

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

410^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 8 GIUGNO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Congedi	Pag. 19047	* GENCO	Pag. 19064 19079
Disegni di legge:		INDELLI	19058, 19059
Annunzio di presentazione	19047	* JANNUZZI	19063, 19064, 19065
« Piano di nuove costruzioni stradali ed auto- stradali » (1378) (Seguito della discussione):		LOMBARI	19062
PRESIDENTE	19047	MACAGGI	19066
ANGELILI	19051, 19052	MAGLIANO	19052
ANGELINI Armando	19071	MERLIN	19055
BARBARO	19050	OLIVA	19078
BATTAGLIA	19066	OTTOLENGHI	19071
BELLISARIO	19060	PAPALIA	19068, 19069
BUIZZA	19077	PENNAVARIA	19067
* CARELLI	19065, 19076	RODA	19065, 19076
CERABONA	19056, 19057	SACCHETTI	19047, 19048
CORBELLINI	19048 e <i>passim</i>	SANTERO	19070
CRESPELLANI	19049	SOLARI	19047
CROLLALANZA	19054, 19074	TARTUFOLE	19054
D'ALBORA	19077	TIRABASSI	19052, 19053
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	19052 e <i>passim</i>	ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	19048 e <i>passim</i>
DONATI	19053	ZACCARI	19049
FENOALTEA	19069, 19070	ZANNINI	19055
FORTUNATI	19047 e <i>passim</i>	ZELIOLI LANZINI	19060, 19061

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

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

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

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori Berlingieri per giorni 9 e Militerni per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annuncio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

dei senatori Valenzi e Busoni:

« Provvedimenti a favore dei circhi equestri » (1587).

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

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ».

Dobbiamo ora passare all'esame degli ordini del giorno. Il primo ordine del giorno, a firma dei senatori Solari, Bardellini, Masciale ed altri ha carattere di sospensiva.

Senatore Solari mantiene l'ordine del giorno? Faccio osservare che, se si dovesse procedere alla votazione del suo ordine del giorno, decisivo per la sorte del disegno di legge, in questo momento in cui l'Aula è pressochè deserta, in quanto moltissimi senatori sono impegnati nelle riunioni delle Commissioni, si verrebbe a delineare una situazione particolarmente delicata.

S O L A R I . La ragione per la quale abbiamo presentato l'ordine del giorno è sostanzialmente importante, quindi lo manteniamo.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, si potrebbe, nel frattempo, passare all'esame degli ordini del giorno successivi. Ancora una volta ripeto che non mi sembra serio, nè nei confronti della maggioranza nè della minoranza, votare un ordine del giorno così importante con un'Aula quasi vuota.

S A C C H E T T I . Riterrei opportuno rinviare la votazione di questo ordine del giorno, onde poter chiedere ai Presidenti delle Commissioni di interrompere le riunioni per permettere ai senatori di partecipare ai lavori dell'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Si potrebbe, intanto, passare agli ordini del giorno successivi, cominciando da quello presentato dal senatore Crespellani. Il senatore Crespellani è presente?

F O R T U N A T I . Non è presente, tutti i senatori sono impegnati in Commissione per la discussione del Piano per la Sardegna.

P R E S I D E N T E . Sospendo allora la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 10,05, è ripresa alle ore 10,15).

P R E S I D E N T E . Avverto che sullo ordine del giorno dei senatori Solari ed altri possono prendere la parola, a norma di Regolamento, due oratori a favore e due contro.

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Signor Presidente, il nostro Gruppo voterà a favore dell'ordine del giorno dei colleghi Solari, Bardellini ed altri. Tale ordine del giorno mi sembra possa essere accolto per il fatto che lo stesso onorevole Ministro, nella sua replica di ieri sera, alle nostre argomentazioni fondamentali non ha potuto disconoscere che è necessario compiere una ulteriore elaborazione per il coordinamento e per uno studio complessivo delle infrastrutture. Se tale ragione fondamentale è riconosciuta dallo stesso onorevole Ministro, il progetto di legge in discussione non può essere preso in esame, visto che è considerato quasi come un provvedimento che si adotta tanto per cominciare a fare qualche cosa.

Si tratta di un programma ampio nel tempo, il quale incide sulle infrastrutture. Lo stesso Governo, come ricorda l'ordine del giorno, con la delibera del 29 aprile 1961 ha costituito un Comitato interministeriale per approfondire lo studio sul coordinamento degli interventi nel settore delle comunicazioni.

Oltre alle valide argomentazioni, che sono state da noi dell'opposizione sollevate in riferimento ai criteri di priorità della scelta economica e agli strumenti per la realizzazione del piano, sembra a noi che sussistano tutte le buone ragioni per una sospensiva; riprenderemo l'argomento con maggiore approfondimento e concretezza dopo aver conosciuto i risultati dei lavori del Comitato interministeriale per il coordinamento degli investimenti nel settore delle comunicazioni.

Per tale ragione noi voteremo a favore dell'ordine del giorno, coerentemente con la po-

sizione da noi sostenuta in sede di dibattito generale.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo a esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

C O R B E L L I N I . La Commissione è contraria all'approvazione dell'ordine del giorno.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per gli argomenti svolti da me ieri sera, io non sono contrario al coordinamento. Ne ho anzi riconosciuto la necessità. Sono però contrario a che si rinvi l'approvazione di questo provvedimento. Il coordinamento può avvenire anche in un secondo tempo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Solari ed altri.

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

« Il Senato,

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

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

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

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

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

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

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

P R E S I D E N T E. Metto ai voti questo ordine del giorno non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui successivi ordini del giorno. Il primo ordine del giorno è quello del senatore Zaccari.

C O R B E L L I N I. La Commissione non ha nessuna obiezione da fare circa l'approvazione di questo ordine del giorno.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Accolgo l'ordine del giorno, perchè si inquadra nei criteri di priorità già enunciati in sede di relazione governativa ed illustrati da me nella breve replica di ieri sera.

Z A C C A R I. Ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Crespellani, Azara e Monni.

C O R B E L L I N I. La Commissione è favorevole.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Non so se sia il caso di esaminare l'ordine del giorno insieme a quello successivo, a firma degli stessi senatori Monni, Crespellani e Azara. Sono due ordini del giorno che sostanzialmente trattano il medesimo problema, quello della viabilità della Sardegna.

Io non avrei difficoltà ad accogliere il primo ordine del giorno, ritenendo assorbito in esso

anche il secondo. Riconosco, come è stato affermato dagli onorevoli presentatori in sede di illustrazione dell'ordine del giorno stesso, che il problema della Sardegna ha suoi particolari aspetti, i quali devono essere considerati anche in senso compensativo al di fuori della presente legge.

In questo senso, accolgo il primo ordine del giorno, ritenendo, ripeto, assorbito in esso anche il secondo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Senatore Crespellani, è d'accordo nel considerare assorbito il secondo ordine del giorno nel primo?

C R E S P E L L A N I. Possiamo accettare la proposta dell'onorevole Ministro e ne prendiamo atto, dichiarando, per debito di lealtà, che vigileremo affinché alle parole seguano i fatti.

P R E S I D E N T E. Allora, poichè l'ordine del giorno dei senatori Monni, Crespellani e Azara è assorbito dall'ordine del giorno Crespellani, passiamo all'ordine del giorno dei senatori Barbaro, Pennavaria e Crollanza

C O R B E L L I N I. La Commissione fa rilevare che il problema è molto complesso per quanto abbia un'importanza non trascurabile. Quindi non vi è nessuna difficoltà per esprimere il parere nel senso di richiedere il completamento dello studio per poter giungere ad una soluzione definitiva nel tempo più rapido possibile.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo sostanzialmente concorda col parere espresso dalla Commissione. Il senatore Barbaro ha illustrato ampiamente e con efficacia di argomenti l'importanza di questo tema; io però, credo, mancherei di lealtà se affermassi in questo momento che accetto integralmente questo ordine del giorno, perchè esso evidentemente solleva problemi di tale complessità che meritano di essere approfonditi. Quindi dichiaro di accettare l'impegno di porre allo studio il problema; il finanziamento e la concreta realizzazione saranno naturalmente conseguenza dei risultati cui lo studio potrà portare. In

conclusione nessuna opposizione all'ordine del giorno, ma soltanto il serio impegno di porlo allo studio, salvo a vedere se gli studi conforteranno quelle che sono state le argomentazioni, tecnicamente molto efficaci e valide, espresse dal senatore Barbaro. Vorrei appunto pregarlo di accontentarsi di ciò che per lealtà posso accogliere in questo momento.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, mantiene il suo ordine del giorno?

B A R B A R O . Prendo atto delle dichiarazioni della Commissione e dell'onorevole Ministro e confido che, dato l'enorme rilievo dell'ordine del giorno, che forse investe il più importante problema autostradale italiano oltrechè europeo, lo studio sia realizzato al più presto, nell'interesse generale dell'economia italiana, che è strettamente legata anche alla realizzazione di questa grande autostrada.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Amigoni, Oliva e Corbellini.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Con questo ordine del giorno viene sollevato un problema di notevole importanza, anche se riguarda una parte non troppo numerosa del personale dell'A.N.A.S. Col passaggio di autostrade attualmente gestite dall'A.N.A.S. nel gruppo di autostrade che dovranno essere gestite dall'I.R.I. si pone il problema di alcuni dipendenti dell'A.N.A.S. che attualmente sono impiegati su queste autostrade. Con la nuova legge di inquadramento del personale dell'A.N.A.S., questo stesso personale ha acquisito un diritto a poter partecipare ai concorsi interni previsti dalla legge n. 59, per poter essere successivamente inquadrato. Credo che non si possa non accogliere questo ordine del giorno in quanto ci invita a realizzare quello che la legge già prevede, salvo a vedere poi in sede di convenzione come possa essere risolto, nei rapporti con la società cui eventualmente sarà attribuita la concessione di queste autostrade, il problema dell'effettivo impiego di questo personale. In questo senso e con questo

spirito accolgo l'ordine del giorno Amigoni ed altri.

P R E S I D E N T E . Senatore Corbellini, mantiene il suo ordine del giorno?

C O R B E L L I N I . Siamo soddisfatti.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Angelilli.

C O R B E L L I N I . La Commissione esprime parere favorevole e si permette di fare un riferimento: nel 1859, quando si costruivano le prime ferrovie, Pio IX inaugurò la ferrovia Civitavecchia-Roma che assumeva fin da allora primaria importanza dovendo congiungere Roma con il porto ad essa più vicino. Lo stesso problema, come ho già ricordato, si pone anche oggi per le autostrade. Ecco perchè credo che esso non abbia difficoltà per essere, rapidamente risolto.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Questo ordine del giorno del senatore Angelilli mi offre l'occasione di fare una dichiarazione, direi di carattere generale, riguardante una serie di ordini del giorno, i quali invitano, fanno voti, impegnano il Governo sul piano della realizzazione con precedenza di questo o di quel tronco di autostrada o fanno presenti altre esigenze. Io ho avuto occasione di dichiarare (e il relatore è stato molto efficace su questo punto) che questo piano ha direi, una sua conclusività in se stesso. Ho avuto occasione di dichiarare che mi sono stati richiesti, e il Parlamento ha mostrato di accettare, alcuni criteri di priorità. Al di là di questo, al di là cioè di una accettazione e di una subordinazione ai criteri di priorità che sono stati indicati dal Governo e che mi sembra siano stati accolti quasi all'unanimità, e quindi al di là di quelli che sono gli impegni che formalmente la legge ci impone, io non sento di accogliere altri impegni, se non a titolo di studio.

Accetto cioè questo ordine del giorno nel senso che esso sarà tenuto presente quando il Governo, responsabilmente, dovrà passare alla realizzazione, secondo i criteri di priorità indicati, del piano autostradale che è un piano novennale. Siamo di fronte ad esi-

genze che pur essendo urgenti non si possono che distendere lungo un arco di dieci anni. La tendenza sarà di concentrare tutto nel primo triennio, ma in questo momento non si può decidere di fare prima una cosa o l'altra. Ho chiesto di fissare taluni criteri, spero che il Parlamento li confermi: sulla base di questi criteri, ne prendo impegno, si farà quanto possibile in rapporto alle possibilità che si presenteranno. Quindi, più che come raccomandazione (e lo stesso valga per gli altri ordini del giorno dello stesso tipo) io non posso accogliere l'ordine del giorno

PRESIDENTE. Senatore Angelilli, mantiene l'ordine del giorno?

ANGELILLI. Onorevole Ministro, io la pregherei di darmi, a parte l'accettazione dell'ordine del giorno come raccomandazione, una maggiore e concreta assicurazione. Il fatto che l'autostrada Roma-Civitavecchia sia stata compresa nel piano, dimostra che si è sentito come si tratti di un'esigenza fondamentale. Io stesso ebbi in passato a prospettarne la necessità ed oggi che la vedo con soddisfazione compresa nel programma, ne sottolineo ancora l'urgenza. Come lei sa, signor Ministro, vi sono delle iniziative da parte della Camera di Commercio e di altri Enti per la costruzione immediata di tale autostrada: sono iniziative private che vanno valutate. Ciò dimostra ancora una volta l'importanza e l'utilità dell'autostrada. Le sarò pertanto grato se vorrà tener conto di questo, dandomi precisazioni in merito.

ZACCAGNINI *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Onorevole Angelilli, sono spiacente di dover riconfermare che non posso accogliere l'ordine del giorno se non come raccomandazione. Questo non significa che non mi renda conto della gravità della situazione: le faccio anzi presente che il primo tratto di quella autostrada, il tratto Roma-Fiumicino, si sta già realizzando da parte dell'A.N.A.S. ed a suo diretto carico, con

priorità assoluta, ancor prima che la legge sia approvata.

Quanto lei dice è vero: si tratta di esigenze reali, stante l'entità del traffico; ma queste ragioni dovranno essere pesate e confrontate con le esigenze di altri tratti, e si creerà allora una scala di priorità nella esecuzione.

Più che questa assicurazione non posso darle, in questo momento.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Angelilli.

CORBELLINI. Il problema è analogo al precedente. Si tratta della fase esecutiva dei progetti, per dare la migliore funzionalità alla rete autostradale. Questa funzione è competenza dei tecnici progettisti e degli esecutori. Pertanto penso che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Mi pare che il Presidente della Commissione confonda le cose. La legge stanziava 50 miliardi per tutti i raccordi. Ora, qui si tratta di un raccordo di tipo particolare, perchè si tratta di una strada che parte da Civitavecchia e va ad Ancona!

Se lei chiama « raccordo » la strada che va da Civitavecchia ad Ancona, non so allora cosa potrà chiamare « strada ». (*Commenti*). Una volta tanto debbo prendere le difese del Ministro. (*Commenti*).

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Non si tratta di un problema di raccordo: ha ragione il senatore Fortunati. Comunque l'ordine del giorno del senatore Angelilli ha il compito di richiamare l'attenzione del Ministro e dell'A.N.A.S. sulle opere più urgenti da compiere per un completamento della viabilità statale. È un argo-

mento serio ed urgente, e in questo senso accolgo tale ordine del giorno come raccomandazione.

A N G E L I L L I . La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue il terzo ordine del giorno del senatore Angelilli.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Due vie dell'importanza della Cassia e della Flaminia, in prossimità della Capitale, meritano di essere tenute presenti nel quadro della sistemazione complessiva della nostra rete stradale ed autostradale. Lo sdoppiamento in prossimità della Capitale di queste due arterie sembra a me una necessità; quindi l'opera deve essere affrontata non appena possibile, nel quadro dei lavori previsti dal Ministero. (*Approvazioni dal centro*).

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Anche questo ordine del giorno rientra in quel tipo di ordini del giorno che, richiamando particolari impegni, non possono essere accolti che come raccomandazione. La esigenza di un ammodernamento della viabilità della Cassia e della Flaminia è argomento serio quanto urgente, non meno di quello prima richiamato. Programmi sono stati già approntati, e si stanno attuando dei notevoli lavori sia sull'una che sull'altra arteria. Anche questo suo ordine del giorno, senatore Angelilli, posso accettarlo come un invito rivolto a me e all'A.N.A.S. perchè la massima attenzione sia rivolta alle opere più urgenti, e perchè si continui nei lavori di ammodernamento e di ampliamento della viabilità statale.

P R E S I D E N T E . Senatore Angelilli, mantiene l'ordine del giorno?

A N G E L I L L I . Ringrazio il Ministro e il relatore delle assicurazioni. Mi auguro che le opere che mi sono permesso di suggerire siano realizzate al più presto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori De Luca Angelo, Tirabassi e Bellisario.

T I R A B A S S I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T I R A B A S S I . Noi rinunciamo a svolgere l'ordine del giorno perchè ci pare ovvio che debba essere costruita un'autostrada che colleghi il Tirreno passando per l'Abruzzo e che debba passare per i luoghi di maggiore densità di popolazione e più importanti.

Io spero che il signor Ministro voglia accettare il nostro ordine del giorno.

M A G L I A N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A G L I A N O . Signor Presidente, dichiaro che, qualora quest'ordine del giorno fosse posto in votazione, io darei il mio voto favorevole, essendo di assoluta evidenza e pienamente convincenti le ragioni in esso esposte. Ma ho chiesto la parola anche per segnalare al Ministro che questo piano di autostrade, per ragioni di cui non ci rendiamo perfettamente conto, ha completamente tagliato fuori il Molise. Infatti nessuna delle autostrade o superstrade progettate toccherà la nostra regione dato che anche l'Adriatica, finendo a Pescara...

T A R T U F O L I . Finirà a Canosa, cioè nei pressi di Bari!

M A G L I A N O . Lo so bene: ma in ogni caso quel tracciato toccherà il Molise soltanto ai margini. Ora io vorrei rivolgermi al Ministro perchè, nei tracciati delle superstrade che sono affidati alla valutazione del Governo e degli organi tecnici ministeriali, si inserisca la Roma-Campobasso-Bari, la quale consentirebbe — con l'utilizzazione delle opere già eseguite o in via di sistemazione — una notevole rapidità di comunicazioni e toglierebbe il Molise dal suo completo isolamento dalla rete autostradale, il che non ci è dato dalla rete stradale attuale, la quale, come tutti sanno, non ci offre nessun collegamento diretto con la Capitale e con Napoli.

Prego perciò l'onorevole Ministro di tener conto di queste mie raccomandazioni.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Indubbiamente, il problema del collegamento del litorale adriatico con la Capitale merita di essere risolto, sia per chi dal Sud vuole convergere verso la Capitale, sia per chi vuole convergere dal Nord. È probabile che questi due tracciati, che possono soddisfare sia le esigenze dei pescaresi, sia anche quelle degli abitanti di Ascoli e della riviera adriatica settentrionale, in un primo tratto, in prossimità della Capitale, possono confondersi.

Naturalmente, siamo ancora nel campo dei progetti che devono essere studiati.

Per quanto si riferisce al collegamento di Napoli con l'Abruzzo e con l'Adriatico settentrionale, è evidente che anche questa arteria è importante, ma proprio in questa zona dell'Italia contro-meridionale noi vediamo quanto ardua sia la possibilità di accontentare rapidamente tutte le esigenze. La Commissione ritiene che l'ordine del giorno possa essere accettato come raccomandazione.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche per quanto riguarda questo tema, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione. Indubbiamente questa esigenza di inserire l'Abruzzo in un sistema più moderno di comunicazioni del nostro Paese è reale e non può essere trascurata, e altrettanto dicasi per il Molise.

Tuttavia, al di là di una raccomandazione, nel senso di tenere presente questa esigenza nel quadro delle programmazioni che dovranno farsi, non posso andare, e me ne dispiace.

PRESIDENTE. Senatore Tirabassi, si ritiene soddisfatto?

TIRABASSI. Mi ritengo soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Zannini, Donati, Galli.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Indubbiamente, la costruzione della litoranea adriatica è assolutamente urgente e non solo utile, ma direi necessaria alla no-

stra economia; infatti, proprio sul litorale adriatico vedremo affluire una massa tale di turisti, che potranno anche movimentare immediatamente la nostra rete autostradale e la nostra economia nel Meridione.

Mi sembra, pertanto, che questa domanda di priorità assoluta debba essere accettata.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Onorevole Presidente, l'ordine del giorno si divide, a mio avviso, in due parti: una parte di carattere generale, su cui ritengo non vi siano motivi di discussione; e una, che figura all'ultimo capoverso, in cui si invita il Governo a fare in modo che l'allacciamento avvenga in maniera tale per cui tutti coloro che convergono da nord, nord-ovest, e nord-est di Bologna possano proseguire al sud.

Lei, onorevole Ministro, sa che la questione è collegata all'anello di scorrimento alla periferia di Bologna. Credo che, senza entrare nel dettaglio, l'ordine del giorno presentato dal collega Zannini dovrebbe essere inteso nel senso che nell'affrontare i problemi autostradali si tenga presente che l'anello di scorrimento attorno a Bologna fa parte del sistema generale autostradale e, quindi, deve essere finanziato integralmente, con riferimento all'articolo 12 del disegno di legge.

Se così è, non ho nulla da obiettare. Se, invece, l'ultimo capoverso rimettesse in discussione le conclusioni da me esposte, dovrei invitare il collega Zannini a non insistere sull'ultima parte del suo ordine del giorno, che darebbe luogo a una dettagliata e approfondita discussione.

DONATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI. Evidentemente la seconda parte dell'ordine del giorno non implica la discussione cui faceva cenno il senatore Fortunati; esprime semplicemente il desiderio che il collegamento tra le varie autostrade che giungono a Bologna e l'autostrada per

il sud sia fatto in maniera che chi deve immergersi nella autostrada che porta fino a Canosa non debba uscire della rete autostradale per accedervi.

Si tratta in altri termini di un concetto di ordine generale in base al quale, considerando che Bologna è un centro di incontro di varie autostrade, bisogna fare in maniera che queste autostrade siano tra loro collegate per eliminare delle difficoltà a chi vuole percorrere il tragitto Bologna-Rimini-Pescara-Canosa.

TARTUFOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARTUFOLI. Credo di dovermi associare all'impostazione dell'ordine del giorno del collega Zannini, specialmente dopo i chiarimenti forniti dal collega Donati.

Qui si tratta in sostanza di rendere efficiente un sistema autostradale. Io, che percorro spesso quelle strade con la mia macchina per recarmi a Milano, so che occorre mezz'ora di tempo ed anche tre quarti d'ora per l'attraversamento di Bologna. Ora, se questo dovesse verificarsi anche domani, quando fosse realizzata l'autostrada che congiunge Bologna a Canosa, evidentemente chi proviene da Milano sarebbe costretto a perdere tre quarti d'ora di tempo per l'attraversamento della città di Bologna, cioè circa un quarto dell'intero tempo di percorrenza necessario per andare da Milano a Rimini.

È ovvio quindi che debba trovare accoglimento quest'ordine del giorno nella impostazione chiarita così bene dal collega Donati, sia pure in senso di raccomandazione positiva nei confronti dell'onorevole Ministro per un serio esame della questione.

CROLLALANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Anche io raccomandando all'onorevole Ministro di accogliere senz'altro questo ordine del giorno. La priorità invocata è più che giustificata, perchè

una parte del tracciato dell'Adriatica, da Bologna fino a Pescara, è già assicurata dal finanziamento di una legge precedente, ed il prolungamento fino a Canosa è previsto dall'articolo 15 di questa legge fra i tronchi che debbono essere affidati all'I.R.I. Comunque tutta l'arteria fa parte del piano regolatore approvato del Parlamento nel 1955.

Vorrei però raccomandare al Ministro, siccome qui si parla di autostrada Bologna-Canosa — che poi sostanzialmente è la Bologna-Bari, perchè il tronco Canosa-Bari è comune all'autostrada Napoli-Bari —, di considerare che nel predetto piano regolatore è previsto lo sviluppo dell'autostrada fino a Lecce; per cui sarebbe opportuno, in un tempo successivo, attuare anche la sua prosecuzione perlomeno fino a Brindisi, in quanto oggi Brindisi rappresenta una città di confine marittimo, essendo collegata con un traghetto alla Grecia. Si consideri inoltre che a Brindisi sta sorgendo un grandioso stabilimento della Montecatini, il quale certamente assicurerà notevole traffico a quel tratto di autostrada.

Queste sono le più importanti considerazioni che ci inducono a raccomandare che sia messa subito allo studio, per la realizzazione in un tempo non molto lontano, la costruzione del prolungamento fino a Lecce dell'autostrada Bologna-Canosa-Bari.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Dichiaro subito — avvalendomi del neologismo coniato questa mattina in Senato — che accolgo come raccomandazione positiva questo ordine del giorno, il quale rientra, come del resto ho già detto per quanto riguarda l'« autostrada dei fiori », in quei criteri generali di priorità che già sono stati più volte ricordati. E lo accolgo anche con quella integrazione interpretativa ed estensiva raccomandata dal senatore Crollalanza.

Per l'ultima parte interpreto questo ordine del giorno proprio come un invito al Governo a far sì che là ove le autostrade toccano grandi centri, come quello di Bologna, si pos-

sa avere la possibilità che il traffico in transito non debba essere costretto ad entrare nella città per poi uscirne. È lo stesso problema posto dal senatore Fortunati, sul quale non posso che dichiararmi d'accordo, come problema che deve essere risolto nella maniera tecnicamente migliore

P R E S I D E N T E. Abbiamo un termine nuovo e simpatico: la raccomandazione positiva. È un termine che penso sarà richiesto anche in avvenire.

Senatore Zannini, insiste nel suo ordine del giorno?

Z A N N I N I. Non insisto, signor Presidente: sono soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro ed anche del neologismo « raccomandazione positiva ». Sono certo che quando il Ministero studierà il modo di attuare questa legge, che è veramente fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese, terrà conto dei motivi che l'onorevole Ministro ieri sera ha espresso in maniera così toccante ed esauriente: il motivo turistico, il motivo dello sviluppo del Sud e l'altro di evitare il maggior numero possibile di incidenti. E la costruzione di questa arteria è urgente proprio per i motivi che l'onorevole Ministro ha esposto; infatti sviluppa il turismo in tutta la costa adriatica, serve allo sviluppo del Sud ed elimina molte occasioni di incidenti. Pertanto mi dichiaro soddisfatto anche a nome dei colleghi Donati e Galli.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Merlin e Ceschi.

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. Signor Presidente, desidero dire due parole per spiegare i motivi di questo ordine del giorno. Tutti domandano, era giusto quindi che anche il senatore di Padova parlasse del tronco di autostrada che più gli sta a cuore, cioè del tronco Padova-Bologna

La Cassa di risparmio di Padova e le altre Casse di risparmio interessate, comprese quelle di Bologna, Ferrara, Rovigo e le Amministrazioni provinciali interessate insistono perchè questo tronco venga eseguito. I detti istituti hanno preparato i progetti ed hanno anche trovato i mezzi finanziari necessari. Avverto subito il Ministro che non vogliamo opporci alla sua idea che ci sia il concorso dell'I.R.I. e che questa autostrada rientri nel numero di quelle che per il 51 per cento del capitale devono passare attraverso l'I.R.I. Noi non siamo contrari. All'I.R.I. noi accediamo per favorire l'iniziativa; ma segnaliamo al Ministro che c'è una vecchia autostrada, che congiunge Venezia a Padova, che si sta raddoppiando; c'è l'autostrada Verona-Padova che si sta costruendo, ma a Padova rimane poi uno spazio vuoto; questo spazio vuoto da Padova a Bologna deve essere colmato. E se a tutte le ragioni che ci inducono a votare il piano stradale ed autostradale si vuole aggiungere ancora una ragione di sentimento e di cuore, il Ministro tenga conto che sulla strada ordinaria Padova-Rovigo accadono i più gravi, numerosi e dolorosi incidenti. Quindi la creazione di questo mezzo autonomo indipendente e sicuro di passaggio è una necessità reclamata anche dai nostri sentimenti cristiani se vogliamo salvare la vita di tante creature. Ecco perchè io mi permetto di pregare il signor Ministro di accettare l'ordine del giorno, coi limiti che egli crederà, nella sua saggezza, di indicare.

P R E S I D E N T E. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno dei senatori Merlin e Ceschi.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore.* Mi sembra che la prima parte dell'ordine del giorno possa essere senz'altro accettata come raccomandazione. La seconda parte viceversa dovrebbe essere oggetto di trattative tra i signori azionisti della società attuale e gli azionisti maggioritari della società futura.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ordine del giorno pone due problemi.

Il primo riguarda l'urgente esecuzione di questo tronco di autostrada. In argomento ho da dire soltanto che accolgo come raccomandazione la richiesta, nello spirito delle dichiarazioni da me fatte precedentemente. Mi rendo cioè conto dell'urgenza del problema, ma rilevo che un piano novennale si fa in nove anni, durante i quali si stabiliranno, in sede comparativa le priorità delle varie esigenze.

Il secondo tema indicato nell'ordine del giorno è quello della possibilità di partecipazione minoritaria — poichè la maggioranza è dell'I.R.I. — delle Casse di risparmio e degli enti locali interessati. È argomento che evidentemente non può essere risolto in sede di ordini del giorno o di disegno di legge, perchè riguarda i rapporti con l'eventuale società concessionaria. Come Governo posso dichiarare che sono favorevole alla partecipazione, quando possibile, degli enti locali e delle Casse di risparmio.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cerabona, Ferrari, Caroli e De Simone.

C E R A B O N A. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C E R A B O N A. Per fortuna presiede la Commissione il senatore Corbellini, il quale ricorderà che su per giù lo stesso ordine del giorno fu da me presentato allorchè la 7ª Commissione in sede deliberante, nel 1955 iniziò la discussione della legge dell'onorevole Romita. In quella occasione, all'unanimità, la Commissione riconobbe giusto e doveroso accettare l'ordine del giorno, e il Ministro acconsentì. Anzi si decise che nel grafico doveva essere segnata la linea che io richiedevo: Salerno - Potenza - Matera - Taranto - Lecce - Gallipoli. Però il grafico redatto successivamente dalla Presidenza, per dimenticanza, non riportava esattamente il tracciato. Fui allora costretto a ripresentare l'ordine del giorno nella seduta pubblica del Senato, quando il disegno di legge fu rimesso al-

l'Assemblea, e il senatore Corbellini riconobbe che l'omissione nel grafico era dovuta ad un errore e che quanto già accettato dalla Commissione e dal Ministro doveva essere mantenuto. L'ordine del giorno fu approvato all'unanimità con il consenso del Ministro.

L'attuale ordine del giorno è dunque una superfetazione. Mi ha spinto a riprodurlo il pensiero che potesse essere sopravvenuta qualche altra dimenticanza.

Rilievo subito come, se prima non si costruiranno le vie ordinarie, le autostrade non gioveranno nè al progresso economico nè all'intensità del traffico, perchè la notevole insufficienza delle strade statali fa mancare addirittura la possibilità di circolazione.

Comunque questo tratto autostradale è necessario. Il grafico — che dovrebbe essere proiettato in televisione — dimostra che le autostrade volute dal piano governativo, rimangono ai margini del Continente, mentre il grosso delle nostre provincie non è solcato da strade statali e tanto meno lo sarà dalle autostrade. Ora l'autostrada Salerno-Potenza-Matera-Lecce (e credo che il Ministro abbia studiato la nostra richiesta) è importantissima. Se volete seriamente parlare di autostrade nel Sud non potete dimenticare questa autostrada, tranne che non diciate come disse il ministro Romita: abbiamo pensato al Mezzogiorno perchè la « Napoli-Bari significa pensare al Sud ». Ma, per l'amor di Dio, questo margine d'Italia non è tutto il Sud; laggiù bisogna creare le strade che non sono state mai fatte, che non volete fare e che noi abbiamo sempre richiesto, se volete che i turisti vadano anche sulle balze lucane, sulle Murgie pugliesi a godersi il nostro cielo e il nostro sole. È un tratto di autostrada di eccezionale importanza che bisognerà costruire, altrimenti un ottavo d'Italia ne rimane privo.

Questa autostrada congiungerà Salerno, Potenza e Matera a Taranto, e al Metapontino, dove stanno sorgendo delle industrie; è quindi necessario costruirla se vogliamo veramente far risorgere il Mezzogiorno e se le autostrade valgono a farlo risorgere, come voi dite e scrivete. Dovete ricordare che a Ferrandina c'è il metano e a Pisticci il petrolio, e che si tratta di zone in progressivo sviluppo. Sono sicuro che senza arrivare al-

l'accettazione della proposta quale raccomandazione, ciò che era già un fatto compiuto sarà incluso senz'altro nel nuovo piano per le autostrade

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso su questo ordine del giorno.

C O R B E L L I N I . Debbo ricordare al senatore Cerabona che nella legge 21 maggio 1955 fu allegato un diagramma nel quale viene previsto l'itinerario cui è accennato nel suo ordine del giorno e che fu allora classificato tra le autostrade in studio per la realizzazione in un secondo tempo. Nello studio ulteriore di tale tracciato, così come richiedono anche i colleghi Indelli e Focaccia nel successivo ordine del giorno, fu stabilito che l'itinerario sarà compiuto con i programmi che il Ministero dei lavori pubblici potrà realizzare secondo criteri di urgenza. Quindi l'ordine del giorno non può che essere accettato come raccomandazione.

Z A C C A G N I N I . *Ministro dei lavori pubblici*. Condivido le considerazioni della Commissione ed accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Senatore Cerabona, mantiene l'ordine del giorno?

C E R A B O N A . Non posso accontentarmi che lo si accetti come raccomandazione. Rappresento una regione, la Basilicata, per la quale vi fu una legge speciale che, fra le altre provvidenze, stabiliva che in 20 anni dovessero essere costruite e rifatte tutte le strade, ma ancora abbiamo paesi e frazioni che non sono uniti da strade rotabili. Desidero che l'onorevole Ministro prenda un categorico impegno; se non vorrà, faccia come crede e noi ne ritrarremo le nostre conclusioni. L'essenziale è che per la Basilicata e per tutta l'Italia meridionale non si può più aspettare un altro secondo, terzo e quarto turno, perchè i problemi urgono; se volete veramente risolvere la questione meridionale come avete scritto e detto, urgono i fatti e non le parole.

Una voce dal centro. Ma se hai votato la sospensiva di questa legge!

C E R A B O N A . Ma ormai questa legge è in discussione! Io sono stato favorevole alla sospensiva perchè questa è una legge che non voterei mai come è fatta, in quanto nego alle autostrade così concepite la virtù di poter fare nel Sud quello che è compito essenziale delle strade statali, provinciali e comunali. In uno dei convegni di studio, nell'ottobre del 1952, l'A.N.A.S. presentò un programma che fu fatto proprio da un Ministro democristiano; si accennava a qualche tronco autostradale, ma si insisteva per le strade statali. Ad ogni modo penso che l'accettazione come raccomandazione sarà accolta con disdegno dalle popolazioni del Sud, specialmente da quelle lucane, troppe volte gabbate. Io ho parlato di priorità di costruzione e l'onorevole Ministro mi dice: studieremo. Questa fu una accorta trovata a suo tempo del ministro Fanfani, che con l'intelligenza che gli è propria, allorchè si trattavano ordini del giorno difficoltosi, diceva: metterò il problema allo studio; il che inorgoglia i presentatori: « Perbacco, la questione sarà studiata! ». E naturalmente tutto restava come prima!

Desidero sapere dal Ministro se accetta la parte dell'ordine del giorno in cui si parla di « assoluta priorità ». Si tratta di non andare alle calende greche, e del resto questa priorità l'avete indicata voi fra le condizioni dello sviluppo del Mezzogiorno, che ha bisogno di tanto, e specialmente, di strade; sviluppo che è uno degli impegni d'onore di questo Governo. Voi dite: vi sono due criteri di priorità, il primo dei quali è quello di una preferenza da darsi alla realizzazione delle autostrade nel Mezzogiorno. Ed allora? Occorre mantenere gli impegni, se il Mezzogiorno non deve servire da pretesto propagandistico!

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. A me pare che quanto ho cercato

di dire in via preliminare su questi ordini del giorno non sia stato sufficientemente chiaro. Io mi domando cosa può significare che il Governo accolga 10 o 15 ordini del giorno ognuno dei quali chiede, con assoluta priorità, la realizzazione di una certa strada. È come se tutti ci alzassimo in piedi per vedere meglio: tanto vale che stiamo tutti seduti.

Io non posso accettare, in sede di ordini del giorno, criteri di assoluta priorità, senza prima aver fatto dei confronti. Ci sono già dei criteri di priorità, uno dei quali è di sviluppare la rete autostradale nell'Italia meridionale. D'accordissimo su questo; ma non mi pare che sia possibile accogliere le « assolute priorità », in sede di ordini del giorno, se non come raccomandazione o impegno di studio, come ho detto prima.

Debbo aggiungere che mi pare ci sia anche una certa contraddizione nell'ordine del giorno. Dopo aver chiesto, infatti, l'assoluta priorità per la costruzione dell'autostrada Salerno-Potenza, allineandosi con l'atteggiamento del suo Gruppo, il senatore Cerabona dice che nell'Italia meridionale non abbiamo tanto bisogno di autostrade quanto di migliorare la viabilità. Non mi si chieda, allora, l'assoluta priorità per una autostrada, mi si chieda di risolvere con urgenza il problema della viabilità meridionale anche in rapporto alle prospettive di sviluppo industriale; io stesso ieri sera, nella mia replica, ho ricordato Ferrandina. In questo senso posso accogliere l'ordine del giorno, come del resto avrò occasione di dire in sede di discussione del successivo.

Per quanto riguarda il criterio delle assolute priorità debbo ribadire che non posso accogliere ordini del giorno di questo genere se non come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Indelli e Focaccia.

I N D E L L I . Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

I N D E L L I . Mi permetta, signor Presidente, di prendere la parola sull'ordine

del giorno che, peraltro, non avrebbe bisogno di chiarimenti, perchè indica con precisione le esigenze della zona oggetto delle nostre considerazioni. Il Governo ha già preso in esame queste esigenze e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è praticamente un fatto compiuto: noi chiediamo che venga realizzata nei cinque anni prescritti. Anche per la Napoli-Bari il progetto è stato approvato e non si tratta che di chiedere che sia reso esecutivo nel tempo previsto dalla legge.

Più importante è richiamare l'attenzione del Governo sulla superstrada Eboli-Potenza-Matera-Taranto. Già esiste un inizio di costruzione di strada nazionale, la 19-ter. Invito il Governo a prolungare questo tracciato e ad ammodernarlo facendone appunto una superstrada.

Anche importante è la costruzione di tutti i raccordi necessari e l'ammodernamento delle strade nazionali 88, 19, 91 e 18.

L'ammodernamento dell'88, oppure, più opportunamente, la costruzione di un raccordo, possono dare maggiore respiro alla meravigliosa Valle dell'Irno e possono collegare agevolmente Salerno con la nuova autostrada Bari-Avellino-Napoli, nei pressi di Forino, anche perchè pare che vi sia in merito già una deliberazione dell'A.N.A.S., presa a tempo debito, quando fu approvato il progetto della Bari-Napoli. È altresì da considerare la importanza della statale 18, che va lungo la costa, verso Paestum; e della 91, che dovrà collegare le nostre zone con l'Ofantino, e raccordare l'alta Irpinia con Salerno.

Chiedo infine che si acceleri la consegna all'A.N.A.S. di tutte le strade provinciali, dichiarate da nazionalizzare in base alla legge n. 126 del 1958. In modo particolare: la strada provinciale d'innesto con la statale n. 19, presso Serre, Roccadaspide-Castel San Lorenzo-Felitto-Stio, che poi s'innesta con la statale n. 18 presso Vallo della Lucania; la strada provinciale che s'innesta con la statale n. 95, Brienza-Marsico Nuovo-Paterno-Viggiano-innesto statale 103 al chilometro 45 e diramazione bivio Tramutola-innesto statale n. 103 presso Montesano, al chilometro 12,300; la strada provinciale innesto statale n. 93 presso Atella-Ponte Von-

chia-Bivio San Fele-Passo delle Crocelle-Bivio per Bella-Laviano-innesto statale numero 91 al chilometro 81-innesto statale n. 18 al Bivio Stazione per Ogliastro-Agropoli-Castellabate-Acciaroli-innesto strada statale n. 18 al Bivio per Stazione di Castelnuovo Vallo.

Una volta che si è attuato il passaggio in gestione all'A.N.A.S. di queste e delle altre strade provinciali, le contrade interessate potranno svilupparsi ulteriormente.

Desidero ricordare che, nell'attesa che si realizzi l'auspicato processo di industrializzazione, la nostra economia si basa soprattutto sull'agricoltura e sul turismo.

Per ciò che concerne il turismo, in particolare, occorre precisare che il Meridione, pur essendo ricco di attrattive, offerte dalle zone archeologiche (Paestum, Velia, eccetera), dalle zone speleologiche (Pertosa, Castelvita, Castellana), dalle zone termali (Contursi), dalla bellezza del paesaggio e delle coste e dalla mitezza del clima, difetta però nelle opere umane, tra le quali la viabilità, e pertanto non può sfruttare al massimo tale industria. La strada, quindi, è fonte di vita e di benessere, soprattutto oggi che, in virtù dell'azione governativa, veramente considerevole, comincia a fervere la vita in quelle zone, ove ieri regnava la tristezza e la miseria. (*Approvazioni dal centro*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

DE UNTERRICHTER, relatore. Il punto a) dell'ordine del giorno del senatore Indelli può essere accolto senza indugio, giacchè la costruzione delle autostrade Salerno-Reggio (Calabria e Napoli-Bari) è imposta da ragioni evidenti. Per quanto riguarda la lettera b), concernente la costruzione della superstrada Eboli-Potenza-Matera-Taranto, trattasi di una richiesta che si sovrappone a quella dell'ordine del giorno precedente, per cui richiamo la risposta già data dall'onorevole Ministro

Per quanto riguarda la raccomandazione di cui al punto d), va tenuto presente che le strade statali 19 e 18 possono essere sottese proprio a breve distanza dall'autostrada Sa-

lerno-Reggio; quindi penso che il programma di ammodernamento di queste strade vada vagliato dopo la decisione del tracciato definitivo dell'autostrada Reggio-Salerno.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Concordo sostanzialmente con le precisazioni del relatore. Questo ordine del giorno prospetta in conclusione un programma vero e proprio, il cui termine di priorità però non è assoluto « Senza indugio », significa infatti senza colpevoli e negligenti indugi; significa cioè fare al più presto possibile e in rapporto ai problemi, citati dal relatore, che dovranno essere studiati in sede di esecuzione del programma.

Io sono pertanto lieto di poter accogliere questo ordine del giorno come un programma che si prospetta, parte del quale è già prevista in questa legge, parte è già in fase di realizzazione, e parte deve essere ancora studiata. L'ordine del giorno perciò può essere accolto come raccomandazione in questo senso.

INDELLI. L'ampliamento e l'ammodernamento della statale 91 sarebbe già stato sancito con deliberazione dell'A.N.A.S. Vorrei averne conferma (*Cenni di assenso dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici*). Raccomando anche il passaggio all'A.N.A.S. delle strade provinciali. La grande arteria deve essere alimentata soprattutto da questi rami periferici, perchè la linfa deve partire dalla periferia verso il centro per ritornare dal centro, alla periferia. Sono molto grato al Governo per l'accoglimento dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Bellisario.

DE UNTERRICHTER, relatore. Il collegamento indicato nell'ordine del giorno presentato dal senatore Bellisario è indubbiamente auspicabile, ma ritengo che sarà realizzabile nel quadro dei lavori che saranno eseguiti in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126. Ritengo che non possa essere recepito in questa sede, come autostrada o superstrada.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è, indubbiamente, uno dei temi che si pongono allo studio ed all'esame in sede di realizzazione, ma su questo ordine del giorno devo dire che valgono le considerazioni generali che già ho esposto precedentemente. Accolgo, pertanto, l'ordine del giorno come raccomandazione a tenere presente questo problema in base alle possibilità di soluzione che si potranno prospettare.

P R E S I D E N T E. Senatore Bellisario, mantiene il suo ordine del giorno?

B E L L I S A R I O. Desidererei chiedere al signor Ministro se questo ordine del giorno non possa essere accolto direttamente, come tale, e questo per un motivo molto semplice, a mio giudizio.

Anzitutto, vi è una parte di questo ordine del giorno, precisamente la seconda, in cui si parla della nazionalizzazione di un tratto di strada che va da Archi a Castel di Sangro, che è stato già riconosciuto dall'A.N.A.S. come nazionalizzabile; ritengo, quindi, che il Governo possa accogliere questo invito, in base al disposto della legge n. 126; credo, ripeto, che questo possa essere accolto integralmente e non soltanto come raccomandazione.

Vorrei, poi, far notare all'onorevole Ministro, che nell'ordine del giorno ho invitato il Governo a « studiare i mezzi più idonei »; cioè, non ho invitato il Governo a realizzare immediatamente l'autostrada Adriatico-Napoli, ma a studiare, ripeto, i mezzi più idonei affinché sia al più presto realizzata. Comprendo benissimo le ragioni di carattere generale che sono già state diverse volte ripetute dal Ministro per quanto riguarda gli altri ordini del giorno, e comprendo benissimo che, se avessi chiesto la realizzazione immediata di questa autostrada, egli non avrebbe potuto fare altro che accettare il mio ordine del giorno solo come raccomandazione. Ma non ho chiesto questo: ho chiesto che il Governo studi i mezzi più idonei per questa realizzazione; vorrei pregare pertanto il signor Ministro ancora una volta di accogliere il mio ordine del giorno integralmente.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Ritengo che sia opportuno, a questo punto, parlare chiaramente, affinché non sorgano successivamente equivoci. Per quanto concerne l'ultima parte dell'ordine del giorno ed il richiamo alla legge n. 126, gli onorevoli senatori sanno che vi è un programma già pubblicato, con tutta una serie di strade; questo programma va realizzato ed è da realizzarsi in rapporto a quelle che sono le disponibilità, disponibilità che vengono aumentate con la nuova legge sull'A.N.A.S. Quindi, un ordine del giorno non può aggiungere altro. C'è un richiamo, però, alle possibilità di realizzazione che si verificheranno a mano a mano che vi saranno disponibilità da parte dell'A.N.A.S.: io accetto questo richiamo.

F E N O A L T E A. Ma si ritarda troppo.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Siccome si ritarda, speriamo di poter accelerare. Per quanto riguarda l'altro punto, senatore Bellisario, se il suo ordine del giorno è un invito al Governo a studiare il problema, posso accoglierlo; ma praticamente è l'accoglimento di una raccomandazione, perchè il Governo compia un certo studio per una certa soluzione.

B E L L I S A R I O. Ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E. Segue l'ordine del giorno dei senatori Zelioli Lanzini e Conti.

Z E L I O L I L A N Z I N I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

Z E L I O L I L A N Z I N I. Signor Presidente, onorevole Ministro, l'ordine del

giorno proposto da Conti e da me, è, a mio avviso, così contenuto nella forma e nella sostanza, che non può non essere accolto dall'onorevole Ministro.

Aggiungo soltanto una cosa per maggior chiarimento. Io ho parlato, nell'ordine del giorno, di un'autostrada Piacenza-Cremona e oltre, omettendo i particolari del tracciato oltre Cremona, fino al congiungimento con la progettata autostrada Brennero-Verona, in quanto diverse sono le tendenze nelle province di Mantova e Brescia. Secondo me la direttissima per il Brennero sarebbe la Piacenza-Cremona che passa da Peschiera; secondo altri, per ragioni tecniche e di utilità, nonchè di economia, si dovrebbero invece sfruttare i tratti, opportunamente sistemati, della statale che da Cremona va a Brescia; altri ancora ritengono che sarebbe meglio utilizzare in parte e sistemare il tratto della statale di Mantova.

Mi affido comunque alla sensibilità dell'onorevole Ministro per l'accoglimento di questo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Nella discussione avvenuta in quest'Aula è stata ampiamente sottolineata la necessità di coordinare i programmi di costruzioni autostradali con quelli di altri sistemi di trasporto, ed in primo luogo delle ferrovie. Ora sembra logico tenere in particolare considerazione quelle proposte di costruzioni autostradali che tendano ad eliminare gli inconvenienti o le lacune della nostra rete ferroviaria, onde l'idea di un'autostrada Piacenza-Cremona-Mantova-Verona o Piacenza-Cremona-Brescia sembra una proposta che meriti di essere seriamente considerata.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Questo ordine del giorno solleva un grosso problema che nella legge è stato volutamente lasciato in termini imprecisi: è il problema della prosecuzione dell'autostrada del Brennero dopo Verona.

Io credo che, se dovessimo accogliere tutte le varie esigenze in ordine a questo pro-

blema, una specie di ventaglio autostradale, se così posso esprimermi, dovrebbe aprirsi in quella zona. Infatti c'è la Verona-Cremona-Piacenza, poi c'è la Parma-Verona (Reggio Emilia per ora non si è fatta molto avanti, ma non è escluso che possa farlo al più presto), poi c'è la Modena-Verona e poi ancora la Ferrara-Verona.

Si tratta quindi di un problema veramente complicato per la sistemazione del complesso autostradale padano in senso stretto, cioè del sistema autostradale che si trova al di sotto di quella che è la direttrice Torino-Trieste. Tale problema indubbiamente merita di essere attentamente esaminato e profondamente studiato, e non è che la legge abbia inteso escluderlo completamente: lo ha preso anzi in seria considerazione.

Ora io non sono in grado, evidentemente, di accettare il suo ordine del giorno, senatore Zelioli Lanzini, nel senso di un impegno per una determinata soluzione. Mi rendo conto di quelli che sono gli argomenti che militano a favore di una soluzione o dell'altra, ma evidentemente il problema va visto sia in rapporto ad altre esigenze, sia in rapporto anche a quel coordinamento con le comunicazioni ferroviarie di cui parlava l'onorevole relatore, nonchè in rapporto ad altri problemi di varia natura che possono interessare particolarmente la città di Cremona, come per esempio il problema della navigazione delle acque interne.

Ciò non significa rinviare *sine die* la soluzione di questo problema; significa soltanto affrontarlo quando avremo avuto la possibilità di raccogliere elementi di tale obiettività che ci potranno consentire una soluzione che sia veramente nell'interesse di tutti.

P R E S I D E N T E . Senatore Zelioli Lanzini, mantiene il suo ordine del giorno?

Z E L I O L I L A N Z I N I . Dopo aver ascoltato le ragioni esposte dall'onorevole Ministro, mi dichiaro parzialmente soddisfatto delle assicurazioni che ha fornito e delle raccomandazioni che ha accolto, e mi affido alla fatica sua e dei suoi uffici affinché il problema sia studiato a fondo e trovi l'indirizzo di

quella soluzione che meglio risponda alle necessità delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori D'Albora e Lombardi.

DE UNTERRICHTER, relatore. Quest'ordine del giorno invita il Governo a considerare l'utilità « di prevedere ». Questo invito merita senz'altro di essere accolto trattandosi di un'arteria degna di valorizzazione.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Ripeto le considerazioni che ho esposto in rapporto all'ordine del giorno Bellisario nel quale c'era anche un invito a studiare. In questo senso accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione per un attento studio.

PRESIDENTE. Senatore Lombardi, mantiene il suo ordine del giorno?

LOMBARDI. Non insisto, signor Presidente, ma nell'esprimere il mio voto favorevole a questo disegno di legge, mi permetto di raccomandare vivamente all'onorevole Ministro due superstrade. La prima riguarda la Pescara-Sulmona-Roccaraso-Isernia-Venafro, che si immette nell'Autostrada del Sole presso la località Caianello, trattandosi di una strada di grande traffico per tutti i veicoli, che sono numerosissimi, provenienti da Milano, Bologna, Ravenna, Rimini, Pescara, i quali, non avendo a che fare con Roma, sono orientati per affari verso la Campania, la Basilicata, la Calabria e la Sicilia. Questo tratto è il più breve ed il più conveniente, non solo per ragioni turistiche, ma prevalentemente per ragioni commerciali. Per il traffico considerevole la strada attuale è insufficiente e pericolosa. Inoltre mi permetto di far notare che scendere da Pescara a Foggia per imboccare Canosa e poi venire a Benevento e Napoli significa far percorrere parecchie decine di chilometri in più.

Per quanto riguarda la seconda superstrada (la Benevento-Montesarchio-S. Mariatico-Maddaloni-Caserta sud dell'Autostrada del Sole) ne raccomando e sollecito l'esecuzione al più presto possibile, perchè Caserta sud è

la prima stazione della Napoli-Capua dell'Autostrada del Sole; anche perchè il Benevento e gran parte delle Puglie vengono a Caserta per brevità di percorso. Per questo rinnovo ancora una volta la raccomandazione di sollecitare l'esecuzione di questo tratto al più presto possibile. A questo punto mi permetto di ricordare al signor Ministro che quando è stata definita l'autostrada Bari-Canosa-Benevento-Avellino-Napoli, il Ministro *pro-tempore* dei lavori pubblici, onorevole Togni, sollecitò noi delle provincie limitrofe a suggerire i provvedimenti da prendere per migliorare o costruire le anastomosi opportune tra le due autostrade Napoli-Bari e del Sole. Infatti fin da allora è stata sollecitata la trasformazione in superstrada della Benevento-Caserta sud. Rinnovando il mio voto favorevole a questo disegno di legge raccomando ancora una volta al Ministro questi due importanti problemi stradali.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

FORTUNATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTUNATI. Signor Presidente, vorrei pregarla molto cortesemente di esaminare l'opportunità che l'ordine del giorno sia sottoposto all'approvazione dell'Assemblea quando tutte le norme del disegno di legge siano state approvate. A me pare che non si possa dare per scontata, in un ordine del giorno, l'approvazione di una norma ancora da discutere. In caso diverso, la discussione successiva della norma diventa o superflua o contraddittoria. L'ordine del giorno dà per scontato che l'articolo 7 sia votato dall'Assemblea in un determinato modo. All'articolo 7, invece, sono già stati presentati emendamenti, così come all'articolo 1.

D'altra parte, già nei confronti dell'articolo 1 credo che dovremmo per lo meno chiedere chiarimenti particolari all'onorevole Ministro sull'espressione del testo governativo. Si parla, infatti, di 40 per cento degli investimenti riservati al Mezzogiorno. In una affrettata discussione con alcuni colleghi e

con lo stesso Ministro, l'interpretazione non è apparsa del tutto chiara.

Vorrei quindi pregarla che l'ordine del giorno sia sottoposto all'approvazione dell'Assemblea alla fine dei lavori.

J A N N U Z Z I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* J A N N U Z Z I . Il mio ordine del giorno non ha per oggetto la determinazione delle misura degli investimenti riservati al Mezzogiorno. Esso prevede il caso che non vi siano richieste di concessioni nel Mezzogiorno da parte di enti pubblici e privati per gli investimenti previsti dal disegno di legge. Basterebbe quindi che io togliessi dal testo la misura del 40 per cento e dicessi: « Nella misura che la legge sarà per determinare », e l'ordine del giorno diventerebbe di attualità in questo momento.

F O R T U N A T I . C'è il riferimento all'articolo 7.

* J A N N U Z Z I . Per quanto riguarda l'articolo 7, c'è una questione di impostazione, sulla quale sorge dissenso. Io chiedo che il Governo predisponga provvedimenti atti a compensare i Comuni deficitari delle perdite che verranno a subire per effetto delle esenzioni fiscali previste dall'articolo 7 del disegno di legge. Mi rendo conto che non è materia che si possa disciplinare nel presente disegno di legge.

Secondo l'emendamento proposto dal senatore Roda, invece, tale materia dovrebbe risolversi tutta con il presente provvedimento. Il senatore Roda addirittura propone che lo Stato assuma a proprio carico l'equivalente delle imposte di consumo spettanti alle amministrazioni comunali interessate, e provveda alla corresponsione di tali somme mediante iscrizione del relativo stanziamento in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Io ritengo che, sia per la competenza particolare del Ministro, che si occupa di lavori pubblici e non di finanza, sia perchè la questione rientra in un problema molto più va-

sto, cioè quello di compensare i Comuni di perdite, si tratti di un problema il quale non riguardi soltanto questo disegno di legge, ma abbia carattere generale. Molte volte stabiliamo esenzioni che toccano Comuni e Province, senza tener conto che essi non hanno le possibilità di far fronte alla perdita che deriva da tali esenzioni. Lo Stato deve procurarsi la copertura corrispondente in applicazione dell'articolo 81 della Costituzione, i Comuni e le Province no.

Il problema va posto come problema di carattere generale e il Governo deve essere invitato a predisporre i provvedimenti all'uopo, non a disporre in questa sede, nella quale, oltre tutto, per accogliere l'emendamento del senatore Roda, sarebbe necessaria l'indicazione della copertura. Bisognerebbe infatti precisare da quali fondi lo Stato deve attingere per assumere a proprio carico lo equivalente delle imposte di consumo.

Io pongo pertanto il problema e non posso porlo che in sede di ordini del giorno, perchè sono contrario a che la questione sia trattata e risolta in questa sede, come vuole invece l'emendamento del senatore Roda.

F O R T U N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Onorevole Presidente, lei constata che in effetti lo stesso presentatore dell'ordine del giorno entra nel merito. Di fronte all'articolo 7 vi possono essere diverse soluzioni. Non vi è soltanto la soluzione del senatore Roda: vi è anche quella di lasciare l'ordinamento tributario allo stato di fatto.

La questione è grave, perchè investe un orientamento della legislazione. Si tratta di sapere se è lecito, dopo aver dato ai Comuni un ordinamento tributario con una legge stralcio e dopo aver regolato la materia specifica nel settembre 1960, a distanza di pochi mesi rovesciare tutto.

L'ordine del giorno, ripeto, dà per scontato che la soluzione sarà quella prevista dal disegno di legge, e si invita il Governo a provvedere in conseguenza dalla soluzione stessa.

P R E S I D E N T E . Non è detto che il senatore Jannuzzi chieda la votazione.

* J A N N U Z Z I . Sarebbe stato meglio sentire se l'ordine del giorno viene accolto o meno come raccomandazione. Anche su questo terzo punto posso modificare l'ordine del giorno formulandolo in questi termini: « provvedimenti atti a compensare delle perdite che verranno a subire per effetto delle esenzioni fiscali eventualmente disposte con il presente disegno di legge ». In tal modo anche questo punto dell'ordine del giorno diventa di attualità.

P R E S I D E N T E . Onorevole Jannuzzi, è chiaro che su questo ordine del giorno lei si sarebbe accontentato di una raccomandazione, senza chiederne la votazione.

G E N C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* G E N C O . Onorevole Presidente, per la parte dell'ordine del giorno del senatore Jannuzzi che attiene all'imposta di consumo, debbo ricordare che la 7ª Commissione del Senato si è occupata di questo argomento quando ha discusso (faccio appello alla memoria dei componenti la Commissione) la legge sul dazio. Si era infatti constatato che, mentre la legge sulla finanza locale n. 1175 del 1931 prevede l'esenzione dalle imposte di consumo per le opere di competenza dello Stato (e in questo caso si tratta di autostrade, e quindi lo Stato non deve pagare imposte di consumo di alcuna specie), per l'esecuzione dell'autostrada da Milano a Bologna e da Bologna a Firenze sono sorti inconvenienti notevolissimi, tanto che un Comune, Barberino del Mugello, giunse al punto di sequestrare gli automezzi che venivano impiegati nel trasporto della terra per i rilevati. (*Interruzioni dalla sinistra*). Allora noi in Commissione, attraverso una o due laboriose sedute, arrivammo alla conclusione che le società concessionarie, e per esse lo Stato, avrebbero pagato ai Comuni la somma di 1 milione e 250 mila lire per ogni chilometro di strada. (*Segni di dissenso e interruzioni dalla sinistra*).

G O M B I , *relatore di minoranza*. Si forfezzava.

G E N C O . Ora, poichè la legge sul dazio non è stata abrogata, che io sappia (*commenti dalla sinistra*), è chiaro che quello che qui si dice è una ripetizione di quello che fu stabilito allora e quindi rimane ferma, a mio parere, quella deliberazione che il Senato già prese. (*Interruzioni dalla sinistra*).

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Ho l'impressione che i primi due punti dell'ordine del giorno vadano accettati senz'altro; viceversa per il terzo punto penso che la discussione che si farà successivamente chiarirà se il Parlamento ritiene che i comuni debbano incassare questo dazio, o non lo debbano incassare. Però, anche quando il Parlamento avesse deciso che i comuni non incasserebbero il dazio sui materiali per la costruzione delle autostrade, mi sembra inaccettabile l'idea di un indennizzo ai comuni, perchè il Parlamento ha deciso in un certo modo. E soprattutto la richiesta non mi sembra sostenibile perchè io mi chiedo: i comuni che non sono attraversati dalle autostrade, quelli che sono lontani decine e decine di chilometri, quali danni domanderanno al Parlamento o al Governo perchè non sono serviti da una autostrada? Ritengo quindi che questo problema vada visto sul terreno di una certa comprensione; ossia, ammesso che il Parlamento decida che non si devono pagare dazi per i materiali di costruzione da impiegare nelle autostrade, io penso che i Comuni non debbano chiedere nulla al Governo se l'autostrada determina un beneficio evidente per il comune attraversato; là dove i Comuni vengono invece danneggiati e non traggono vantaggio alcuno dalla costruzione dell'autostrada, si rivolgeranno al Governo che in qualche modo troverà il modo di rimediare ad eventuali danni.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Ho chiesto la parola per un chiarimento, perchè qualche punto è rimasto estremamente oscuro. Non intendo mettere il carro avanti ai buoi: quando arriveremo all'articolo 7 imposteremo una discussione seria e dimostrerò all'onorevole senatore Piola che ci sarà la possibilità di rettificare il mio emendamento, con una particolare rettifica dell'articolo stesso.

Ma qui il relatore, mi scusi la franchezza, non ha capito i termini del mio emendamento. Qui non si parla di un indennizzo.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, all'articolo 7 prenderà la parola, anche per rettificare quanto è stato detto in questa discussione. Invito ora il Governo a dare il proprio parere sull'ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Accolgo il primo e il secondo punto che rientrano largamente nello spirito e nell'impostazione del disegno di legge.

Per quanto riguarda il terzo punto, vorrei vivamente pregare il senatore Jannuzzi di rinviare la trattazione di questo tema alla discussione dell'articolo 7 perchè avremo, allora, la possibilità di avere un panorama più completo di questo problema.

P R E S I D E N T E . Senatore Jannuzzi, mantiene l'ordine del giorno?

* J A N N U Z Z I Signor Ministro, aderisco con piacere al suo invito perchè è proprio in sede di articolo 7 che la terza parte del mio ordine del giorno va svolta. Io pensavo che già il Governo avesse un suo ordine di idee sull'articolo 7.

Vorrei solo far osservare che qui non si tratta di risarcimento di danni, ma di copertura per difetto di entrate, che è una cosa ben diversa. Il punto da stabilire è questo: provvediamo ora con questa legge o provvederemo con altro provvedimento? Se lo faremo con questa legge, se ne discuterà all'articolo 7, se invece dobbiamo farlo con provvedimento a parte, allora sarà opportuna una raccomandazione attraverso un ordi-

ne del giorno. Riprenderemo dunque questo tema e intanto ringrazio l'onorevole Ministro per avere accolto i primi due punti dell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. L'ordine del giorno riguarda un problema di carattere tecnico: chiede infatti che l'Autostrada adriatica, invece di correre lungo il litorale, si addentri nel retroterra. La soluzione del problema deve essere lasciata ai tecnici perchè effettivamente, anche addentrando di pochi chilometri, forse, serviremo meglio i centri sulla collina, ma è altrettanto vero che dobbiamo affrontare spese molto maggiori e problemi tecnici non sempre risolvibili perchè in quella zona troviamo argilla scagliosa, terreni non sempre stabili, continui, profondi avvallamenti.

Mi sembra che l'ordine del giorno, così come è, non possa essere accettato.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione, poichè il problema che pone è indubbiamente interessante. Ho ascoltato l'esposizione del senatore Carelli: si tratta di non pregiudicare la possibilità di espansione di numerose località litoranee, addossando all'attuale strada litoranea e alla ferrovia una autostrada. Ma il problema va visto in sede di esame delle possibilità concrete di realizzazione del tracciato. Quindi accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, nel senso che si terrà presente l'esigenza prospettata dal senatore Carelli: impegno nel senso di fare poi passare il tracciato qui o là secondo quelle che possono essere le esigenze, nel limite delle possibilità tecniche ed economiche della strada.

P R E S I D E N T E . Senatore Carelli, mantiene l'ordine del giorno?

* C A R E L L I . Accetto le considerazioni dell'onorevole Ministro e lo prego di rendere questa raccomandazione veramente operante, nei limiti, si capisce, delle possibilità.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Macaggi, Barbareschi e Ottolenghi.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Se sono bene informato, i tronchi autostradali indicati sono compresi nelle opere da eseguire in sede di applicazione di questa legge. L'accettazione come raccomandazione perciò deve intendersi già implicita.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo alle considerazioni del relatore, ed esprimo uguale parere.

P R E S I D E N T E . Senatore Macaggi, mantiene l'ordine del giorno?

M A C A G G I . Mi dichiaro soddisfatto dell'accettazione dell'ordine del giorno, ma vorrei rivolgere un particolare appello al Ministro ed al senatore Corbellini, presidente della Commissione competente, perchè i lavori di queste autostrade siano portati avanti, in ordine di priorità, rispetto ad altri. Questo è il senso del mio ordine del giorno. Il senatore Corbellini, Presidente di quella Conferenza delle Comunicazioni che si raduna ogni anno a Genova, è perfettamente al corrente della situazione stradale e ferroviaria della regione ligure, certamente nota anche all'onorevole Zaccagnini. Perciò mi rivolgo ad ambedue per sollecitare un particolare impegno onde i collegamenti stradali di Genova con le zone confinanti siano finalmente portati all'altezza delle esigenze.

Lungo la Costa Azzurra francese corrono tre magnifiche strade; ma quando si sbocca in Italia, tutto il traffico confluisce nell'Aurelia, e le conseguenti valutazioni da parte degli stranieri nei nostri confronti sono intuitive. Non parlo poi degli interessi del porto di Genova e non ritorno sui motivi che ieri ho illustrato in sede di svolgimento dell'ordine del giorno. Spero che l'importanza, la necessità e l'urgenza di questi lavori siano considerate con la dovuta attenzione dall'onorevole Ministro, che ringrazio, unitamente alla Commissione, per l'accettazione del nostro ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Pennavaria, Di Grazia, Florena e Moltisanti.

B A T T A G L I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A T T A G L I A . Signor Presidente, onorevole Ministro, sono veramente dolente che quest'ordine del giorno non rechi anche la mia firma, accanto a quella dei colleghi, siciliani tutti, che l'hanno presentato. Questo mio disappunto è rivolto contro me stesso; ma è un caso di responsabilità senza colpa dato che la mia assenza dal Senato è stata dovuta ad impegni che il Senato stesso mi ha da tempo delegato.

Mi dolgo tuttavia che la mia firma non sia apposta all'ordine del giorno, poichè il suo contenuto è tale che la mia adesione è completa; si abbia dunque la mia firma, in questo momento, sia pure idealmente. Signor Presidente, io sono convinto che l'onorevole Ministro vorrà guardare con particolare attenzione a quest'ordine del giorno, che interessa la nostra Sicilia, per le considerazioni che in esso sono esposte. E poichè i neologismi sono stati abbondanti, questa mattina, essendosi parlato di raccomandazioni « positive », di studi « seri »; poichè cioè si sono aggiunti aggettivi qualificativi ai sostantivi normalmente usati, la pregherei, signor Ministro, che, qualora ella debba accettare quest'ordine del giorno come raccomandazione, si tratti di una raccomandazione « positiva », e qualora si postuli uno studio, si tratti di uno studio « serio », secondo la terminologia a cui è ricorso l'onorevole relatore in riferimento all'ultimo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Le due autostrade Catania-Palermo e Catania-Messina sono già, praticamente, finanziate; non solo, ma per la Catania-Palermo i lavori sono già in corso. Per la Catania-Ragusa-Gela la raccomandazione mi sembra veramente degna di accoglimento; si

domanda che sia prevista una autostrada in questa zona importantissima per i campi petroliferi; una autostrada che colleghi per la via più breve il Sud della Sicilia che ha un valore artistico di grande rilievo, oltre che industriale, con il centro della Sicilia, quindi col continente. Per queste ragioni mi sembra che l'ordine del giorno meriti di essere accolto.

F L O R E N A . Sembra che Messina non abbia alcuna importanza, il relatore non ne ha fatto cenno!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Veramente, mi occupo degli ordini del giorno; i programmi li ho già indicati, e sono stati criticati, nella relazione. Qui si parla della Catania-Palermo e della Catania-Messina.

F L O R E N A . E della Messina-Palermo!

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Domando scusa, mi è sfuggito in questo momento che l'ordine del giorno parla anche della Messina-Palermo: sono tanto convinto dell'importanza della Messina-Palermo, che in quella tale piantina che è stata criticata, perchè non è la cartina ufficiale ma una mia proposta di autostrade che ritengo importanti e necessarie, ho segnato anche la Messina-Palermo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ricordo quanto è stato detto dal senatore Pennavaria nell'illustrare questo ordine del giorno, che pone in evidenza un problema veramente importante, cioè il problema della viabilità autostradale della regione siciliana. Direi, a questo proposito, che non sono i progetti quelli che mancano, perchè ve ne sono diversi, ma si stanno incontrando alcune difficoltà per la realizzazione. Potrei qui riprendere l'impegno di sollecitare la realizzazione di quanto è stato finanziato e progettato e di superare gli ostacoli e porre allo studio altri problemi. E mi sembra giusto e urgente il richiamo fatto dal senatore Pennavaria al problema che si presenta per la

zona Ragusa-Gela che si sta sviluppando intensamente in Sicilia. Ritengo che, secondo quei criteri generali che ho enunciato, il problema vada tenuto in evidenza per evitare strozzature nei confronti di uno sviluppo della produzione petrolifera e di altre attività produttive di quel settore particolarmente importante.

P E N N A V A R I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E N N A V A R I A . Desidero ringraziare l'onorevole Ministro e il relatore senatore De Unterrichter per le dichiarazioni favorevoli all'accoglimento dei voti da me espressi, a nome dei miei conterranei. Debbo aggiungere che se le due autostrade Palermo-Catania e Messina-Catania risultano già finanziate, non sono ancora in esecuzione e forse lontane dalla loro realizzazione. E per quanto riguarda la strada in opera, di cui s'è fatto cenno, debbo precisare che si tratta semplicemente di un percorso di 16 chilometri, tra Termini Imerese e Scillato, che avendo le caratteristiche dell'autostrada, potrà essere compreso nella Catania-Palermo, quando sarà costruita. L'altro problema che, invece, non è stato ancora definito — pur essendo ugualmente urgente e necessario — è quello della Catania-Sicilia Sud orientale, cioè Catania-Ragusa-Gela. Questo territorio — che ha una agricoltura tra le più progredite e molte industrie — rappresenta oggi l'unico campo petrolifero che dà petrolio all'Italia e ha prodotto nell'ultimo anno circa due milioni di tonnellate di greggio. Quantitativo questo che potrà triplicarsi.

Ho il dovere di ricordare, infine, che in tutta quella zona, vasta e popolosa, non v'è un porto, non c'è una rotabile di comunicazione rapida e c'è un'unica linea ferroviaria insufficiente e costosa.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Papalia e Masciale.

P A P A L I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A P A L I A . Signor Presidente, questo ordine del giorno non ha bisogno di illustrazione e forse è anche superato dalla discussione.

Esso fu presentato quando sembrava dovesse discutersi sull'opportunità di continuare nella costruzione delle autostrade. Dico che la questione è sostanzialmente risolta, perchè c'è un impegno tassativo del Ministro, nella sua relazione, che ha posto all'ordine del giorno, in situazione di priorità, la realizzazione delle autostrade Salerno-Reggio, Napoli-Bari e Pescara-Canosa. Però, signor Presidente, mi consenta di dire al Ministro tutto quel che io penso.

Questa priorità ci era stata riconosciuta anche dal ministro Romita, a suo tempo, e infatti nel primissimo progetto di costruzioni autostradali le nostre richieste avevano il primo posto. Sono passati sei anni, si sono consumati 500 miliardi; si sono costruiti 2 mila chilometri di autostrade, ma noi non abbiamo avuto un metro di autostrada, anzi non abbiamo avuto nemmeno il raddoppio di una strada. È questa una sventura che colpisce sempre quelli che stanno al sud: vogliamo provare a combatterla, signor Ministro, questa sventura? Anzichè cominciare da Milano per scendere giù, vogliamo cominciare una volta dal basso per salire verso Milano? Non si offenderebbe nessuno. Mi pare strano che tutte le iniziative che partono dal nord debbano poi fermarsi a metà strada senza arrivare fino al sud.

Da qui la mia preoccupazione. Sarei molto lieto se il Ministro volesse sollevarmi da questa preoccupazione per impedire che si ripetano, anche questa volta, le promesse e che poi non vengano nè le autostrade, nè le strade. Per questo ho proposto l'ordine del giorno, e le sarei molto grato, signor Ministro, di un'assicurazione che venga dal suo posto e dalla sua responsabilità.

B A R B A R O . Nel mio ordine del giorno ho chiesto che si cominci ad operare da sud verso nord, a titolo perequativo.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Noi pensiamo anzitutto che, perchè questo ordine del giorno possa essere operante, sarà bene che sia approvata la legge. Riconosciamo comunque tutto il valore a questa richiesta del senatore Papalia, e riteniamo che il ritmo con il quale deve essere collegato il Mezzogiorno al resto d'Italia debba essere il più celere possibile. Da tecnico quale sono, però, vorrei aggiungere una considerazione: è necessario che questi tratti autostradali nel Mezzogiorno siano effettivamente collegati con la rete autostradale del centro e del nord. Quindi partiamo pure dal sud per salire verso il nord, ma con il programma di farli incontrare con un certo sincronismo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Se non ho mal compreso, mi pare che il senatore Papalia non insista formalmente per quanto riguarda l'accoglimento dell'ordine del giorno così come è formulato, ma ponga il problema in termini più generali.

Effettivamente quanto lei ha detto, senatore Papalia, è esatto. Il mio predecessore, onorevole Romita, aveva posto questo problema tra i primi da risolvere, e lo aveva fatto con l'energia e la buona volontà che lo caratterizzavano, ed anche con l'onestà di intenti che indubbiamente tutti dobbiamo riconoscergli. Senonchè è stata poi la realtà che ha dimostrato come fosse difficile una soluzione del genere, onde si è resa impossibile la realizzazione auspicata.

Questa è stata, comunque, una delle preoccupazioni che ha ispirato il Governo nel predisporre questo nuovo disegno di legge — ed io ho avuto occasione di dirlo anche ieri — portando il finanziamento ad un intervento che può giungere, secondo calcoli che la sua stessa parte politica, senatore Papalia, ha fatto, anche notevolmente al di là del 50 per cento. Questo è stato fatto proprio perchè è apparso evidente che, particolarmente per il settore meridionale, è difficile, senza un intervento più valido da parte dello Stato, realizzare opere di questo genere.

Tutti sanno, infatti, che non c'è nessuna difficoltà a realizzare, per esempio, il raddoppio della Milano-Laghi in quanto il traffico, e quindi il reddito, di quella strada è

tale che chiunque potrebbe farlo senza contributo alcuno. Ma quando andiamo a considerare invece strade ed autostrade del settore meridionale, evidentemente ci troviamo di fronte a condizioni diverse.

Pertanto, senatore Papalia, io posso darle un serio affidamento. La nostra intenzione è stata quella di predisporre il meccanismo della legge tenendo presente le esperienze fatte, in modo da poter far sicuramente fronte agli impegni che sono stati assunti.

Per quanto riguarda, infine, la possibilità di cominciare ad operare partendo dal sud per risalire verso il nord, si tratta di un

orientamento al quale ho già avuto occasione di dichiararmi favorevole.

P R E S I D E N T E . Senatore Papalia insiste nel suo ordine del giorno?

P A P A L I A . Non insisto, signor Presidente, perchè sono soddisfatto delle dichiarazioni del Governo e soprattutto di quella che si ripromette di cominciare da sotto per andare su. Così noi saremo più tranquilli: perchè da su ci tireranno se noi ci appesantiremo e non marceremo abbastanza velocemente.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Fenoaltea.

F E N O A L T E A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E N O A L T E A . Signor Presidente, non appena si parla di strade e di autostrade del nostro Paese sorge, forse non a torto, una miriade di problemi particolari. Io spero che sia riconosciuto al mio ordine del giorno il merito di porre un problema generale, che ho avuto l'onore di esporre già altre volte in quest'Aula. La questione del Mezzogiorno è ormai entrata nella coscienza nazionale, come era giusto e doveroso che accadesse; qualche cosa si fa per il Mezzogiorno, anche se a nostro avviso non si fa come dovrebbe essere fatto e quanto dovrebbe esser fatto. Ma vi è un'altra regione italiana che si sta avviando a prendere il posto di ciò che era il Mezzogiorno una volta. Se si traccia una linea tra Orbetello ed Ascoli Piceno e dal punto mediano di questa linea si traccia una circonferenza di 200 chilometri di diametro all'incirca si ha una regione in cui, grosso modo, gli indici di sviluppo sono tutti in diminuzione, con un andamento inverso rispetto agli indici nazionali.

Questo è dovuto anche ai difetti gravissimi esistenti nei sistemi di comunicazione ferroviari e stradali. Non abbiamo ferrovie, e siamo minacciati di vederci togliere quelle poche che abbiamo, non abbiamo strade sufficienti; non più tardi dell'altro giorno ho impiegato io stesso due ore e mezza per percorrere ottanta chilometri, da Roma a Rieti, perchè mi ero trovato stretto in una colonna di autocarri, e non c'era verso di uscirne a causa del tracciato della strada. La regione in discorso è minacciata di isolamento e depressione sempre più gravi: è urgente affrontarne i problemi anche per quanto riguarda il problema stradale e autostradale. Se non lo si fa, se non si vuole affrontare seriamente questo problema insieme con gli altri, si creerà una situazione che fra qualche anno diventerà irrisolvibile e peserà sinistramente sulla possibilità di equilibrato sviluppo della intera nazione.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Il problema esposto dal senatore Fenoaltea è indubbiamente di attualità e quindi

merita di essere considerato con tutta l'attenzione possibile.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non so se il senatore Fenoaltea abbia intenzione di insistere nel suo ordine del giorno, ma certo vi sono delle considerazioni di carattere politico e generale che evidentemente non posso condividere. In ogni modo non è questo il problema sul quale discutere. A parte questo, il senatore Fenoaltea propone un problema certamente molto grave, del quale sono stato personalmente investito allorchè ho dovuto prendere una decisione, che non è stata facile, per quanto riguardava il tracciato dell'Autostrada del Sole, da Firenze a Roma. In quell'occasione, pur avendo dovuto prendere una certa decisione, per dovere di responsabilità, secondo risultanze tecniche, economiche riguardanti questo tronco di autostrada, ho avuto modo di avere ripetuti incontri con rappresentanti, parlamentari, presidenti delle Provincie, delle Camere di commercio, di enti locali i quali mi hanno prospettato questo grosso problema, che non è solo della regione Umbra, ma di parte delle Marche e del Lazio. Un problema che riguarda una zona tra il Meridione e il Settentrione che rischia di restare schiacciata tra due aree in sviluppo (una per proprio impulso, l'altra per una certa politica che si sta facendo) e di divenire veramente (se non lo è già) la zona più depressa d'Italia. Quindi si tratta di un problema presente alla mia attenzione ed anche all'attenzione di altri colleghi del Governo. Non so se questo possa essere considerato sufficiente. Come, a seguito di quella decisione mi sono proposto di porre allo studio tutto il grosso problema della viabilità umbra (particolarmente a causa di taluni interessi di carattere turistico, che io ritengo siano meglio soddisfatti non da autostrade, ma da una diversa sistemazione della viabilità statale e provinciale), così ora desidero assicurare che sono consapevole di questo problema e lo terrò presente più che altro nella sede che ho detto, considerandolo cioè nella sua complessità, sia di comunicazioni ferroviarie, sia di inserimento vitale della regione nella viabilità ordinaria.

PRESIDENTE. Senatore Fenoaltea, mantiene l'ordine del giorno?

FENOALTEA. Sono lieto che l'onorevole Ministro abbia esattamente inquadrato il problema. Attendiamo ora le realizzazioni e per intanto lo ringrazio.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cadorna, Pajetta, Bussi e Santero.

DEUNTERRICHTER, *relatore*. L'ordine del giorno è senz'altro accettabile. È vero però che della Milano-Laghi già parla la legge e che la relazione governativa, che l'accompagna, tratta anche del raddoppio di quella autostrada.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Una parte dell'ordine del giorno riguarda l'ammodernamento di varie autostrade. Tale parte non posso che accogliere come raccomandazione.

Per quanto concerne il raddoppio della Milano-Laghi, esso è nella legge, precisamente nel gruppo I.R.I. ed in una parte molto dotata del programma, quindi dovrà essere senz'altro realizzato.

PRESIDENTE. Senatore Santero, mantiene l'ordine del giorno?

SANTERO. Ringrazio il signor Ministro per quanto ha detto circa il raddoppio dell'autostrada.

Mi permetto però di raccomandare il miglioramento della strada n. 33, ormai insufficiente e pericolosa per le molte strozzature. Quando poi si farà il raddoppio della Milano-Laghi, essa diventerà ancora più insufficiente, se non verrà adeguatamente migliorata, dovendo poi essa costituire la continuazione dell'autostrada raddoppiata.

Grazie, signor Ministro.

PRESIDENTE. Segue l'ultimo ordine del giorno dei senatori Ottolenghi, Solari ed altri.

OTTOLENGHI. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O T T O L E N G H I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno riproduce un tema che già ho avuto occasione di trattare in quest'Aula, quello cioè dell'organicità del piano di costruzione delle strade. Avevo rilevato in passato che il tratto autostradale Fornovo-Pontremoli, per quanto importante perchè agevola il passaggio degli Appennini, rimane isolato e deve essere coordinato con il resto del programma autostradale. Avevo avuto anche assicurazione da parte del precedente Ministro, onorevole Togni, che la cosiddetta autostrada della Cisa sarebbe stata prolungata fino a Parma, o per lo meno fino all'innesto con l'autostrada del Sole e fino al mare. Mi pare che tale assicurazione sia rimasta sospesa in aria e non sia stata portata a compimento.

Chiedo ora che mi si ripeta da parte dell'onorevole Ministro in carica l'assicurazione che già mi era stata data, cioè che l'autostrada della Cisa verrà prolungata.

Non si tratta di un motivo di pura comodità, ma di un problema fondamentale per le comunicazioni tra Nord e Sud, anzi fra il Nord d'Europa e il mare Tirreno. D'altra parte l'autostrada, se fosse limitata al tratto Fornovo-Pontremoli, potrebbe dar luogo ad inconvenienti per il traffico che su di essa verrebbe convogliato, in quanto il tratto della statale della Cisa n. 62, da Parma a Fornovo, è malagevole, perchè attraversa numerosi centri abitati; altrettanto dicasi per il resto del tracciato da Pontremoli fino a Sarzana, quanto mai stretto ed insufficiente.

Sussistono quindi motivi di ordine tecnico, pratico ed economico i quali impongono il prolungamento dell'autostrada in oggetto, in modo che essa si diparta dall'Autostrada del Sole e costituisca una grande arteria di comunicazione tra il Nord Europa e il mare Tirreno. È un problema che è stato agitato in tanti congressi; se ne è fatto uno l'anno scorso a La Spezia a questo scopo esclusivo, cioè proprio perchè si vogliono facilitare le comunicazioni tra il Brennero ed il mar Tirreno. Altro convegno aveva avuto luogo a Bolzano pochi mesi prima. Ciò dimostra come e quanto sia sentito questo problema in tutta la fascia longitudinale che va dall'estremo

Nord d'Italia alla Riviera della Versilia e da questa si prolunga verso Sud; è un problema fondamentale per le comunicazioni e per l'economia della Nazione che merita di essere risolto definitivamente. Confido quindi nell'accoglimento del mio ordine del giorno e nella conferma degli impegni già assunti dal ministro Togni.

A N G E L I N I A R M A N D O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

A N G E L I N I A R M A N D O . Condivido le argomentazioni che sono state riportate nell'ordine del giorno dei senatori Ottolenghi, Solari ed altri, e le condivido perchè in realtà la costruzione dell'autostrada della Cisa, così come attualmente è stata concessa, rappresenta qualcosa che agevola, inizia, ma non risolve il problema delle comunicazioni tra la Pianura padana ed il Tirreno. Sono state combattute lotte quasi per 12 anni per realizzare quest'opera, ed io ricordo il convegno a Salsomaggiore in cui fui relatore per questa autostrada. Finalmente abbiamo la gioia di vedere che la concessione per la costruzione è stata data; ma l'esecuzione del progetto non risolve completamente il problema. Infatti noi ci troviamo di fronte ad una duplice necessità: da un lato, di collegare l'autostrada da Fornovo all'Autostrada del Sole, e dall'altro di poter proseguire l'autostrada da Pontremoli fino verso l'Aurelia.

Chi ha occasione di frequentare i tratti di strada fra Parma e Fornovo, o ancora peggio tra Pontremoli e Sarzana, ha l'impressione precisa che si realizzerà una gran bella cosa con l'autostrada Fornovo-Pontremoli, ma che nei due tratti sopra indicati siamo di fronte ad una grave impossibilità di circolazione, perchè, specialmente nella parte verso mare, ossia lungo il mare, la strada è accidentata e di difficile transito. Se perciò vogliamo dare a questa autostrada della Cisa la funzione che deve avere, bisogna arrivare a collegarla da un lato con l'Autostrada del Sole e dall'altro con l'Aurelia.

Signor Ministro, c'era anche un progetto, che era stato predisposto e presentato (e che

credo lei conosca), relativo alla possibilità di proseguire la strada della Cisa da Pontremoli fino a Livorno attraverso un nuovo tratto di strada più a mare dell'attuale strada Aurelia. Ora, indipendentemente da questa possibilità di arrivare fino a Livorno, credo che se potessimo arrivare già sull'Aurelia, a Sarzana, sarebbe risolto un grande problema. Quello che posso dire per esperienza personale è che tutti i giorni aumenta il volume di traffico dalla Valle Padana, specialmente da Milano e dalla Lombardia, verso le spiagge del Tirreno. Abbiamo una quantità tale di persone che partono dal nord per venire nelle zone che vanno da La Spezia a Livorno, che si può dire che in certi giorni si arriva malamente a destinazione per i notevoli ingorghi che si incontrano.

Questo problema deve essere risolto con la massima urgenza.

Le autostrade assolvono alla loro funzione in quanto divengono organo che realizza rapidità di circolazione; se dovessimo fare delle autostrade che non dovessero avere collegamenti tra di loro in maniera da poter determinare una circolazione più rapida e più comoda, sarebbe perfettamente inutile costruirle.

In conclusione invito il Governo a riesaminare urgentemente il tracciato dell'autocamionale della Cisa per adeguarlo alle necessità sopra denunciate.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno in esame.

DE UNTERRICHTER, relatore. Indubbiamente l'autostrada della Cisa, limitata al tratto Fornovo-Pontremoli, non ha un grande significato a sè stante, avulsa dalla rete autostradale nostra. Di qui la richiesta di farla diventare parte vitale della rete autostradale. Il collegamento autostradale Parma-Sarzana attraverso la Cisa è indubbiamente importante e, a mio avviso, la richiesta va accettata. C'è da chiedersi in quale modo. L'autostrada della Cisa è già stata data in concessione, ma i lavori non sono stati ancora iniziati e non è da escludere che le perplessità nell'inizio dei lavori derivino pro-

prio dal fatto che il tracciato è avulso dalla rete autostradale. Si tratta di costruire dei raccordi autostradali tra Parma e Fornovo e da Pontremoli verso Sarzana. Ora, forse ancora mentre stiamo approvando questa legge, potrebbe essere possibile inserire un articolo che dia al Governo lo strumento per arrivare ad una nuova concessione al fine di costruire tutta l'autostrada Parma-Sarzana.

ZACCAGNINI, Ministro dei lavori pubblici. Il problema illustrato dai senatori Ottolenghi e Angelini è indubbiamente un problema vitale e non ho che da richiamarmi alle loro chiare ed efficacissime considerazioni.

Debbo anche dire che questo era un tema tra quelli compresi nel programma previsto dalla presente legge. Quindi la possibilità di risolverlo credo esista: se sarà necessario qualche eventuale emendamento o chiarimento per rendere possibile la soluzione di questo problema, evidentemente il Governo sarà ad esso favorevole, perchè, in linea di massima, questo tema era già compreso nell'ambito del programma autostradale.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo pertanto all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione.

Si dia lettura dell'articolo 1.

CARELLI, Segretario:

Art. 1.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade che non siano già state concesse a norma della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono disciplinati dalla presente legge.

Non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle autostrade, superstrade e raccordi, di cui alla presente legge, deve essere effettuato nel Mezzogiorno d'Italia.

FORTUNATI Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

F O R T U N A T I . Prima di discutere gli emendamenti, signor Presidente, sarebbe opportuno, a mio avviso, che fosse chiarito, una volta per sempre, il significato della espressione « investimenti » e il significato dell'espressione « nel Mezzogiorno d'Italia ».

Prendiamo la prima espressione, « investimenti ». Cosa si intende per investimento? Si intende il contributo degli enti pubblici, in modo particolare dello Stato, o il costo finanziario, o il costo concreto dell'opera? Che la cosa sia estremamente controversa è chiarito già, ad esempio, da un emendamento (da quello del senatore D'Albora), che chiede: « tale stanziamento va riferito ad ogni singolo esercizio ».

È chiaro che con l'espressione stanziamento ci si riferisce al contributo dello Stato di cui agli articoli 2, 18 e anche 12, per quanto riguarda l'A.N.A.S. Ora, la questione a me pare degna di esame. Se noi infatti esaminiamo l'articolo 15, vediamo che vi sono espresse indicazioni, a grandi linee, di determinati itinerari, con la precisazione dei punti iniziali e terminali. Sono questi i soli itinerari contemplati espressamente dal disegno di legge oltre a quello della Salerno-Reggio Calabria dell'articolo 14.

Ho esaminato il percorso di quest'ultima strada ed ho ricevuto l'impressione (può darsi che sbagli) che in questo caso per investimento si intende il costo finanziario. D'altra parte i percorsi dell'articolo 15 sono tali per cui, praticamente, tutte le opere dell'articolo 2 dovrebbero svolgersi nel Mezzogiorno.

Se, poi, per investimenti si intende il costo delle opere, quale è la portata dell'articolo 14? I 180 miliardi rappresentano un costo finanziario, come penso io, o la remunerazione dei fattori della produzione? Cioè, saranno i 180 miliardi il complesso delle spese sostenute dall'A.N.A.S. per l'estinzione dei debiti, negli intervalli temporali previsti per i mutui, o andranno praticamente solo ai costruttori delle opere?

In realtà, se i 180 miliardi andranno ai costruttori delle opere, il costo finanziario sarà superiore e i mutui che si dovranno contrarre non potranno comprendere solo il costo delle opere, ma costo delle opere, servizio degli interessi, eccetera. I 180 miliardi comprendono, pertanto, certamente il costo finanziario.

Di qui, a mio avviso, le perplessità nella applicazione della norma dell'articolo 1. Infatti, se per investimenti dovessimo intendere ciò che intende il Ministro, o che mi è sembrato che intenda da un rapido accenno che egli mi ha rivolto in un colloquio personale, cioè costo delle opere e non costo finanziario, come si farà ad assicurare il 40 per cento al Mezzogiorno? Non credo che, facendo riferimento al costo della Milano-Napoli, quando si sia iniziata una strada e sopportato un certo costo, per ottemperare alla ripartizione del 40 per cento si sospenda l'esecuzione dell'opera e se ne inizi un'altra nel Mezzogiorno (*Interruzioni dal centro*). Potrebbe darsi che, con una interpretazione di questo genere, le opere di cui all'articolo 15 si rivelino tali, come costo, per cui o si fa tutto nel Mezzogiorno, o non si fa più niente.

D'altra parte, per quanto riguarda la qualificazione « Mezzogiorno », bisognerà pure che questa sia chiarita. Per esempio, la costruzione della Milano-Napoli rappresenta un investimento nel Mezzogiorno, o solo una parte di essa è un investimento nel Mezzogiorno? Di fronte ad una determinata opera, si intende investimento nel Mezzogiorno il costo di tutta l'opera, o soltanto quella parte del costo relativa alle opere geograficamente eseguite nel Mezzogiorno? Sorgono problemi di computi, di capitolati, di appalti, di tronchi di strada. Per la Bologna-Canosa, ad esempio, qual è la parte del Mezzogiorno?

Io credo che queste cose vadano chiarite!

C R O L L A L A N Z A . L'area della Cassa del Mezzogiorno!

F O R T U N A T I . Io non voglio una interpretazione autentica: dico che il testo della norma può dare luogo a diverse interpretazioni. Per volere essere esatti, a mio avviso dire che il costo della Milano-Napoli interessa il Mezzogiorno soltanto per la parte che percorre il Mezzogiorno, potrebbe essere discutibile. Il costo di una strada è in funzione del tracciato generale, dei tipi di appalti, eccetera. Da questo punto di vista, il costo riferito a una parte è un costo medio, convenzionale. E può darsi che il costo medio, anziché avvantaggiare il Mezzogiorno, lo danneggi.

Ho posto tali questioni perchè, dal momento che il Ministro ha detto più volte che bisogna essere chiari, che non devono sorgere discussioni interpretative, bisogna che il riferimento al 40 per cento degli investimenti sia pacifico nella sua portata.

Una cosa è dire il 40 per cento dei contributi, una cosa è dire il 40 per cento del costo finanziario, una cosa è dire il 40 per cento del costo dell'opera corrisposto ai costruttori. Una cosa è dire che per il Mezzogiorno si intende un computo medio, una cosa è dire che per il Mezzogiorno si intende una valutazione dell'insieme dell'opera che interessa anche il Mezzogiorno.

Se si parla di contributi da parte dello Stato, può avere ragione di essere l'emendamento del senatore D'Albora; se, invece, si parla di costo, l'emendamento D'Albora non ha la possibilità di essere preso in considerazione.

D'altra parte, essendosi presentato anche un emendamento che tende ad elevare la quota dal 40 al 50 per cento, è chiaro che, a seconda del tipo di risposta che ci sarà data, lo emendamento può essere conservato o può essere ritirato. Di qui l'esigenza preliminare di chiarire questo punto, che può servire anche a rendere più chiara la discussione di altri articoli, più o meno direttamente collegati all'articolo 1.

Mi pare, ad esempio, che in un intervento — se non erro del senatore Jannuzzi, in sede di discussione generale — un collega sosteneva e proponeva di emendare anche lo articolo 12, per quanto concerne i raccordi. Il relatore di maggioranza ha risposto che ciò non era necessario in quanto era necessario e sufficiente il secondo comma dell'articolo 1, nel testo della Commissione, che dice: « Non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle autostrade, superstrade e raccordi, di cui alla presente legge, deve essere effettuato nel Mezzogiorno d'Italia »

Ma anche tale formulazione non è pacifica. Il 40 per cento andrebbe computato, se ho ben capito lo spirito della proposta del Ministro, nell'insieme degli investimenti.

C R O L L A L A N Z A . Questo è un emendamento che lo precisa.

F O R T U N A T I . Ma qui si parla appunto del complesso degli investimenti. Quindi non è computato il 40 per cento per l'articolo 2, poi il 40 per cento per l'articolo 12, poi, infine, il 40 per cento per l'articolo 15, che si traduce nell'articolo 19.

Nella presentazione del Governo, il 40 per cento si intendeva riferito al complesso delle opere che potevano avere luogo in base agli strumenti delle varie norme. Se così è, allora non comprendo cosa significhi il chiarimento della Commissione. Se si parla di « complesso », per forza di cose si tratta di autostrade, superstrade e raccordi. Posta diversamente la questione, si potrebbe intendere che, dando luogo i raccordi ad un'impostazione particolare di spesa, il 40 per cento dei 50 miliardi dovesse essere investito nel Mezzogiorno. Ma se si entra in questo ordine di idee, bisogna modificare radicalmente il disegno di legge.

Bisognerebbe dare, per quanto concerne il Mezzogiorno, tutta una impostazione diversa. Bisognerebbe, cioè, esaminare l'articolo 2 e dire che cosa nell'articolo 2 deve riguardare il Mezzogiorno, e bisognerebbe esaminare l'articolo 12 e dire pure che cosa deve riflettere il Mezzogiorno. Per quanto riguarda l'articolo 15 non ci sarebbe bisogno di specificazioni. Le specificazioni invece sarebbero necessarie all'articolo 19.

Quindi, una delle due: o si accetta la dizione generale del Governo una volta chiarito che cosa si intende per « investimenti »; oppure, a mio avviso, bisogna per forza di cose entrare nell'ordine di idee di qualificare il Mezzogiorno nell'articolo 2, nell'articolo 12 e nell'articolo 19. Il testo della Commissione non risolve i dubbi e gli equivoci che ho richiamato.

C R O L L A L A N Z A Domando di parlare.

P R E S I D E N T E Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Logiche mi sembrano le osservazioni del collega Fortunati circa la dizione dell'articolo 1, il quale, sia nel testo governativo che in quello della Commissione, accennando all'Italia meridionale, non ne precisa l'estensione territoriale.

Evidentemente quando noi ci riferiamo al Mezzogiorno dobbiamo riferirci a qualcosa di preciso dal punto di vista geografico. Io ho già rilevato, intervenendo in sede di discussione generale, che è opinabile, per esempio, se l'Abruzzo sia Mezzogiorno o Italia centrale; onde a me sembra che ogni motivo di incertezza si possa superare dando alla espressione « Mezzogiorno » la precisazione territoriale che è fornita dalla legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno. Se io non ricordo male, quando si discusse di questo problema alla 7ª Commissione, ed anche alla Giunta per il Mezzogiorno, si rimase d'intesa che giuridicamente bisognava riferirsi alla legge che fissa l'area nella quale opera la « Cassa ». È vero però che in questo modo potrebbero beneficiare delle particolari provvidenze della legge anche territori che non sono meridionali, come, per esempio, l'Isola d'Elba e la Vallata del Tronto, ma l'inconveniente eventuale sarebbe minore di quello dell'indeterminatezza della legge.

Quindi, per tale questione sollevata dal senatore Fortunati, se il Ministro concorda, a titolo interpretativo della legge, basterà inserire a verbale che, parlando di Mezzogiorno, ci si intende riferire all'area in cui opera la « Cassa »; ed in tal modo ogni motivo di dubbio od equivoco potrebbe essere superato.

C'è poi l'altro problema che riguarda il 40 per cento in rapporto all'espressione « investimenti ». È evidente che si tratta di stanziamenti. Tale è stata l'interpretazione anche del collega D'Albora, quando ha sostenuto, con il suo emendamento, l'opportunità di stanziare in ogni esercizio il 40 per cento a favore del Mezzogiorno. E che si tratti di stanziamenti sembra logico, perchè è difficile fare riferimento a quello che può essere il costo dell'opera. Ho da pensare che allorchè gli organi tecnici del Ministero hanno calcolato il fabbisogno finanziario per l'attuazione delle strade previste dall'articolo 15, lo hanno fatto su un piano di larga massima. Quindi a me sembra che non si possa parlare di costo delle singole opere, ma ci si debba riferire ad una percentuale di stanziamenti. È pacifico, poi, che il 40 per cento da destinarsi al Mezzogiorno debba riferirsi rispettivamente sia alle autostrade, sia alle superstrade, sia ai raccordi. Quando la questione fu

da me sollevata in Commissione, a dirimere ogni motivo d'incertezza fu deciso di adottare l'emendamento che noi vediamo a fianco del testo governativo dell'articolo 1. Senonchè la sua dizione è risultata poco chiara, per cui io propongo un emendamento allo emendamento, nel senso di precisare che non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti si riferisce alle costruzioni « rispettivamente » (aggiungo io) delle autostrade, delle superstrade e dei raccordi. Come si vede è una dizione diversa da quella che figura nello stampato degli emendamenti, ma sostanzialmente conforme nello spirito a quanto convenuto in Commissione. Chiarito ciò, a me sembra che si complicherebbe il problema se ci dovessimo riferire ad un 40 per cento del costo generale delle opere, oppure se si dovesse tornare al testo governativo dell'articolo 1, perchè in tal caso il 40 per cento si riferirebbe solo alle autostrade e non anche alle superstrade ed ai raccordi.

È vero che c'è l'articolo 12 che, nell'ultimo comma, dice: « I fondi che per effetto della entrata in vigore della presente legge si renderanno disponibili sulle somme stanziare dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 13 agosto 1959, n. 904, sono utilizzati per la sistemazione di superstrade, riservando alle regioni meridionali le somme che in base a tali leggi erano destinate alle autostrade del Mezzogiorno », ma è anche vero, come feci notare in Commissione — e la Commissione concordò unitamente al Ministro — che ad evitare che i fondi residuali del 25 per cento della legge del 1955 destinati al Mezzogiorno fossero destinati unicamente ai raccordi e alle superstrade, occorre emendare l'articolo 12, ammettendo la loro utilizzazione anche per le autostrade.

Per coordinare tale emendamento con l'armonia generale della legge, all'articolo 1 si rese in conseguenza necessario il riferimento anche alle superstrade e ai raccordi.

Con il che mi sembra che i motivi di equivoche interpretazioni dovrebbero essere superati e che possa oramai rimaner chiarito che la parola investimento ha significato di stanziamento e che il 40 per cento riservato al Mezzogiorno si riferisce rispettivamente a stanziamenti per le autostrade, per le superstrade e per i raccordi.

C A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C A R E L L I . Non si può negare che il quesito posto dal senatore Fortunati abbia una notevole importanza. Noi ci troviamo di fronte a un disegno di legge che stabilisce un programma poliennale di costruzione di autostrade, il quale investe tutto il territorio della Repubblica. La costruzione di autostrade al Nord influenzerà in senso positivo la economia del Sud; la costruzione di autostrade nel Sud determinerà un miglioramento della rete stradale e quindi influenzerà in senso positivo l'economia del Nord. Io non vedo la necessità di creare equivoci in questo campo specifico stabilendo una quota a favore del Mezzogiorno.

Che cosa significa il 40 per cento degli investimenti a favore del Mezzogiorno? E perchè no il 50 per cento o magari il 60 per cento, se le necessità economiche lo consigliassero per ragioni di carattere generale?

Noi non ci troviamo di fronte a costruzioni isolate, come, ad esempio, le costruzioni di ponti o acquedotti o elettrodotti, o ad investimenti di carattere regionale o locale. Si tratta di investimenti di importanza nazionale. Non possiamo suddividere le costruzioni di autostrade tra Nord, Centro e Sud, perchè esse fanno parte di un programma poliennale di carattere nazionale.

D'altra parte la distribuzione dei lavori è ben curata attraverso la formulazione degli articoli che noi prenderemo in esame. Gli articoli 12, 13, 14 sono chiarissimi e stabiliscono la specie di lavoro che deve essere effettuata nelle singole zone e di volta in volta, nell'interesse di un'economia che deve essere considerata unitariamente, e non in modo frammentario.

Detto questo, onorevole Ministro e onorevoli membri della Commissione, io propongo la soppressione del secondo comma dell'articolo 1 per evitare equivoci, che rimarrebbero anche con l'emendamento del senatore Crollalanza

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . L'intervento dei colleghi ha aumentato la confusione, almeno per quel che mi concerne, e la mia perplessità.

Che cosa dice l'articolo 1 della legge, primo articolo, articolo capitello? Semplicemente questo: non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle autostrade, di cui alla presente legge, deve essere effettuato nel Mezzogiorno d'Italia. Tutti gli stanziamenti, nessuno eccettuato, contemplati nella legge debbono essere presi per base di computo del 40 per cento da destinarsi al Mezzogiorno.

La 5ª Commissione ha presentato uno specchietto che noi troviamo precisamente a pagina 16 della relazione di maggioranza. La 5ª Commissione a quanto ha fatto ascendere il contributo statale per tutti gli stanziamenti in qualsiasi settore geografico e per qualsiasi titolo contenuti nella presente legge? Ha fatto ascendere gli stanziamenti esattamente all'ammontare di 1052 miliardi. Ma allora che significato ha il 40 per cento di somme da destinarsi al Mezzogiorno? Dovrebbe riferirsi globalmente a tutti gli stanziamenti previsti in questa legge, i quali sono esattamente 1052 miliardi. Ma se esaminiamo partitamente gli addendi di questi stanziamenti troviamo, indipendentemente da tutto il resto, indipendentemente dal fatto che l'ultimo addendo alla lettera e) prevede un contributo all'I.R.I. in ragione del 4 per cento per 570 miliardi, indipendentemente anche dal primo comma di questo specchietto lettera a) che prevede stanziamenti per 252 miliardi lordi, troviamo, ripeto, uno specifico addendo che riguarda i 180 miliardi che verranno stanziati per una arteria che marcerà esclusivamente nel Mezzogiorno, la Salerno-Reggio Calabria: allora che significa il 40 per cento sul complesso, cioè comprendendo anche i 180 miliardi? Questi dovranno invece essere spesi al cento per cento, perchè fino a prova contraria Salerno è Mezzogiorno, estremo nord dell'autostrada, e Reggio Calabria è Mezzogiorno, estremo sud dell'autostrada. Attenti bene dunque perchè qui potranno sorgere tante e tali confusioni se non preciseremo esattamente la portata di questo articolo 1 (ecco i motivi per un rinvio in Commissione), che qui succederanno dei grossi pasticci. In fondo si tratta di 1052 miliardi che si

dovranno spendere. Avverrà un tira e molla di percentuali da non uscirne più! E se non siamo precisi in queste cose, la legge va a Patrasso prima ancora di essere varata.

D'ALBORA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALBORA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non pensavo con questo emendamento di suscitare una discussione così vasta. In effetti quando ho scritto « stanziamento » ho pensato che tra finanziamenti e stanziamento non ci fosse nessuna differenza. Infatti all'articolo 2 (se avessi fatto qui l'emendamento sarebbe stato meglio) si stabilisce: « Gli stanziamenti per il pagamento dei contributi previsti dal precedente comma saranno iscritti... come appresso ». Quindi, per me, stanziamento e finanziamento è la stessa cosa, perchè quando si investe una certa cifra significa stanziarla per un determinato motivo.

Perchè ho presentato l'emendamento? Io ho avuto una sola preoccupazione, che è questa: anche nella legge Romita era stabilito, credo all'articolo 1, che il 25 per cento degli stanziamenti era riservato alle costruzioni che si dovevano attuare nel Mezzogiorno. Se andiamo a vedere che cosa si è fatto nel Mezzogiorno e al Nord con la legge Romita troviamo che al Nord (parlo delle costruzioni già fatte) si sono costruiti 280 chilometri della Milano-Napoli, 87 chilometri della Serravalle-Milano, 42 della Savona-Ceva e 56 della Torino-Ivrea; in tutto 465 chilometri. Se il 25 per cento di questi 465 chilometri si fosse effettuato nel Sud avremmo dovuto avere già pronte 115 chilometri di autostrade. Al Sud abbiamo avuto la Napoli-Capua di 40 chilometri e il raddoppio della Napoli-Pompei per 23 chilometri. Cosicché con il mio emendamento che cosa chiedo? Chiedo che le cifre stabilite a favore del Mezzogiorno siano ripartite per ogni esercizio e siano accantonate. Non è detto, con questo, che bisogna fare le autostrade prima o dopo. Non faccio tale questione, ma chiedo che i fondi siano accantonati e tenuti a disposizione per le costruzioni stradali, previste dalla legge in esame, da farsi nel sud d'Italia. Abbiamo già

l'esperienza della famosa legge per la industrializzazione, ed abbiamo visto fino a che punto ha operato. Quindi è legittima la mia preoccupazione. Se poi dovessi sostituire la parola « stanziamento » con « finanziamento », non ho alcuna difficoltà a farlo, ma ritengo la mia dizione più appropriata e precisa.

BUIZZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUIZZA. In sede di discussione generale, in base ai dati forniti dalla relazione circa il chilometraggio, e tenuto conto del contributo medio del 4 per cento, abbiamo desunto il costo chilometrico medio disponibile. Però avviene questo, che non possiamo assolutamente addivenire ad una discriminazione in base ai chilometri, anzitutto perchè i chilometri delle strade che si costruiranno costeranno in modo assai differente, e inoltre perchè non abbiamo i dati dei chilometri relativi alle strade assegnate all'I.R.I. Sappiamo solo che si tratta di 2.000 chilometri sul totale dei 5.120. Per esempio, i 420 chilometri della Salerno-Reggio Calabria sono fuori discussione; i 1.200 che andranno in concessione ai privati o a società sono pure fuori discussione e ne potremmo anche indicare il costo. Poi ci sono le superstrade e i raccordi per 1.500 chilometri. Ma, come dicevo, non abbiamo i dati esatti per le autostrade assegnate all'I.R.I. Non siamo quindi in grado di riferirci al chilometraggio.

Penso però che, se si sostituisse, nel secondo comma dell'articolo primo, alla parola « investimenti » la parola « impegno », sarebbe chiaro il riferimento ai miliardi indicati nei vari articoli successivi, precisamente negli articoli 2, 12, 14 e 19. Mi pare che se si dicesse « non meno del 40 per cento del complesso degli impegni relativi alla costruzione delle autostrade » (e mettiamoci pure i raccordi e le superstrade) avremmo superato le difficoltà che sorgono e che hanno dato luogo a qualche confusione.

OLIVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

O L I V A . Qui non v'è dubbio, onorevoli colleghi, che una parola del Governo potrebbe essere utile a spiegarci quale è stata l'intenzione di chi ha steso materialmente il disegno di legge. Comunque, poichè l'aver usato la parola « investimenti » ha dato adito ad un grave dubbio, se si tratti cioè dell'investimento che fa lo Stato con l'esborso, in varie forme, del proprio denaro. o — invece — del valore finale dell'opera che viene realizzata col contributo dello Stato, ritengo che la cosa vada chiarita e che si debba intendere, come diceva il senatore D'Albora, « investimento » come « stanziamento » perchè è evidente che, se vogliamo dare un contenuto di vera equità alla ripartizione dei fondi pubblici fra nord e sud, non possiamo ammettere — ad esempio — che due autostrade realizzate con un eguale investimento finale di 10 miliardi siano addebitate per un identico importo al nord e al sud anche se l'autostrada del nord fosse assistita — putacaso — da un contributo statale di appena il 2 per cento, e quella del sud da un contributo del 4 per cento.

Gli investimenti dello Stato possono essere infatti ben diversi a parità di costi finali.

Giustamente il senatore Fortunati ha citato il caso di autostrade che saranno eseguite nel Meridione a totale carico dell'A.N.A.S. È evidente che questa spesa diventerà una voce del bilancio generale nel cui ambito deve essere rispettata la riserva del 40 per cento a favore del sud, tenendo conto anche del fatto che altro è il metodo di spesa, attraverso contributi percentuali, ed altro è il metodo delle annualità di spesa diretta per strade costruite a tutte spese dell'A.N.A.S., con investimenti annuali maggiori ma più condensati nel tempo rispetto alle tre o quattro decine d'anni che saranno necessarie per l'ammortamento delle autostrade concesse.

Questo impegno legislativo di riservare al Mezzogiorno almeno il 40 per cento degli « stanziamenti » non deve — infatti — intendersi come un obbligo da rispettare per ogni singola voce di bilancio, per ogni singola opera, per ogni singolo piano esecutivo.

C R O L L A L A N Z A . Per ogni categoria di opere.

O L I V A . Mi scusi, senatore Crollanza, non ho niente contro il suo emendamento, ma si tratta di una questione diversa. (*Interruzione del senatore Ferrari. Richiami del Presidente*). Senatore Ferrari, dal punto di vista strettamente legislativo, queste riserve percentuali sulla distribuzione dei fondi pubblici non sono molto ortodosse; esse devono costituire, in realtà, un impegno politico (più che giuridico), a seguire un certo indirizzo negli investimenti pubblici, in modo da tenere presente il Mezzogiorno. Non nascondiamoci però che l'applicazione di un criterio di questo genere è in realtà difficilissima. L'impegno legislativo lo assumiamo, più che altro, perchè si è costituita una prassi, più o meno consolidata... (*Interruzione del senatore Ferrari*).

Intendo dire che non abbiamo niente in contrario alla sostanza politica della norma per il Sud: ma affermo che, a mio modestissimo parere, la riserva del 40 per cento non deve essere interpretata in senso matematico, al punto che, per esempio, la Corte dei conti non debba ritenere lecita l'esecuzione di un'autostrada nel Nord se, contemporaneamente, non venga progettata e finanziata anche un'autostrada nel Sud per un importo che rispetti la percentuale! Questo 40 per cento a favore del Sud deve essere calcolato sul complesso delle utilizzazioni, cioè in relazione all'applicazione finale del piano. Si deve cioè fare in modo che, sul complesso degli stanziamenti fatti con questa legge, il Sud — alla fine — si trovi ad avere fruito almeno del 40 per cento.

Sottolineo che si tratta di un limite minimo, il che significa che gli stanziamenti a favore del Meridione potranno raggiungere più facilmente il 45 per cento che non essere limitati al 39 per cento.

Per quanto riguarda poi l'avverbio « rispettivamente » proposto dal senatore Crollanza, io credo che il riferimento debba essere fatto a due, non a tre categorie: autostrade da una parte, superstrade e raccordi (insieme) dall'altra. Infatti non credo che si possa distinguere — a questi effetti — fra superstrade e raccordi... (*Interruzione del senatore Crollanza*).

Vede, signor Presidente, io temo che qui stiamo creando artificiosamente un nuovo

termine giuridico, prima ancora che sia perfezionata una concezione tecnica precisa. Manca infatti ogni definizione giuridica e tecnica di « superstrada ». Cosa è che distingue la superstrada dalle altre strade statali? Per ora, vi è solo un indirizzo tecnico: ed io non vorrei che, con la mania che abbiamo — diciamolo sottovoce — noi italiani di compiacerci delle parole roboanti, troppa gente cominciasse a pensare che le strade dell'A.N.A.S. debbano diventare tutte « superstrade »! In tal modo, chi avrà una semplice « strada » si sentirà diminuito

Ritengo poi che non sia neanche utile insistere nella distinzione tra superstrade e raccordi. A mio avviso, i raccordi con le autostrade dovranno avere, certamente, il carattere di « superstrade » se « superstrade » vuol dire strade particolarmente ampie, che possano smaltire un determinato traffico.

Comunque, questo è un chiarimento che ritengo doveroso introdurre.

Sulla questione del « rispettivamente » se ne discuterà a suo tempo: ma resti chiaro, ripeto, che il 40 per cento riservato alle zone del Mezzogiorno deve intendersi come riferito agli « stanziamenti » dello Stato, comunque utilizzati in un quadro di distribuzione finale, e non singola e particolaristica, dei singoli stanziamenti.

G E N C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* G E N C O . Signor Presidente, dal momento che in questa materia vedo che vi è un po' di confusione di linguaggio, probabilmente dovuta all'ora tarda, farei una proposta che a me sembra la più logica, cioè di rinviare al pomeriggio l'esame di questa questione; altrimenti andremmo avanti un altro paio d'ore senza trovare la maniera di metterci d'accordo.

Per quanto mi concerne, vorrei dire una sola cosa, dal momento che oggi nel pomeriggio non potrò essere presente, essendo impegnato nella Commissione d'inchiesta per l'Aeroporto di Fiumicino.

Voglio dire che sono perfettamente d'accordo con quanto ha detto il senatore Papa-

lia. Tenete presente che nel Mezzogiorno, se si tolgono la Napoli-Pompei, che ora è arrivata fino a Salerno — anche se il tratto Pompei-Salerno non è ancora stato inaugurato — e la Napoli-Capua, non abbiamo autostrade; e tenete presente che l'Italia meridionale, Isole comprese, rappresenta, grosso modo, la metà del territorio italiano.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il proprio parere in ordine alla discussione testè avvenuta.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Non perchè sia io un autorevole rappresentante della Commissione, ma vorrei dire che, a mio avviso, per il Mezzogiorno si deve intendere l'area stabilita dalla legge per la Cassa del Mezzogiorno.

Poi, indubbiamente, la parola « investimenti » dà luogo a possibilità di interpretazioni non uniformi e, pertanto, sarà bene sostituirla con la parola « stanziamenti », perchè dobbiamo guardare allo spirito di questo disegno di legge, che è molto chiaro in quanto dice: « Non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti — e qui si dovrà sostituire la parola "stanziamenti" — relativi alla costruzione delle autostrade, superstrade e raccordi, di cui alla presente legge, deve essere effettuato nel Mezzogiorno di Italia ».

Si parla del complesso; ora, è necessario riferirsi al complesso degli stanziamenti, perchè non sono omogenei. Nelle destinazioni di questi stanziamenti abbiamo autostrade che vengono costruite a tutte spese dello Stato, abbiamo autostrade che vengono costruite con un certo contributo, ci sono autostrade che vengono costruite al Nord con contributi minori e abbiamo dei raccordi che rappresentano una cosa diversa dalle autostrade; abbiamo delle superstrade che sono state definite da taluni in un modo, da altri richieste in altro modo. Non è omogeneo l'impiego di questi stanziamenti: ed allora penso che, effettivamente, la soluzione più logica sia quella di lasciare questa destinazione globale, e cioè: « Non meno del 40 per cento del complesso degli stanziamenti previsti per la costruzione di autostrade, superstrade e raccordi di cui alla presente legge deve essere

effettuato nel Mezzogiorno d'Italia ». È vero che può nascere il dubbio che nel Mezzogiorno d'Italia si facciano tutte superstrade invece di autostrade, ma l'ipotesi è assurda.

G A I A N I. Nemmeno quelle: dove sono i finanziamenti per le superstrade?

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Gli stanziamenti sono quelli che sono, e il 40 per cento bisogna utilizzarlo innanzitutto per la costruzione di un'autostrada a totale carico dello Stato, e poi anche per le altre autostrade che sono comprese nel famoso gruppo I.R.I. e per le altre ancora che non rientrano in quel gruppo.

Sono state avanzate qui delle richieste di precedenza assoluta, ma è evidente che il Governo, organo esecutivo, tenendo conto delle

pressioni che vengono dal Parlamento, deciderà se fare un'autostrada o una superstrada e con quale ritmo; alla fine dell'operazione dovrà dimostrare al Parlamento di avere investito il 40 per cento degli stanziamenti nel Mezzogiorno d'Italia secondo lo spirito della legge.

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

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

La seduta è tolta (ore 13,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari