l'automobile.

CORNAGGIA MEDICI. Finalmente l'ha detto! Ci sono troppi asini della guida. Lo dico forte.

RODA. Gli asini della guida bisogna mandarli a casa senza patente.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Anch'io spesso ho auspicato il ritiro di qualche migliaio di patenti, come provvedimento salutare. Quando vedo davanti a me una macchina guidata maldestramente, penso: a questo bisognerebbe levare la patente; ma debbo convenire che non si può pretendere che tutti siano buoni guidatori e abbiano reazioni rapide. In una società dove tutti i cittadini debbono convivere che cosa è che dobbiamo richiedere a quello che non sa guidare bene? Che abbia una educazione particolare, che abbia coscienza del fatto che non sa guidare. E noi dobbiamo cercare di fare delle strade sulle quali possa vivere e non nuocere anche quel tale che non sa guidare.

RODA. Si tratta di un premio agli asini, stando al suo discorso.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Alla mia relazione erano allegate due cartine che io ho posto una di fronte all'altra proprio perchè non si confondessero le idee. Bisognava però anche leggere quanto dice la mia relazione riguardo al significato di que-

ste due cartine. Inserendo queste cartine non volevo certamente barare, volevo soltanto far rilevare le differenze tra il piano Romita dal quale siamo partiti e le prospettive attuali. Ho ritenuto doveroso aderire al desiderio dei colleghi che mi hanno chiesto di riportare quella cartina affinché non si dimenticassero i principi ai quali il piano Romita era ispirato. Io poi ho voluto fare un po' il punto della situazione, ho voluto prospettare le esigenze precise del nostro Paese, ho voluto indicare le direttrici fondamentali che esigono di essere servite da buone strade: e per me la buona strada è l'autostrada o quanto meno la superstrada così come indicata nella relazione.

Ebbene, mi si viene a dire che io con queste cartine ho violato la correttezza parlamentare. Anzi lei, senatore Fortunati, mi ha detto, pur con un certo garbo, anche altre cose pesanti, scomodando addirittura il Centro cattolico d'oltr'Alpe per indicare l'ideologia che ha informato la mia relazione. Lei è andato un po' troppo lontano, ed io le rispondo che le direttrici previste da questa cartina non le ho inventate io: ho recepito semplicemente quello che è stato pubblicato da organi competenti e specializzati.

F O R T U N A T I . Risponda a questa mia domanda: lei sa quello che non sa il Ministro?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Queste cose le sa tutte il Ministro.

F O R T U N A T I . No, nella sua relazione il Ministro dice di non conoscere certi tracciati e che certi altri tracciati non sono ancora definiti!

R O D A . Legga a pagina 9 della relazione del Ministro, collega De Unterrichter!

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il valore di quella cartina, come ha dichiarato il relatore, è quello di aver recepito tutta la serie di richieste e di proposte che sono state avanzate e che tutti conosciamo.

F O R T U N A T I . Allora ne poteva mettere soltanto due o tre, non tutte.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Senatore Fortunati, io non avrei mai parlato del problema dell'allacciamento di Verona con l'Autostrada del Sole se lei non mi avesse provocato. Badi che quel tracciato è stato pubblicato ormai da parecchi mesi da riviste tecniche che nulla hanno a vedere con l'ingegnere De Unterrichter, il quale — è vero — ha fatto un progetto di massima di quella autostrada, ma in verità ritengo che non vi sia incompatibilità tra il fare una relazione sul presente piano e l'aver progettato un'autostrada. Le dirò comunque che il tracciato della Verona-Autostrada del Sole corrisponde al tracciato della E-6; e se lei ha letto la relazione governativa sa che uno dei criteri prioritari nella scelta è quello di seguire le strade previste dalla Convenzione di Ginevra. Certo non era nelle facoltà del relatore proprio in questo settore cercare di modificare la Convenzione di Ginevra.

F O R T U N A T I . Lei gioca continuamente sulle parole! Perché lei continua ad indicare un tracciato che la Convenzione di Ginevra non fissa? Lei queste cose può dirle a della gente che non conosce questi problemi, ma non a coloro che li conoscono.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Convenzione di Ginevra è precisa in questo punto; in ogni modo, non potevo presentare una cartina con una lacuna come quella. La cartina serviva soltanto a fare il punto della situazione, ed io sono arrivato alla conclusione che, per dotare l'Italia di una rete autostradale conveniente, bisognava arrivare almeno agli 8 mila chilometri di strade, fra autostrade e superstrade. Purtroppo ce ne vogliono molti ancora; ho accennato al fatto che non sono compresi i raccordi, e dalla discussione avrete sentito che vari colleghi rivendicano altre strade. Ma io ho voluto fare il punto della situazione nel senso di far capire che questo piano deve consentire al Governo delle scelte, scelte che debbono essere fatte entro i limiti delle possibilità degli stanziamenti.

Vorrei ora passare a qualche breve cenno circa le richieste e le proposte dei colleghi che si sono occupati dei problemi che riguardano in modo particolare le varie regioni. Lascero

per ultimo il collega Roasio al quale mi preme fare qualche osservazione particolare.

Anzitutto, collega Tartufoli, la ringrazio per aver sottolineato, con così validi argomenti, tutti gli elementi che consigliano l'approvazione di questo piano.

Al collega Vaccaro debbo dire che mi rendo conto esattamente delle aspirazioni dei nostri concittadini della Calabria. Li pregherei soltanto di meditare su questo fatto: la Calabria è una delle zone più tormentate della nostra Penisola, quindi ha particolare necessità di strade, però non possiamo pensare di avere tre autostrade, in Calabria, che percorrano la Penisola in tutta la sua lunghezza. Quando parlo della litoranea jonica, è evidente che parlo di un'aspirazione del futuro, una di quelle aspirazioni che in un primo tempo non potranno essere accolte, ma che in futuro sarà necessario accogliere. Bisognerà avere la litoranea adriatica sino a Bari per cominciare a sentire la necessità di una litoranea jonica. Quando poi ho parlato della litoranea tirrenica, si tenga presente che non intendevo fare un progetto. La cartina, come ripeto, è schematica, indicativa; non si possono misurare su di essa i 10 o 20 chilometri di distanza da Catanzaro o da Cosenza. Quando parlo di litoranea tirrenica intendo parlare di una strada che sia più vicina al litorale tirrenico che a quello jonico. Se vogliamo realizzare un'autostrada del genere, e vogliamo realizzarla bene, non dobbiamo dimenticare le difficoltà che vengono opposte dal terreno; perciò quando lungo il mare troviamo dei tratti di decine di chilometri facilmente percorribili, ebbene teniamoci vicini al mare. Quando invece è offerta l'alternativa di passare per l'entroterra, passiamo pure per l'entroterra. Ma anche questa autostrada non può essere realizzata prevedendo tracciati che prescindano dalle questioni economiche. Con questo non dico che il tracciato desiderato dal collega Vaccaro non sia fra quelli realizzabili.

P R E S I D E N T E . Onorevole relatore, ha intenzione di rispondere a tutti?

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Dal momento che ciascuno vede i problemi della propria zona, io sarei disposto, per do-

vere di cortesia, a rispondere a tutti. Comunque arbitra è l'Assemblea, ed io posso anche arrivare alla conclusione, se essa lo desidera.

P R E S I D E N T E . Dal momento che si dovranno esaminare tanti ordini del giorno, ella avrà occasione di dilungarsi in quella sede sui vari problemi particolari.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Sta bene. Debbo ringraziare in modo particolare il senatore D'Albora...

R O D A . Un bigliettino di ringraziamento è sufficiente!...

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. ... per gli elementi che mi ha fornito, necessari per valutare giustamente le aspirazioni del Mezzogiorno d'Italia. Le mie osservazioni non sono pertanto molto lontane dalle sue, dal momento che riconosco ad esse la paternità del senatore D'Albora.

Senatore Barbaro, ella è un entusiasta sostenitore della necessità di una grande arteria che, dall'estremo sud della Calabria, arrivi fino all'estremo nord dell'Italia.

B A R B A R O . Mi pare sia la cosa più logica che si possa chiedere al Parlamento.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Un'arteria, dicevo, che vada verso Ponte San Luigi da una parte e, se mi è consentito dirlo, verso il Brennero dall'altra. Vi è poi l'argomento del ponte sullo Stretto di Messina che merita di essere un pochino chiarito. L'onorevole senatore Barbaro ha accennato alla convenienza di fare una galleria. In questa materia direi che possiamo ascoltare tutti, ma la decisione va lasciata ai tecnici; si può pensare anche alla galleria ma... (*Interruzione del senatore Barbaro*) ...vorrei fare osservare che semmai anche un ponte non sarà una bruttura; e mi preme ricordare che vi sono dei precedenti di grandi ponti in zone sismiche: per esempio quello di S. Francisco e quello in costruzione sul Tago.

B A R B A R O . Onorevole relatore, può concepire che attraverso lo stretto di Messi-

na, che è la necessaria via verso l'Oriente, sia impedito di transitare a una sola nave per l'altezza della sua alberatura? Sarebbe un vero delitto!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Il senatore Granzotto Basso ha parlato di una importante strada che deve andare verso il confine: la Venezia-Dobbiaco-Monaco. Non vi è dubbio che dobbiamo aprire le porte di casa se vogliamo mettere in valore tutte le nostre ricchezze.

Ed ancora un piccolo accenno al senatore Roda che ha parlato dell'Automobile club di Italia. Mi consenta il senatore Roda di dirgli che forse interprete più ortodosso e più qualificato del pensiero dell'Automobile club d'Italia sono io. Da dieci anni faccio parte del Consiglio generale e da otto anni faccio parte dell'Esecutivo dell'Automobile club d'Italia. Vi assicuro che l'Automobile club d'Italia, non per ideologie politiche, ma semplicemente perchè è fatto di gente che conosce i problemi dell'automobile in modo molto preciso, non è contro le autostrade. È per quello sviluppo armonico coordinato tra strada ed autostrada che tutti auspichiamo e che sarà raggiunto col nostro piano.

Domando scusa a tutti i colleghi cui non posso rispondere perchè si sta facendo un po' troppo tardi. Ringrazio tutti i colleghi, nessuno escluso, anche di parte vostra (*ri- volto alla sinistra*), a cominciare dal senatore Sacchetti e dal senatore Gombi, perchè io sono convinto che anche nelle osservazioni critiche degli avversari mai tutto è da rifiutare; e quindi noi la parte buona la riceveremo. Io però esprimerei anche un desiderio: che la vostra parte, nell'altro ramo del Parlamento, esprimesse dei concetti un po' più comprensivi per lo sforzo che il Governo, sia pure un Governo che voi contrastate, sta facendo per l'economia del nostro Paese. E, guardate, qualcuno dell'opposizione, sia pure di un'opposizione di altro colore, e cioè il senatore Crollalanza, l'ha capito e non ha detto: sono un oppositore e quindi voto contro; ha riconosciuto quello che c'è di buono. Sarei molto lieto se voleste riconoscerlo anche voi. (*Interruzione del senatore Gombi*). Tutti conosciamo bene la nostra Italia: è un Paese che va organizzato, ed io sono convin-

to che quando l'Italia sarà organizzata sarà uno dei Paesi più ricchi d'Europa; e per l'organizzazione del nostro Paese indubbiamente anche la rete autostradale è uno degli elementi fondamentali.

Io mi auguro che sia prossimo il giorno in cui i nostri operai non dovranno andare all'estero per cercare soltanto un lavoro misero; semmai vi andranno per cercare un lavoro ottimo secondo le loro aspirazioni, in quel clima di libertà che ci auguriamo si sviluppi nel mondo. E mi auguro, collega Bellisario, che l'episodio di quel ragazzo che a 12 anni va verso l'estremo nord d'Italia per fare l'operaio, e la miseria che rende eccessivo anche il normale costo del sale, rimangano solo ricordi per i nostri figli e per i nostri nipoti, che non devono dimenticare attraverso quali sacrifici e quale tenacia il nostro popolo sarà arrivato a quella posizione economica che noi tutti auspichiamo e che tutti dobbiamo solidalmente contribuire a raggiungere. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, l'ora e la non dolce stagione, poichè fuori sta piovendo, mi costringono ad essere estremamente schematico. Cercherò però di essere ugualmente esauriente, naturalmente secondo le mie modeste capacità, dicendo subito che toccherò soltanto quelli che mi sono sembrati i temi generali emersi da quest'ampia discussione, riservandomi, per quanto riguarda i temi particolari, di precisare il mio pensiero in sede di esame dei numerosi ordini del giorno e degli articoli. Credo che il mio compito in questo momento sia sostanzialmente quello di raccogliere in rapida sintesi i vari temi che sono stati affacciati e chiarire quella che è la posizione del Governo di fronte a numerose osservazioni, critiche ed opposizioni che sono apparse durante la discussione generale. Compio il gradito dovere di ringraziare innanzitutto tutti coloro che hanno sostenuto, pur con qualche critica e con qualche suggerimento di miglioramenti, questo

provvedimento al di fuori di quella che è la maggioranza politica che sostiene il Governo, con un senso di obiettività che fa loro onore perchè hanno sentito nella propria coscienza la responsabilità, di fronte al popolo italiano, di non confondere quelle che sono soltanto pregiudiziali posizioni di opposizione politica al Governo con la dovuta obiettività nei confronti del contenuto del disegno di legge. E un particolare ringraziamento va al relatore che con la sua ampia risposta mi consente di soffermarmi soltanto sui temi generali.

Di che provvedimento si tratta? Mi pare che questa sia la prima domanda emersa dalla discussione. Si è discusso molto se questo sia un piano oppure no, se sia cioè un piano che si aggiunge ad altri, ciò che di per sé costituisce la negazione di un vero piano, se questo, infine, sia un disegno di legge politico o tecnico. Io credo che non si possa non riconoscere che una legge che impegna un così importante settore degli investimenti dello Stato non possa che essere una legge con un carattere programmatico, una legge politica, quindi, oltre che tecnica, una legge politica la quale presuppone e pone inevitabilmente delle scelte che sono scelte politiche, tecniche, economiche.

Quindi, da questo punto di vista, mi pare che la critica che si è appuntata su questo provvedimento proprio in rapporto a quelle che sono state le scelte che avrebbero presieduto alla sua impostazione e al suo varo, ha tentato (pur non condividendo le conclusioni alle quali si è giunti), di cogliere il punto veramente essenziale di questo piano di costruzioni autostradali.

Le critiche delle opposizioni si possono raggruppare in tre distinti ordini: critiche al merito, critiche al metodo e critiche agli strumenti. Critiche al merito, cioè a quello che è il fine, l'obiettivo che il piano si propone; critiche al metodo e agli strumenti, cioè al modo come esso intende attuare, realizzare questi fini e agli strumenti dei quali intende avvalersi. Sono tre ordini di scelte, in fondo, perchè le scelte politiche, pur essendo soprattutto scelte di merito, hanno importanza anche quando riguardano metodi e strumenti.

In fondo, il tono politico che ha investito profondamente la discussione in quest'Aula mi pare abbia almeno un aspetto positivo: quello di aver voluto cogliere l'intenzione del Governo nel presentare questo disegno di legge, salvo le diversità di opinione e di giudizi che indubbiamente sono emersi.

Vorrei dire subito che come Ministro concertante di questo disegno di legge io sento di poter assumere, a nome del Governo, tutta la responsabilità per le scelte che in esso sono contenute, sollevando quindi da ogni responsabilità l'ingegner Cova che qui è stato ripetutamente chiamato in causa e che ha partecipato anche al Convegno dell'«Avanti!» di cui si è qui parlato. Affermo questo con molta chiarezza perchè non c'è nulla di scandaloso nel fatto che il Governo si avvalga di tecnici per lo studio di quei problemi che l'I.R.I. e le società dipendenti hanno la possibilità di meglio approfondire. Queste non sono scelte politiche, sono indicazioni, schemi, proposizioni, studi, elementi sui quali poi il Governo farà la sua valutazione operando le sue scelte politiche. Quindi lasciamo da parte queste persone che sono veramente fuori causa. Torno a ripetere che assumo responsabilmente la paternità di questo disegno di legge, benchè non sia, la mia, una paternità in prima persona (manca perciò in me l'ambizione che questo provvedimento passi alla storia come legge Zaccagnini): non sarà infatti sfuggito alla vostra acuta attenzione che presentatore di questo disegno di legge è l'onorevole Fanfani, e questa quindi potrà essere la legge Fanfani che succederà a quella Romita, mentre io sono solamente un concertante anche se sono l'unico strumento che si trova a suonare in questo concerto.

Tra le scelte di merito sono da considerare innanzitutto le scelte politiche vere e proprie, e questo è veramente uno dei punti più importanti di tutta la grande battaglia che si è svolta prima in Commissione e poi in Aula contro questo disegno di legge. Nella relazione di minoranza si parla di un «bisogno fabbricato», di una forzatura del consumo automobilistico che farebbe parte della politica del Governo (sia di quello presente che di quelli passati) e si parla di uno strumento politico al servizio dei monopoli

costruttori di automobili e di gomme o fornitori di benzina, ai quali possiamo aggiungere i monopoli dei cementieri per la costruzione delle autostrade.

Si dice che tutto questo piano — ed è la critica, se non erro, mossa dal senatore Fortunati questa mattina — contribuirà più ad aggravare gli squilibri esistenti che a ridurli, e che non può essere affrontato ed approvato fino a che bisogni elementari rimangano insoddisfatti.

Trovo che al fondo di questo ragionamento è una sostanziale viziatura (se mi si consente il termine); si parte, cioè, un po' astrattamente, da un'ipotesi di scelte libere e opinabili tutte, e non da posizioni di scelta ancorate alla realtà di fatto. Trovo, cioè, che vi è una specie di rovesciamento, e non avrei nessuna difficoltà a seguire questo tipo di ragionamento, se non fosse, ripeto, viziato dalla mancanza di una presa di contatto con una realtà che è la realtà nella quale ci troviamo.

Per quanto concerne il fatto che esiste, onorevoli senatori, in questo momento, una grave strozzatura in atto sul piano dei trasporti stradali in generale ed autostradali, in particolare, non esiste più una scelta libera, nel senso di un'impostazione teorica di quelli che possono essere i diversi bisogni da graduare e subordinare, ma si tratta, innanzitutto, di tener conto se esiste o non esiste questa situazione. Poichè, se fosse vero che ci troviamo di fronte a questo bisogno, allora tutto il ragionamento che ne discende sarebbe logico; ma è proprio su questo presupposto che credo dovremmo fermare la nostra attenzione, in quanto non possiamo non riconoscere che, di fronte ad un ritmo crescente, rapidissimo, della motorizzazione del nostro Paese, vi è un sistema di strade nazionali, di strade provinciali, che è stato il vanto di un certo periodo della nostra attività economica e delle strutture del nostro Paese. Vi è stato infatti un momento in cui l'A.N.A.S. realizzò veramente qualcosa di effettivamente importante che, però, risulta estremamente invecchiato di fronte alle esigenze che oggi si pongono e di fronte al ritmo non solo prevedibile, ma presente della nostra motorizzazione.

Esiste, cioè, un divario reale fra l'incremento della motorizzazione e l'incremento dello strumento strada, per quanto concerne la viabilità globalmente considerata. Questo fenomeno è reale e vero ed è stato anche qui sottovalutato per quanto concerne la viabilità urbana. I vecchi centri storici delle nostre città pongono infatti problemi difficilissimi di viabilità e parcheggio (siamo a Roma e non è necessario andare lontano per rendercene conto), problemi di inserimento nelle città e di attraversamento delle città stesse, mentre problemi altrettanto difficili si pongono sul piano di un'esigenza anch'essa esistente e reale, e cioè quella di maggiori percorrenze, verso le quali inevitabilmente il ritmo economico del nostro Paese porta la motorizzazione. Le esigenze della motorizzazione non sono le stesse di venti anni fa; il percorso che fa oggi una macchina, nell'assolvere i compiti cui l'utente la destina, è assai diverso da quella che era la percorrenza di una volta.

Evidentemente, questi sono elementi reali e presenti che pongono, con urgenza, il tema alla nostra attenzione, che l'hanno posto all'attenzione del Governo. Vi sono nuove caratteristiche di questa motorizzazione, che non possiamo semplicemente definire come una « forzatura ».

Sono propenso, forse anche per la mia mentalità di medico — e mi scuserete per le molte inesattezze tecniche che, di fronte a così illustri maestri che hanno parlato in termini tecnici di autostrade e di ferrovia, potrò commettere — a vedere nella natura, in tutto ciò che avviene in natura, quindi anche nell'evoluzione economica della motorizzazione, un fenomeno naturale, anche se vi sono coinvolti così importanti fatti ed interessi umani. E vedo sempre che la natura non si forza mai al di là di un certo limite, e le cose avvengono anche per una loro dinamica interna, fisiologica. Così, in un Paese in espansione, si registra una forte dilatazione della motorizzazione, a differenza di quello che avviene nei Paesi ad economia arretrata. Oggi la macchina non è più uno strumento di lusso: anzi io credo che si offenda una grande parte degli utenti della strada e dell'automobile, quando si considera la macchina arcaicamente, come un bene di mero diporto. Oggi la macchina è essenzialmente uno stru-

mento di lavoro per commercianti, operatori economici grandi e modesti, imprenditori, professionisti, tecnici e, grazie a Dio, anche operai; anche gli agricoltori cominciano ad avere la macchina, e nelle cascine mezzadrili delle mie zone vedo con molto piacere diffondersi questo mezzo di trasporto che non serve per la gita domenicale, ma come più veloce mezzo per raggiungere il mercato e le zone di lavoro. In definitiva la macchina è oggi uno strumento che contribuisce a rendere più evolute le classi più modeste.

Tutti questi elementi, insieme a quell'altro cui accennavo prima, della maggiore percorrenza che lo sviluppo economico porta con sé, e insieme altresì a quello delle esigenze del turismo, hanno una validità incontestabile. Qualcuno ha ironizzato sul turismo, ma credo non a proposito, di fronte ad un fenomeno economico così rilevante. È un fatto insieme economico e umano che rappresenta forse la più bella battaglia che si possa mai combattere, che conduce all'apertura delle frontiere, allo scambio degli uomini e dei pensieri lungo i confini di tutto il mondo. *(Applausi dal centro)*.

Ora il turismo è un elemento importantissimo dell'economia, e insieme agli altri elementi non meno reali che ho richiamato, dimostra che questo piano non è il frutto di una forzatura voluta in vista di mire politiche oscure del Governo. Ma se si tratta di elementi reali, allora esiste un dovere di provvedere a far sì che le strozzature esistenti possano essere eliminate, affinché gli strumenti siano adeguati alla realtà delle esigenze.

Questi strumenti devono tener conto naturalmente di tutto il complesso dei problemi: ma di questo parleremo dopo. Ecco perchè io non ritengo fondata la critica del senatore Fortunati, e tengo a riaffermare che l'obiettivo di questo disegno di legge è di favorire lo sviluppo economico, e non di aggravare la depressione di determinate zone del nostro Paese. Senatore Fortunati, io non potrei neppure considerarmi un suo allievo, perchè non mi sono soffermato sullo studio dei problemi economici, ma mi permetta di dichiarare che proprio non ho compreso il suo ragionamento secondo il quale il piano delle autostrade finirà per aumentare la di-

stanza fra le zone depresse e le zone più evolute, e che la creazione di una viabilità più moderna approfondirà le differenze fra Nord e Sud.

Questo ragionamento non riesco proprio ad afferrarlo, tanto più che mi sembra vero il contrario, essendo una viabilità più moderna uno strumento di avvicinamento dei tempi e delle distanze. Ma non voglio entrare in discussioni eccessivamente sottili, che pure sono state fatte, e mi limiterò ad esprimere l'avviso che questo piano contribuirà a superare l'attuale squilibrio. Ho detto: contribuirà, perchè non potrà farlo da solo.

F O R T U N A T I . Le strade consolari accorciarono le distanze ma non diminuirono nessun squilibrio. *(Commenti dal centro)*.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non mi permetterò di discutere con lei di questo argomento; resta da vedere tuttavia se, senza le strade consolari, questo squilibrio avrebbe potuto essere colmato. Io ritengo di no.

F O R T U N A T I . Questo è un altro discorso.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. A me basta però che la viabilità moderna costituisca uno degli elementi, necessario anche se non sufficiente, per stimolare lo sviluppo delle zone depresse.

Infine vi è da rilevare quanto io ho fatto notare nella relazione stessa del Governo, e cioè che questo piano potrà agevolare appunto lo sviluppo economico, sia attraverso gli investimenti diretti, sia attraverso gli investimenti indiretti che può portare con sé. Anche questo mi sembra un argomento abbastanza valido, di fronte al quale i dubbi, che il senatore Fortunati ha cercato di insinuare nel mio animo, non hanno potuto essere accolti.

Infine, un'ultima considerazione. Noi dobbiamo tener conto non soltanto dell'attuale strozzatura in tutta la vita economica del nostro Paese, rappresentata dall'arretratezza delle nostre vie di comunicazione, ma altresì della situazione a venire. Noi dobbiamo guardare avanti: non si tratta infatti di ade-

guarci faticosamente ad un ritmo lento e sempre in ritardo, quale risulterebbe dai divari esistenti, ma si tratta proprio di guardare avanti. Questo è un piano decennale che dovrebbe provvedere, grosso modo, alle più importanti necessità del prevedibile sviluppo economico per il volgere di circa un trentennio. Si tratta quindi di guardare più avanti, ripeto, perchè è soltanto in questo senso che si inserisce quel particolare riguardo che questo piano ha nei confronti del Mezzogiorno e che si supera una certa facile critica che ho sentito fare anche in un dibattito alla televisione, se ricordo bene: che cioè non è utile fare delle strade nel Mezzogiorno perchè le strade debbono seguire il traffico e non lo creano. Questo è vero, però è anche vero che le strade possono essere uno degli elementi che, insieme ad altri, costituisce un incentivo affinché il traffico si crei.

Ci troviamo pertanto di fronte a due realtà: una situazione di strozzatura reale, ed una prospettiva per i prossimi 30 anni che sta a dimostrare che questo programma è il minimo necessario da attuare. Ecco così posti i termini nei quali il Governo ha visto il problema e sui quali, pur dopo l'ampia discussione che si è svolta in quest'Aula, crede di dover rimanere fermo.

Vi è poi il secondo punto, che riguarda le scelte da fare, pur sempre di carattere non esclusivamente politico. E trattando questo argomento ritengo di rispondere anche alla obiezione che questo piano autostradale è fatto al servizio dei monopoli.

Ora, che qualche monopolio possa trarre qualche beneficio da questo piano, evidentemente non è cosa che si possa escludere; ma che siano queste le finalità del piano è completamente da escludere. D'altra parte noi non ci opporremo mai a fare una determinata cosa che risponda ad esigenze reali della Nazione per eventuali conseguenze che si possono temere, che forse si potranno limitare una volta che si saranno verificate.

Vi è poi un'altra critica che si oppone a questo piano sotto l'aspetto politico, ed è quella che sostanzialmente lo definisce come una scelta settoriale e non coordinata, sia all'esterno che all'interno (mi pare che questa sia la terminologia usata dal senatore

Fortunati). Io debbo riconoscere che questo, in parte, può essere vero; d'altronde non abbiamo mai preteso di essere perfetti, nè credo che sia possibile a nessuna fatica umana raggiungere la perfezione di certe impostazioni teoriche. Vorrei però anche ricordare che ogni quadro in fondo è fatto da un insieme di linee e che ogni poema, come il grande poema dantesco, ad esempio, in fondo non è che un insieme di parole. Con questi esempi, forse un po' banali, vorrei dimostrare che qui si è fatto il tentativo — almeno così mi è sembrato — di isolare questo disegno di legge da una serie di altri provvedimenti, da altre azioni, di altre attività che sono state presi e compiuti.

Ora, il quadro può anche non essere un capolavoro, il poema potrà non avere nulla di divino, ma indubbiamente esiste e noi siamo convinti che abbia un insieme di parole o di linee che stanno a definire un certo tipo di politica.

R O D A . I capitoli di questo poema sono slegati: questa è la nostra obiezione! (*Interruzioni dal centro*). E proprio pochi giorni fa il vostro Campilli diceva che i diversi piani, quello della scuola, il Piano Verde, il piano stradale, sono tutti slegati tra loro. È un poema che può essere bello, ma è completamente slegato nei suoi capitoli: questa è la nostra critica fondamentale. (*Commenti dal centro*).

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Cerchiamo di mantenerci in un clima di serena conversazione. Però anche io sono un passionale, nonostante cerchi di controllarmi, e pertanto ammiro coloro che parlano con passione.

Vorrei dire comunque, senatore Roda, che è un errore prendere un solo capitolo per giudicare un insieme. Non parliamo più di parole, ma parliamo di capitoli presi a sè. Comunque non si può dimenticare che questo piano, che prevede per il Mezzogiorno un certo tipo di intervento, si inserisce in quella che è stata l'impostazione di una politica meridionalistica, che ha nome Cassa per il Mezzogiorno, la quale ha avuto le sue critiche e avrà certamente bisogno di aggiornamenti, di perfezionamenti, di migliori coor-

dinamenti (non lo nego poichè ciò è nella realtà dei fatti e nelle aspirazioni di tutti) nei limiti entro cui potrà essere posto rimedio, ma di cui non si può dimenticare l'utilità, come non si può dimenticare che chi vi parla ha avuto l'onore di presentare al Parlamento un altro piano, quello dei fiumi, sempre sul problema della sicurezza del suolo. Ne discuteremo quando sarà portato all'esame dell'Assemblea. (*Interruzioni dei senatori Gaiani e Fortunati*).

Come è stato ricordato, e mi pare non inutilmente, il Governo Fanfani per primo ebbe l'onore di presentare un piano per la scuola, che ancora attende di essere approvato e che ci auguriamo venga al più presto approvato in questo insieme di attività... (*Interruzione del senatore Gaiani*).

Che in questo quadro si inserisca anche il capitolo della viabilità e delle strade mi pare non sia una stortura, e mi pare non si possa prendere questo elemento isolandolo da tutto il resto. Così pure mi propongo, e l'ho già detto in Commissione, di portare avanti al Parlamento altre esigenze, come quelle dei porti, già ricordate, e quelle delle abitazioni, ricordate anch'esse. Ho già detto in Commissione, e lo ripeto, che vi è un organismo in questo Governo che sta funzionando con molta intensità e con molta diligenza, il C.I.R., verso il quale si convogliano le varie esigenze, e in seno al quale si esaminano le possibilità, per così dire, di lancio, dei vari piani, dei diversi progetti relativi ai vari problemi.

Si dice che manca una legge quadro di pianificazione generale. Questo è vero; una legge quadro, approvata dal Parlamento, come viene fatto in altri Parlamenti e in altre forme di reggimento politico, qui manca indubbiamente. Manca il piano perchè ci sono troppi piani, anche questo è vero, e lo riconosco. C'è però, a mio avviso, una politica che tiene conto di questo insieme, di questo panorama delle necessità, dei bisogni, e di una certa gradualità nella loro impostazione, attraverso strumenti, fra cui il C.I.R., che ho citato poco fa. È una realtà della quale non si può non tener conto, anche se la si vuole criticare. Altrimenti si cadrebbe in quella astrattezza di chi vuole l'ottimo teorico, ma che è sempre stato nemico del bene reale, che è l'obiettivo al quale il politico deve tendere.

I critici rilevano che vi è una mancanza di coordinamento nel settore dei trasporti. Ma non posso non dare atto all'opposizione di aver ricordato, sia in una nota della relazione di minoranza, sia nell'intervento del relatore di minoranza, che proprio in questi giorni è stato nominato un apposito Comitato — e il C.I.R. si è occupato di ciò — e che pertanto l'impegno di portare a soluzione il problema del coordinamento, anche su quel che concerne le comunicazioni ferroviarie, è un impegno che il Governo dimostra di voler affrontare tenendo conto dei molteplici aspetti del problema stesso: strade, ferrovie, aeroporti, porti, linee navigabili. È un insieme di obiettivi, di esigenze che non è vero non siano presenti, non è vero non trovino un loro coordinamento: il modo con cui si attua questo coordinamento potrà non essere da voi condiviso, potrà essere imperfetto (ed il vostro stimolo, anzi, sarà utile perchè il coordinamento sia sempre migliore) ma dare che non c'è niente, che c'è il caos, che c'è la disorganizzazione completa, mi pare sia eccessivo.

Quindi mi pare che non sia fuor di luogo affermare che queste sono critiche che non possono trovare accoglimento da parte nostra. In quanto all'affermazione che si tratti di una scelta di lusso — e qui l'immagine che lei ha portato, senatore Roda, del frac di fronte alla giacca di fustagno rende molto bene l'idea; le immagini hanno la fortuna di dipingere un'idea ed essere quindi estremamente interessanti — dovrei ricordare che questo non è il solo strumento che noi abbiamo proposto o varato e col quale operiamo per la politica delle strade; penso infatti che col frac e la giacca di fustagno ella abbia inteso, senatore Roda, indicare col primo l'autostrada, con la seconda la viabilità statale e provinciale.

R O D A . Il collegamento con gli altri mezzi di trasporto, le ferrovie soprattutto.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei ricordare solo alcuni dati: vi sono numerose leggi già varate dalle quali non si può prescindere senza correre il rischio di sentirsi accusare poi di non tenerne presenti le necessità. Vi è la legge n. 589 del

1949 con la quale sono stati già concessi contributi per circa 72 miliardi; vi è una serie di leggi per le zone depresse e precisamente le leggi nn. 647, 653, 645, 622, per cui sono in atto interventi per 115 miliardi nel settore della viabilità minore. Vi è poi la legge n. 126 che è stata qui criticata ma che pur tuttavia è una legge che ha inteso offrire concreti provvedimenti a questo settore e la cui lentezza di attuazione non dipende esclusivamente — spero che voglia avere l'obiettività di riconoscerlo — dal Governo, ma anche da difficoltà che in sede periferica si incontrano particolarmente per quanto riguarda la progettazione.

Forse le procedure sono state troppo complicate, comunque queste leggi, con le quali 4.000 chilometri di strada sono già stati assunti dall'A.N.A.S. e statizzati mentre sono stati provincializzati altri 31.000 chilometri, sono leggi le quali stanno operando in questo settore. Il fabbisogno è certo notevole. Io ho presente un certo calcolo: il fabbisogno relativo alle varie leggi sulla viabilità minore e cioè viabilità comunale, intercomunale, provinciale e sulla statizzazione delle strade provinciali, costituisce globalmente un insieme di impegni che arrivano ai 1.000 miliardi. Questa è la realtà secondo i calcoli che con la consueta precisione e diligenza gli uffici mi hanno fornito. E, di fronte a questa realtà, dice l'opposizione, voi fate un piano per la spesa di oltre 1.000 miliardi per le autostrade, lasciando questo enorme fabbisogno scoperto! Mi pare che qui tutti abbiamo dimenticato, salvo l'illustre senatore Amigoni, che con l'approvazione della nuova legge sull'A.N.A.S. vengono ad essere incentrate nell'Azienda tutte le competenze per quanto riguarda la politica generale della strada. Con questa nuova legge è stata messa a disposizione dell'A.N.A.S., nel prossimo decennio, una cifra che si aggira intorno ai 1.500 miliardi, che saranno devoluti esclusivamente all'ammodernamento della viabilità e alla soluzione di questo problema. Quindi non è che vi sia una sproporzione tra le esigenze e i mezzi che il Parlamento ed il Governo hanno messo a disposizione della Azienda per affrontare organicamente, coordinatamente, contestualmente questi due grossi problemi. Indubbiamente una rete di

autostrade non può essere considerata indipendentemente da una normale rete di viabilità. Non abbiamo mai inteso — e non fateci delle colpe che non abbiamo — pensare a questo; una rete viaria in Italia non può essere, nel suo insieme, se non lo sviluppo di una rete autostradale per le grandi comunicazioni e per la necessità di accorciare le distanze in un Paese che geograficamente è fatto come è fatto; tale rete autostradale, però, non ha ragione di essere se non è integrata da un parallelo sviluppo di tutta la viabilità statale, provinciale e comunale; questi concetti sono ben presenti al Governo, e affermare il contrario è un torto che non dovrete farci, perchè il Parlamento ha già approvato la proposta che consente di fornire i finanziamenti necessari.

Quindi direi che stiamo cercando di avere il frac e la giacca di fustagno, che cerchiamo di avere come strumenti di lavoro sia l'uno che l'altra, poichè è bene avere anche il frac per passeggiata festiva, che anche io faccio (purtroppo la faccio a 140 all'ora: e per questo, secondo lei, senatore Fortunati, sarei da annoverare tra i delinquenti della strada, anche se i 140 li faccio sull'autostrada e constato che è una velocità che si può tenere? Mi piace andare forte, è un guaio, ma fa parte del mio temperamento). A me il frac non piace, ma rientra in quell'insieme di fattori di quell'organico sistema per il quale abbiamo lavorato e stiamo lavorando, e in virtù del quale crediamo che si possa veramente guardare con speranza allo sviluppo futuro del nostro Paese.

In quanto al metodo e cioè allo strumento che, secondo le critiche, sarebbe basato su una pianificazione burocratica, astratta dalle esigenze vitali, priva di coordinamento essa stessa, debbo dire che, in fondo, quelli che sono gli elementi ispiratori e conclusivi della relazione di minoranza di parte socialista li condividerei io stesso, salvo a vedere il modo come poterli concretare in una legge-quadro; credo poco ad un provvedimento, come una legge-quadro, che possa investire tutti questi problemi assai complessi, ma comunque, intesi come guida per una politica coordinata, condividerei quei criteri. E trovo una certa differenza tra questi criteri e l'impostazione secondo la quale si dovrebbe arr-

vare a fare delle assemblee popolari per decidere su queste cose.

Credo che occorra innanzitutto distinguere due punti: problema di impostazione e problema di esecuzione. Per quanto riguarda la impostazione trovo che i criteri suggeriti dalla relazione di minoranza di parte socialista siano estremamente saggi ed interessanti. Ma l'impostazione non può essere che guidata da alcuni criteri i quali diano le linee orientative secondo le quali si deve operare. Sono criteri di sviluppo economico che debbono tenere conto tanto delle varie necessità geografiche ed anche non geografiche, che dei vari strumenti, e sono criteri di priorità; e noi abbiamo indicato quelli seguiti per queste autostrade: 1) collegarci con le reti autostradali straniere; 2) svilupparle verso il Mezzogiorno laddove non esistono. A questo proposito (ne ha parlato mi pare il senatore Crollalanza) debbo dire che un tratto della Autostrada del Sole costruita nel Mezzogiorno sta dimostrando che l'aumento del traffico è maggiore in quelle zone che nel Nord d'Italia. Quindi, anche le affermazioni in contrario vanno ridimensionate. Prendiamo, comunque, per buona l'affermazione che nel Mezzogiorno non c'è un traffico che preceda l'autostrada: in questo caso cercherò di fare in modo che esso segua l'autostrada!

C R O L L A L A N Z A L'incremento è maggiore nel Mezzogiorno perchè in quelle zone lo sviluppo della motorizzazione è maggiore che nel Nord.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo criterio dovrebbe soddisfare le esigenze presenti e certe, oggi già in atto, valutate in base ai dati acquisiti dalla realtà delle nostre comunicazioni, e le esigenze future, prevedibili e volute, intendendo con ciò le scelte di carattere politico, e cioè, se volete, le scelte volute proprio in senso squisitamente politico. Infatti, anche in rapporto ad un piano che si svolge lungo un decennio, si possono verificare esigenze imprevedibili. Ecco quindi la concretezza di una impostazione che invece è stata chiamata imprecisa; accusa questa che respingo fermamente. La elasticità che è stata data a questa impostazione risponde ad esigenze che hanno tro-

vato, mi sembra, anche da parte dell'opposizione, qualche consenso. Non è possibile infatti prevedere fin d'oggi le caratteristiche dello sviluppo economico. Chi prevedeva due anni fa Ferrandina, Taranto, Gela? Si tratta di interessi economici e di propulsioni industriali legati intimamente tra loro: possiamo augurarci dunque che si possano ridimensionare i calcoli e le previsioni che facciamo ora.

Certo quel che vale sul piano dell'impostazione dei criteri di merito, deve essere visto in maniera diversa per quanto riguarda l'attuazione. Io credo che sia veramente molto interessante raccogliere tutte le esperienze che si possono man mano riunire attraverso i piani regionali di sviluppo, il cui merito spetta al Ministero dei lavori pubblici e non a me personalmente, perchè è una attività che ho già trovato avviata dal mio predecessore. Sto cercando di incrementare queste iniziative perchè credo a queste forme di studio di esigenze locali e di sviluppo locale: esse indubbiamente possono e debbono costituire la base in rapporto alla quale le scelte di attuazione dei piani dovranno poi essere ridimensionate.

Io ritengo quindi che la pretesa imprecisione di metodo non esista e rivendico all'Esecutivo la responsabilità di rispettare i criteri che il Parlamento fissa per le linee politiche di impostazione e di sviluppo di una data legge, e di seguire il metodo di attuazione che ho indicato, metodo che deve tener conto dei contatti con queste realtà locali, in una distinzione di funzioni e di responsabilità però, che è sempre bene risulti estremamente chiara.

Il Parlamento controlli: è suo diritto infatti fissare i criteri, controllare la esecuzione e revocare la fiducia verso il Governo in qualunque momento, qualora questi criteri e questa attuazione non rispondano agli obiettivi che il Parlamento ha indicato. Ma solo nella chiarezza della divisione dei compiti e delle responsabilità è il rispetto sostanziale della democrazia, almeno come noi la consideriamo.

Un ultimo appunto, che riguarda gli strumenti finanziari. Noi abbiamo variato i criteri previsti dalla legge precedente, che offrivano un contributo fino ad un massimo di

concorso, trasformandoli, in modo analogo a quelli propri della legge Tupini, in un contributo sugli interessi. Questo perchè? Per ottenere evidentemente una diluizione dei pagamenti da parte dello Stato in un lungo periodo di tempo, fino al 2.000.

R O D A . Con un costo che è doppio. Mentre per la legge del 1955 il contributo statale era limitato a un terzo, ora andremo a dare il 66 per cento.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo fatto due leggi, la 648 e la 408; ora abbiamo fatto una scelta per la 408.

R O D A . È una scelta errata sul piano finanziario, per nostro conto.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non condivido questo suo punto di vista perchè noi ci troviamo, evidentemente, di fronte ad una impossibilità, e qui torniamo sempre a quel vizio di origine. Secondo me, c'è la realtà di un'esigenza urgente, presente, da soddisfare, e i mezzi finanziari per spendere tutti i mille miliardi in dieci anni non ci sono.

F O R T U N A T I . Non è esatto; i mille miliardi sono spesi in dieci anni! La società li dà!

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Io parlo del bilancio dello Stato.

R O D A . Onorevole Ministro, se mi consente una brevissima interruzione, vorrei portarle un esempio. (*Vivaci proteste dal centro*). Noi abbiamo una società concessionaria della Milano-Napoli; abbiamo dato una concessione e un certo tributo e lo spirito era quello di fare gravare su questa società concessionaria il costo, questo è chiaro! Invece i fatti sono diversi, ed ho visto proprio il bilancio di questa società concessionaria, il quale bilancio... (*Vivaci proteste dal centro*).

T A R T U F O L I . Basta! Non interrompere il Ministro.

R O D A . Allora, se non si vogliono conoscere le cose, è un'altra questione!

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, ha già parlato a lungo ieri.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Allora, che cosa consente questo sistema? Consente indubbiamente, per quanto riguarda il bilancio dello Stato, di diluire il pagamento in un lungo periodo, ottenendo la realizzazione di opere in un periodo assai abbreviato, e cioè in dieci anni, opere destinate a dare un reddito, diretto e indiretto, che è estremamente importante avere subito. Questo è il punto! Infatti, per il piano dei fiumi, non si proporrà un sistema di questo genere, perchè si tratta di cosa assai diversa. In questo caso, invece, interessa realizzare subito, diluendo le spese, opere capaci di dare un reddito assai importante; pertanto, quanto più presto questo reddito si realizza, tanto migliore mi pare che apparirà la scelta economica che si è fatta. (*Interruzione del senatore Fortunati. Proteste dal centro*).

P R E S I D E N T E . Invito nuovamente i colleghi a non interrompere il Ministro!

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ma è da aggiungere che nel passaggio dall'una all'altra impostazione si è anche tenuto conto dell'esperienza.

Proprio il senatore Roda ha chiesto perchè, prima di presentare un altro piano, non sia stato utilizzato quello che c'era. (*Interruzione del senatore Roda*). Ma è proprio per rendere possibile la realizzazione di quel programma, onorevoli senatori, che siamo stati portati a riconsiderare i vari problemi ed a suggerire un sistema diverso di finanziamento!

Per quanto concerne, ad esempio, il problema della famosa autostrada Napoli-Bari — e lo sa molto bene il senatore Crollanza che, in proposito, si è intrattenuto più volte — nessuno lo discute sul piano dell'opportunità economica, politica, sociale, se volete, e neppure il problema del tracciato mi pare che sia più in discussione perchè credo sia stato raggiunto un certo accordo, ma il fatto è

che non vi è una società, o un gruppo di enti locali o altro, che abbia mai veramente dimostrato che vi è la possibilità di dare realizzazione all'opera.

Allora, vogliamo fare o non fare queste autostrade? Ecco perchè si è trovato un sistema che, indubbiamente, per rendere possibile tale programma, porta ad un contributo maggiore che, però, dovrà essere commisurato alle diverse situazioni di ciascun tronco autostradale. Quindi, non è detto che il contributo stesso sia sempre del 4 per cento, e vi è anche un massimo del 40 per cento; è un tutto, insomma, che va visto nel concreto, quando verranno esaminati progetti, costi e ricavi dei singoli tronchi.

La seconda obiezione riguarda gli strumenti non solo finanziari, ma tecnici ed esecutivi dell'A.N.A.S., dell'I.R.I., degli enti locali o privati. Devo dire subito che mi pare non si sia tenuto presente che l'A.N.A.S. è e rimane l'unico regolatore e controllore di tutto il settore della viabilità; tutte le attività che possono essere svolte dall'I.R.I., dai privati o dagli enti locali non sono mai sottratte quindi alla disciplina dei piani approvati dall'unico organismo preposto alla viabilità nel nostro Paese, l'A.N.A.S., che non subisce diminuzioni della sua assoluta ed unitaria competenza.

Sul piano strumentale dell'effettuazione delle singole opere, è sembrato utile ricorrere ad organismi che, come l'I.R.I. (e su questa questione si è espressa acutamente la Commissione finanze e tesoro), potessero assicurare dei servizi per conto dello Stato, in sede di esecuzione delle opere autostradali. Ed infatti, nell'insieme delle opere stabilite dal piano, si opererà attraverso l'I.R.I. un'inter-na compensazione la quale permetterà di aprire tronchi autostradali che, in un primo momento, non potranno dare un gettito di pedaggio proporzionato al loro costo. Poichè però vi sono altri tronchi le cui prospettive immediate sono ben più positive, sarà possibile riunire attività e passività in quello che è stato chiamato il « canestro » dell'I.R.I., e quindi sostenere anche la costruzione e l'esercizio dei tronchi non attivi inizialmente, per i quali però vi sono degli impegni politici.

A questo servizio si presterà egregiamente il complesso dell'I.R.I., che non vedo per qua-

le ragioni debba essere contrapposto alla A.N.A.S., trattandosi, in un caso e nell'altro, di organismi dello Stato.

Dirò di più: è proprio questo ricorso all'I.R.I. che permetterà all'A.N.A.S. di non occuparsi temporaneamente delle autostrade, e di impegnarsi in altri settori della viabilità, mentre è prevedibile (condivido in proposito l'ottimismo del relatore) un riscatto delle autostrade costruite in questo frattempo anche prima del termine prescritto; in tal modo un cospicuo patrimonio autostradale farà presto parte delle proprietà dello Stato, sotto la giurisdizione dell'A.N.A.S.

Il problema veramente essenziale, in questa fase, è invece quello del coordinamento tecnico; è necessario infatti che la politica della strada sia unitaria. Ma questo obiettivo verrà raggiunto perchè tutta l'impostazione politica rimane nelle mani del Ministero dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. Assicurato questo, è chiaro che niente impedisce che, sul piano degli strumenti di esecuzione, si possa ricorrere ad altri organismi, alleggerendo nel contempo l'A.N.A.S., che è seriamente impegnata con tutte le sue altissime competenze tecniche ed amministrative, nel compito integrativo di cui si parla in questo piano, cioè nella realizzazione di quel programma di ammodernamento della viabilità statale e di impulso della viabilità comunale e provinciale, che, secondo la nuova legge, è posto a suo carico, con adeguati stanziamenti a sua disposizione.

G O M B I. Ma si tratta anche di un compito specifico dell'A.N.A.S. Questa è stata anche una vostra tesi.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi rifaccio a quello che diceva il collega Solari, onorevole Gombi: può essere anche un vanto rivedere talune proprie posizioni. Lei mi deve piuttosto dire se queste posizioni hanno una logica o no.

Ora a me sembra logico che, dal momento che l'A.N.A.S. deve attuare un programma per la modernizzazione e lo sviluppo della rete stradale provinciale e comunale, si attribuisca ad altri organismi la parte esecutiva delle opere relative al piano autostradale, sulle quali la sorveglianza tecnica, tut-

tavia, rimane sempre all'A.N.A.S. Questo ragionamento che ha condotto ad una scelta, che a me sembra opportuna, può non essere condiviso, ma non mi sembra che difetti di logica.

Detto questo, credo di aver risposto sostanzialmente ai vari rilievi che sono stati mossi. Mi riservo, in merito ad altri, di intervenire in sede di ordini del giorno o di esame dei singoli articoli. E concludo domandandomi: che cosa ci divide? Mi pare che ci sia un vizio iniziale, che è quello che ha indotto taluno a non tenere sufficientemente presente la circostanza che qui non si tratta di una scelta libera ed astratta, alla quale si sia giunti anche attraverso talune forzature, si tratta invece di una scelta che ci è stata imposta da ragioni economiche, sociali ed umane. Il senatore Roda ieri ha avuto parole estremamente toccanti su quest'ultimo punto, e il senatore Amigoni ha fornito cifre gravissime. Ottomila incidenti mortali, secondo un calcolo; 16 mila, secondo un altro, forse più vicino alla realtà. Si è parlato di tutto questo, ed io non voglio insistere troppo su questo tasto, ma vorrei soltanto mandarvi: quando accadono disastri ferroviari la commozione è viva e generale, ma non sono forse morti anche questi, periti in incidenti stradali? E si tratta di cifre spaventose. Se tutti siamo d'accordo sulla necessità dell'ammmodernamento delle ferrovie, perchè non dobbiamo essere d'accordo sulla necessità dell'ammmodernamento della viabilità? È vero che si tratta di un problema più vasto, perchè ci sono coloro che vanno troppo veloci sulle strade, coloro che non sanno guidare, e così via, ma chi può negare che al fondo di tutto questo non vi sia un dato obiettivo costituito da una sfasatura, da una strozzatura, da una inadeguatezza delle nostre strade al traffico moderno? Quando su molte delle nostre strade non si può procedere speditamente a causa del tracciato tormentato, se si ha davanti un lento camion, ci vuole una forza di carattere e di volontà veramente formidabile per reggere alla tentazione di effettuare il sorpasso a qualsiasi costo; non possiamo non considerare obiettivamente questo stato di fatto e metterlo sulla bilancia come peso, non dico determinante, ma indubbiamente di estremo interesse, ai

fini della soluzione del problema, onde cercare di ridurre al minimo i disastri e lo spargimento di sangue.

Io sono d'accordo, senatore Roda, sulla necessità di operare in tutti i settori per la repressione dei delitti che si compiono sulla strada, per svolgere un'opera di educazione stradale spinta più a fondo, e sono in procinto di chiamare a quest'opera tutti gli enti interessati alla strada, tutti coloro che sono in grado di collaborare, tutti gli enti locali. Sarà questo uno sforzo nel quale non ci saranno mai contrasti di parte. Sono anche d'accordo, se si rivelerà necessario, di rivedere perfino il Codice della strada allo scopo di rendere talune norme più adeguate alle nuove esigenze e magari più severe. Voi mi troverete sempre d'accordo in tutto questo, anche se io qualche multa la pago, per cui domani potrei essere soggetto a sanzioni più severe (preciso però che in genere si tratta di multe per divieti di sosta, cioè di infrazioni che non mettono in pericolo l'incolumità altrui).

Comunque, onorevoli senatori dell'opposizione, quello che ci divide mi pare che sia un concetto diverso della pianificazione. Io considero il concetto di pianificazione dell'estrema sinistra aprioristico e non realistico, che vorrebbe avere prima tutti gli elementi, tutti i fattori dell'operazione di questo teorema così complesso, per poter fare poi un calcolo preciso e trovare la soluzione adeguata, integrale o meno. Vi è invece in me (forse anche, ripeto, per l'abito professionale) un concetto diverso, per cui penso che la diagnosi si faccia raccogliendo tutti gli elementi che possono risultare utili, ma che alla fine non è possibile analizzare o anatomizzare un fatto vivo come è quello dell'economia, come è quello della circolazione. Se noi ci limitassimo a fissare e a cristallizzare astrattamente, teoricamente, sia pure con i mezzi di indagine più perfetti e moderni a nostra disposizione, i termini di una determinata situazione, arriveremmo magari ad una soluzione fra tre o quattro anni, magari quando quegli stessi termini sono superati. Occorre pertanto, secondo noi, una pianificazione meno aprioristica, più realistica, più dinamica, integrativa di tutte le forze che possono concorrere a questo sforzo creativo.

È un diverso concetto di pianificazione, quindi, quello che ci divide. Del resto, se io avessi il vostro stesso concetto sarei di parte vostra, e se voi aveste il mio non sareste comunisti o socialisti. Vi è infine, mi pare, un'ultima cosa che ci divide, lo dico con molta franchezza; l'obiettivo politico non più in senso generale, ma in senso tecnico. Io non posso non aver notato un diverso accento nelle due relazioni di minoranza e negli interventi del Gruppo socialista e del Gruppo comunista. Però in fondo mi pare che vi sia, ed è logico che sia così, un comune tentativo di sottolineare le deficienze, fino a dimostrare, direi, l'immobilismo delle forze democratiche, e del Governo che ne è l'espressione.

Noi invece abbiamo l'ambizione di fare qualche cosa che dimostri la nostra capacità di muoverci e di realizzare, non tanto per l'ambizione di far vedere che ci muoviamo, ma per il dovere che, almeno finché siamo a questo posto, abbiamo di realizzare la soluzione dei problemi più vivi del nostro Paese.

Abbiamo la coscienza che questo sia un buon provvedimento, certo perfezionabile, e che perfezionato sarà, infatti, attraverso la discussione e l'apporto e la collaborazione onesta di tutti.

Io ho colto, mi pare, una certa inconsistenza nel fondo delle critiche che ci sono state mosse. Questo ci riconferma nella soddisfazione di aver operato in buona fede (almeno questo, voi dell'opposizione, dovete ammetterlo), per il bene del nostro Paese e ci permette di sperare nel conforto del voto favorevole del Senato. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni.*)

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

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza:

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

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere se non ravvisino la necessità di in-

tervenire nella vertenza in atto all'azienda agricola « Maccaresse », dipendente dall'I.R.I., allo scopo di porre termine a una agitazione sindacale, già da lungo tempo in atto, determinata dalla inadeguatezza delle retribuzioni e della ripartizione dei prodotti, dal non adeguamento delle retribuzioni alle qualifiche, dalla inesistenza di classificazione delle qualifiche stesse per i salariati, dal mancato adeguamento delle retribuzioni all'aumentato rendimento del lavoro e all'accresciuta produttività aziendale;

se non ritengano opportuno operare affinché nella azienda a partecipazione statale siano applicati i principi della Costituzione repubblicana, che dovrebbero regolare i rapporti di lavoro e determinare l'entità delle retribuzioni in base alle esigenze di vita, alla quantità e qualità del lavoro (451).

MAMMUCARI

Annunzio di interrogazioni

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

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

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere quali siano i risultati dell'attuazione pratica delle disposizioni contro la molteplicità degli incarichi impartite con la circolare del 24 marzo 1961 e con altre successive.

In particolare per conoscere se rispondano a verità le notizie diffuse da alcuni giornali ed agenzie secondo le quali l'applicazione delle predette disposizioni incontrerebbe notevoli ostacoli, cosicchè a tutt'oggi il numero complessivo degli incarichi resi disponibili avrebbe proporzioni irrilevanti rispetto alla cifra globale degli incarichi affidati negli enti e nelle società sottoposte a controllo o a vigilanza dello Stato.

L'interrogante chiede altresì di sapere, con particolare riferimento alle aziende a partecipazione statale, se sia del pari esatta la notizia che l'abolizione degli incarichi plurimi non riesce a trovare applicazione nel-

l'ambito di tali aziende a causa delle resistenze opposte con speciosi pretesti dagli estranei all'Amministrazione dello Stato, compresi i funzionari e i dipendenti degli enti o società a partecipazione statale (1174).

BELLISARIO

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri, per sapere se, in occasione della prossima Conferenza dei Capi di Governo dei Paesi delle Comunità europee, intendano chiedere e sostenere fermamente:

1) una decisione impegnativa di convocare una Conferenza intergovernativa per elaborare in breve tempo un trattato che fissi la durata del periodo transitorio ritenuto necessario per la graduale attuazione di una Comunità politica aperta a tutti gli Stati democratici d'Europa;

2) l'approvazione sollecita del progetto di convenzione dell'Assemblea parlamentare europea per la propria elezione a suffragio universale diretto;

3) l'attribuzione alla stessa Assemblea di maggiori poteri.

Gli interroganti sono convinti dei grandi vantaggi che comporterebbe l'adesione della Gran Bretagna alla Comunità economica europea ed alla futura Comunità politica. Essi desiderano sapere se anche il Governo ritiene che, pure ammettendo la necessità di uno spirito conciliativo dei Sei verso i problemi della Gran Bretagna, sia mezzo efficace per ottenere la tempestiva adesione di essa il procedere risolutamente nella realizzazione della Comunità economica e politica (1175).

SANTERO, BATTISTA, DARDANELLI,
GRANZOTTO BASSO, SIBILLE,
VACCARO, ZACCARI

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se, in relazione al recente rinvenimento di vasti giacimenti metaniferi in Abruzzo, il progetto del relativo metanodot-

to, che l'E.N.I. si propone di costruire, preveda l'allacciamento anche alla zona industriale di Napoli e per quale data di entrata in esercizio (2423)

RICCIO

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se ritiene opportuno:

1) promuovere su scala nazionale una inchiesta sulla lettura della stampa periodica per ragazzi e sulle influenze educative che ne derivano;

2) promuovere misure per agevolare, da parte dell'Ente nazionale per la cellulosa, la fornitura della carta destinata alla stampa per ragazzi di riconosciuta funzione educativa e sociale, senza vincoli relativi ai mezzi tecnici adoperati per la stampa stessa e con esenzione dell'I.G.E.;

3) sollecitare la Radiotelevisione alla presentazione dei periodici per ragazzi di riconosciuta funzione educativa sociale (2424).

RICCIO

Al Ministro del tesoro, per sapere se risponda a verità la notizia che la Direzione generale del Tesoro abbia disposto la trattenuta, in unica soluzione sullo stipendio del mese di giugno, dell'importo delle giornate di sciopero già effettuate dal personale degli Uffici provinciali del Tesoro, per le note rivendicazioni dell'assegno personale e del riordinamento degli organici.

Se è vero che con la predetta disposizione sia stata ordinata la trattenuta di tutte le giornate di sciopero, comprese quelle per le quali l'Amministrazione non ha ancora emesso i relativi decreti (2425).

ARCUDI

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se ritiene opportuno — per ragioni di equità — sollecitare la conclusione e conseguente pubblicazione della graduatoria del Concorso a 600 cattedre di Lettere italiane, Latino e Storia, bandito con decreto Presidenziale del 5 gennaio 1960.

La conclusione di tale Concorso, se resa nota entro il 1° luglio 1961, consentirà a co-

loro che parteciparono al Concorso bandito con decreto ministeriale 26 agosto 1957 e che sono titolari di cattedre dal 1° ottobre 1960, di giovare delle disposizioni della legge Russo 14 ottobre 1960, n. 1228, con conseguente notevole vantaggio di carriera (2426).

PAPALIA, MASCIALE

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritiene di sollecitare urgentemente il provvedimento di passaggio all'A.N.A.S. della strada Niccone-Tuoro sul Trasimeno o « del Niccone » come previsto dalla legge n. 126 del 12 febbraio 1958, considerato che, dopo l'inclusione nel piano generale delle nuove strade statali formulato in base a detta legge, nessun'altra iniziativa può essere presa per il miglioramento di detta strada al di fuori di quella a livello statale indicata. Le condizioni attuali della strada stessa sono tali da richiedere provvedimenti urgenti e causano una diminuzione di traffico che va a danno delle località interessate le quali si trovano in stato di profonda crisi economica. A livello provinciale già sarebbero stati finanziati i lavori di sistemazione dei tratti comunali con i piani stralcio previsti in applicazione della citata legge n. 126 dalle Amministrazioni provinciali di Arezzo e Perugia e quest'ultima avrebbe già bitumato il tratto provinciale, mentre, essendo per tre quarti la strada in questione tuttora a livello comunale, non si può contare neppure su una manutenzione ordinaria sufficiente per lo meno a non aggravare le attuali condizioni. A consigliare la presa in esame di questo urgente ed indilazionabile problema di viabilità sta il fatto che tale strada ha una importanza notevole per il collegamento tra le Marche, l'alta Umbria, e le zone del Trasimeno e della val di Chiana fino alle provincie di Siena e Grosseto e potrà in un prossimo avvenire costituire un interessante raccordo per l'Autostrada del sole verso i castelli di Chiusi e Foiano della Chiana (2427).

BUSONI

Ordine del giorno

per le sedute di giovedì 8 maggio 1961

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani giovedì 8 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (1378).

II. Discussione dei disegni di legge:

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

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

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme sulla cittadinanza italiana (991).

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

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

IV. Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

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

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione fra l'Italia e la Norvegia in materia di sicurezza sociale, con annesso Protocollo

finale, conclusa a Roma il 12 giugno 1959 (1448) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

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

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

La seduta è tolta (ore 21,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari