

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

411^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 8 GIUGNO 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Congedi	Pag. 19083	DONATI	Pag. 19108
Disegni di legge:		FORTUNATI	19089 e <i>passim</i>
Presentazione	19083, 19126	GAIANI	19085 e <i>passim</i>
Ritiro del disegno di legge n. 142	19083	GAVA	19097 e <i>passim</i>
« Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1378) (Seguito della discussione):		LOMBARDI	19092
PRESIDENTE	19104, 19105, 19106	OLIVA	19091 e <i>passim</i>
AMIGONI	19085, 19110	OTTOLENGHI	19119, 19120
BENEDETTI	19101 e <i>passim</i>	PELIZZO	19110
BUIZZA	19090	PIGNATELLI	19112
CARELLI	19112	RODA	19085 e <i>passim</i>
CHABOD	19102, 19119	SACCHETTI	19086, 19107
CODACCI PISANELLI, <i>Ministro senza portafoglio</i>	19106	SIBILLE	19101
CORBELLINI	19087, 19100, 19107	SOLARI	19096 e <i>passim</i>
CROLLALANZA	19086 e <i>passim</i>	ZACCAGNINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	19083 e <i>passim</i>
D'ALBORA	19094, 19095, 19122		
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	19086 e <i>passim</i>	Interrogazioni:	
		Annunzio	19127
		Mozioni:	
		Annunzio	19127

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

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

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

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

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

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Cornaglia Medici per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di ritiro di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che il senatore Ronza ha dichiarato di ritirare il disegno di legge: « Provvedimenti per incrementare la coltura delle nocchie nelle provincie di Cuneo, Alessandria ed Asti » (142).

Tale disegno di legge sarà pertanto cancellato dall'ordine del giorno.

Presentazione di disegno di legge

S U L L O , Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S U L L O , Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Modificazioni alla legge 26 aprile 1934, n. 353, sulla tutela del lavoro delle donne e dei fanciulli » (1588).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale della presentazione di questo disegno di legge, che 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 ».

Ricordo che nella seduta antimeridiana è stata iniziata la discussione sull'articolo 1. L'onorevole relatore ha già risposto alle osservazioni fatte. Ha pertanto facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

Z A C C A G N I N I , Ministro dei lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli senatori, la questione sollevata acutamente dal senatore Fortunati, a proposito dell'articolo 1, in merito all'interpretazione della parola « investimento » e al significato della riserva al Mezzogiorno del 40 per cento delle opere da eseguire — questione che ha avuto un così ampio svolgimento — credo possa essere chiarita attraverso l'analisi della genesi della disposizione in esame.

La riserva di una certa percentuale degli stanziamenti, per lo sviluppo delle autostrade nel Meridione, era già prevista dalla precedente legge Romita che fissava, per la precisione, una riserva del 25 per cento, o meglio un limite minimo del 25 per cento, al di sotto del quale non si poteva andare.

Ora, nel redigere questo programma, come ho già avuto occasione di dire in sede di discussione generale, abbiamo inteso confermare quell'orientamento che tende a por-

re le condizioni per la realizzazione di una rete autostradale anche nell'Italia meridionale, e ciò per una serie di ragioni di carattere economico, sociale e politico, che ho già avuto occasione di illustrare e che sono state ampiamente dibattute sia in quest'Aula, sia in seno alla Commissione dei lavori pubblici, sia in seno alla Commissione speciale per il Mezzogiorno.

L'obiettivo che si vuole raggiungere è duplice: da un lato riservare una certa quota di investimenti all'Italia meridionale, dall'altro garantirsi circa la possibilità concreta di realizzare il problema. È stato già rilevato che, con il limite posto dalla legge Romita, si è raggiunto lo scopo solo parzialmente, nel senso che le spese, giunte al limite invalicabile che la legge Romita poneva per quanto riguarda l'Italia centro settentrionale, sono state bloccate, mantenendo ferma la riserva per il Mezzogiorno, tanto è vero che proprio in questa legge abbiamo una disposizione che prevede la possibilità di riutilizzo per il Mezzogiorno delle somme non spese. Non si è però raggiunto lo scopo di realizzare le opere, come già ho avuto modo di dire, facendo un confronto tra quanto si è attuato nell'Italia centro-settentrionale e nell'Italia meridionale: il confronto dimostra, infatti, come la legge Romita, pur avendo bloccato i fondi a favore del Mezzogiorno, non ha reso possibile l'esecuzione delle opere previste; in quanto le Camere di commercio, le province e gli altri enti locali non avevano la possibilità di assumersi oneri che poi non sarebbero stati adeguatamente controbilanciati per mezzo dei pedaggi.

Ecco perchè si è cercato, tenuto conto di questa esperienza, di trovare un sistema che rappresentasse, da un lato, la conferma del principio, e dall'altro garantisse l'effettiva esecuzione delle opere.

Nell'attuale disegno di legge, infatti, sono stati anzitutto determinati alcuni tronchi autostradali che, ove la legge sia approvata, dovranno comunque essere costruiti. Intendo alludere a quella parte dell'autostrada del Sole che ricade nel territorio, per così dire, di competenza del Mezzogiorno (cioè, grosso modo, da Latina a Napoli), all'autostrada già prevista dalla legge Romita, da Napoli a Bari, alla parte dell'autostrada del Levan-

te che ricade nella zona del Mezzogiorno, (cioè, grosso modo, dalla zona abruzzese fino a Bari) e all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è pure obbligatoriamente prevista da questa legge.

Sono questi i quattro grandi tronchi autostradali che, in base a questo provvedimento, dovranno essere obbligatoriamente eseguiti, quale che sia il loro costo.

Con ciò si ottiene un primo risultato, cioè quello di imporre effettivamente l'obbligo di esecuzione di queste autostrade. A ciò si aggiunge, secondo quanto è previsto dagli articoli successivi, l'obbligo del reimpiego, che il disegno di legge in origine prevedeva esclusivamente ai fini dei raccordi e delle superstrade (usiamo pure questo termine, salvo vedere cosa potrà significare in concreto), mentre ora, secondo il testo della Commissione, dovrebbe servire per aggiungere a questa rete altri tronchi autostradali.

L'importante è che le somme accantonate per il Mezzogiorno, in base alle leggi precedenti, non vengono rimesse nel calderone, ma, rispettando integralmente quella che è stata in precedenza la volontà del Parlamento, vengono conservate al Mezzogiorno con la finalità (che secondo alcune proposte dovrebbe essere ampliata) di provvedere, oltre alla costruzione di raccordi e di superstrade, anche a quella di autostrade vere e proprie, in aggiunta ai quattro tronchi già fissati. Inoltre si è proposto che il 25 per cento previsto dalla legge Romita sia elevato al 40 per cento; il che significa — come è confermato dalla genesi del provvedimento, che mi sono permesso di ricordare — che è assegnato al Mezzogiorno il 40 per cento degli stanziamenti previsti da quella legge a carico dello Stato: ed è questa, in fondo, l'interpretazione che mi pare, anche in base a quelli che sono stati gli emendamenti emersi in sede di Commissione della Giunta per il Mezzogiorno, sia stata seguita e accettata pacificamente e concordemente.

Certo, l'obiezione del senatore Fortunati ha oggi sollevato un problema molto importante, poichè non posso non riconoscere che il termine « investimenti » è un termine che può essere tecnicamente valutato in maniera molto diversa. Se non fosse sufficiente la spiegazione che ho ora esposto, affinchè que-

sto termine sia inteso nel senso di « stanziamenti », ragioni di chiarezza potrebbero suggerire la presentazione di un emendamento, a cui io sarei certamente favorevole.

P R E S I D E N T E . Sull'articolo 1, è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Amigoni, Corbellini e Oliva. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario :

« Al primo comma, premettere le seguenti parole :

” Ferme restando le facoltà dell'A.N.A.S. di cui alla legge 27 febbraio 1961, n. 59 ” »

P R E S I D E N T E . Il senatore Amigoni ha facoltà di illustrare questo emendamento.

A M I G O N I . È sembrato, ai proponenti di questo emendamento, che il combinato disposto dell'articolo 1 e dell'articolo 24, col quale sono abrogate le norme incompatibili con le disposizioni della presente legge, potesse interpretarsi nel senso di togliere all'A.N.A.S. una delle sue facoltà istituzionali; pertanto, ad evitare questa errata interpretazione, è stato proposto l'emendamento aggiuntivo di cui si discute. Con esso si conferma, inoltre, che l'A.N.A.S. ha sempre la facoltà di accordare concessioni a costruire e gestire autostrade, indipendentemente dalla legge che discutiamo.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Onorevoli colleghi, io desidererei dal Ministro e dai relatori che mi si spiegasse la incongruenza di fondo che io noto tra l'emendamento proposto dai colleghi Amigoni, Corbellini ed Oliva all'articolo 1, e gli articoli 15 e 16 dell'attuale disegno di legge.

Perchè dico questo? Perchè l'A.N.A.S., che noi abbiamo delicatamente estromesso con gli articoli 15 e 16 della presente legge, riaffiora sia pure platonicamente attraverso questo emendamento. Cosa dice infatti l'emendamento? « Ferme restando le facoltà dell'A.N.A.S.

di cui alla legge 27 febbraio 1961, n. 59, ». Ora la legge 27 febbraio 1961 al suo articolo 1 dice: « L'A.N.A.S. ha i seguenti compiti: a) gestire le strade e le autostrade... » Quindi primo compito dell'A.N.A.S. è quello di gestire le autostrade. Senonchè con gli articoli 15 e 16 noi estromettiamo l'A.N.A.S. dalla gestione; infatti l'articolo 16 dice: « Al fini dell'esercizio previsto dal primo comma dell'articolo 15, la consegna alla Società concessionaria delle autostrade Milano-Laghi; Milano-Brescia; Serravalle-Genova e Genova-Savona, attualmente gestite dall'A.N.A.S., prenderà data dal decreto di concessione ».

Sono quindi perfettamente d'accordo con l'emendamento dei colleghi Amigoni, Corbellini e Oliva, però, in questo caso bisognerà depennare completamente dalla legge in discussione l'articolo 16, altrimenti c'è una contraddizione in termini così macroscopica che salta agli occhi anche di un bambino, e rende nulla o l'una o l'altra disposizione.

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

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A M I G O N I . Ritengo che l'obiezione sollevata dal collega non abbia fondamento, in quanto che l'A.N.A.S. non ha l'obbligo di gestire tutte le autostrade, ma ne ha la facoltà, come compito istituzionale. Ora quelle autostrade che si costruiscono in base all'articolo 1 di questo provvedimento sono date in concessione, per un periodo limitato di tempo, agli Enti che apportano il capitale, ma, alla scadenza della concessione, esse ritorneranno all'A.N.A.S. che le gestirà.

G A I A N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A I A N I . Vorrei proporre una piccola correzione materiale all'emendamento presentato dal senatore Amigoni. La legge di riordinamento dell'A.N.A.S. non è la legge 27 febbraio 1961, ma 7 febbraio 1961.

P R E S I D E N T E . D'accordo.

Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

DE U N T E R R I C H T E R , *relatore*.
La Commissione è senz'altro d'accordo, anzi vorrei aggiungere che questo emendamento non fa parte del testo redatto dalla Commissione perchè in Commissione non era stata sollevata e discussa questa questione.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento del senatore Amigoni con la correzione suggerita dal senatore Gaiani. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Un altro emendamento sull'articolo 1 è stato presentato da parte dei senatori Caruso, Gaiani, Gramegna e Granata. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario*:

«*Sostituire il secondo comma con il seguente:*

”Non meno del 50 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle strade e delle superstrade di cui alla presente legge deve essere effettuato nel Mezzogiorno d'Italia”».

P R E S I D E N T E . Il senatore Gaiani ha facoltà di illustrare questo emendamento

G A I A N I . Rinuncio a svolgerlo.

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 . Questo emendamento Caruso, Gaiani, Gramegna e Granata, mentre ha tutta l'aria di voler andare incontro alle esigenze del Mezzogiorno, più di quanto non lo faccia il testo proposto dalla Commissione, tuttavia non tiene conto del fatto che la legge mira essenzialmente a dare

delle autostrade al Mezzogiorno. L'emendamento, infatti, non parla di autostrade, ma soltanto di strade e superstrade, cioè ignora che il problema del Mezzogiorno è anche, e prevalentemente, problema di autostrade.

Ora, se si tratta di una dimenticanza dei presentatori, non resta che integrare l'emendamento con l'aggiunta della parola « autostrade »; se invece l'omissione è voluta, allora l'emendamento non può essere accettato.

Per quanto si riferisce poi all'aumento della percentuale, non saremo noi meridionali a dire di no; osservo però che, per consuetudine oramai consolidata, la legislazione a favore del Mezzogiorno ha sempre mantenuto il livello del 40 per cento in ordine ai vari investimenti: così è per la Cassa del Mezzogiorno, così si è fatto col Piano Verde. Se il Governo comunque vorrà accettare la più alta percentuale proposta dai senatori Caruso, Gaiani, Gramegna e Granata, noi non potremo che esserne soddisfatti, sempre che il testo dell'emendamento sia integrato con il riferimento alle autostrade, perchè, in caso contrario, voteremo contro.

G A I A N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A I A N I . Ritiriamo l'emendamento, anche per la scarsa entità degli investimenti previsti per le strade e le superstrade.

P R E S I D E N T E . I senatori Jannuzzi, Picardi, Piola, Indelli e altri, hanno presentato un emendamento tendente a sostituire al secondo comma dell'articolo 1 la parola « investimenti » con l'altra: « stanziamenti », e le parole « effettuato nel » con le altre: « destinato al ».

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 . Ho chiesto di parlare per avere una spiegazione dal relatore. Nel testo dell'articolo 1 proposto dalla Commissione, compare per la prima volta, al secondo comma, il termine « superstrade », di cui più ampiamente poi si parlerà in sede

di articolo 12. Il testo governativo dell'articolo 1, invece, non ne faceva cenno. Per non pregiudicare il discorso che dovremo fare in sede di articolo 12 a proposito del reperimento dei fondi, vorrei sin d'ora che venisse specificato il significato del nuovo termine.

Se infatti per superstrada si intende una arteria a tre corsie, è una cosa sbagliata; se si intende invece un'arteria a quattro corsie, la cosa va precisata. È noto infatti che le strade nazionali attualmente sistemate a tre corsie sono considerate fra le più pericolose. Intendiamoci, dunque, sul significato di questo termine, che per la prima volta apparirebbe in un testo di legge, giacché sarebbe grave errore seguire il criterio delle tre corsie.

C O R B E L L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C O R B E L L I N I . Vorrei, non nella mia qualità di Presidente della Commissione, ma come tecnico dei trasporti, far notare che la parola «superstrada» non ha alcun significato tecnico. Che cosa si deve intendere per superstrada? Tra qualche anno quale sarà l'evoluzione dei traffici, dei mezzi di trasporto impiegati e delle varie esigenze della regolarità e della sicurezza nel campo della viabilità stradale dei grandi traffici? Parliamo quindi nella legge in esame soltanto di strade e di autostrade come è detto nel titolo della legge; poi, in sede di applicazione delle particolari disposizioni, le strade avranno caratteristiche diverse secondo il traffico che dovranno svolgere: a più corsie, più o meno ampie, con curve e pendenze adeguate alle esigenze dei tracciati. Non dobbiamo impiegare una parola che non è stata mai definita dai tecnici e che potrebbe dare luogo in avvenire a divergenze di interpretazioni, facendo sorgere il dubbio che in qualche caso si possa trattare persino di strada con caratteristiche costruttive e funzionali nettamente diverse e superiori a quelle delle autostrade. Oggi si dice, ad esempio, che la sicurezza notturna del traffico veloce aumenta con la illuminazione delle carreggiate. Dobbiamo distinguere le strade o le auto-

strade secondo questa caratteristica non ancora largamente diffusa?

Proporrei quindi di parlare soltanto di «strade» con l'interpretazione che ne dava prima il collega Sacchetti; che cioè siano strade idonee a sopportare l'intensità del traffico a cui verranno sottoposte, e che perciò siano adeguatamente costruite ed esercitate, secondo i dettami della moderna tecnica stradale.

C R O L L A L A N Z A . Allora bisognerebbe parlare per lo meno di strade di «grande comunicazione».

C O R B E L L I N I . Sarebbe meglio parlare di strade di grande traffico; comunque per me sta bene anche definirle strade di grande comunicazione.

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*. Questo problema è stato già ampiamente discusso in Commissione e si è riconosciuto che non può essere definita «superstrada» una strada a tre corsie. Per superstrada si dovrebbe intendere veramente una strada che sia qualcosa di più di una normale buona strada. Comunque non è ancora un'autostrada, poichè l'autostrada è un'arteria a traffico unidirezionale, con carreggiate separate a due o tre corsie, con corsia di sosta. La superstrada differisce dall'autostrada sotto parecchi aspetti: la superstrada, anzitutto, non sarà mai sottoposta al vincolo del pedaggio, inoltre ha gli accessi liberi, cioè non è una strada chiusa con accessi vincolati; essa ha poi gli incroci regolamentati ma a raso, mentre l'autostrada non può mai avere simili incroci, ma deve correre sempre in sede propria. Insomma, che vi sia pedaggio o no, all'autostrada si deve sempre accedere attraverso un ingresso particolare.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Io sono del parere di eliminare questa dizione quanto mai generica e che può veramente ingenerare delle grosse confusioni. D'altra parte tutte le caratteristiche indicate dal relatore per la superstrada in sede tecnica sono le stesse identiche caratteristiche fondamentali delle attuali strade nazionali. Noi abbiamo attualmente una classificazione anche legislativa delle strade, che si estrinseca in tre categorie di strade: strada nazionale, strada provinciale e strada comunale; poi abbiamo le autostrade che sono una cosa a sè stante, sia che abbiano il vincolo del pedaggio sia che non lo abbiano. Rifacciamoci quindi a questa classificazione.

Quando mi si viene a dire che la superstrada è quella tale strada che si differenzia dalle altre perchè ha tre carreggiate, io vorrei subito far presente che la terza carreggiata, quella centrale, (che gli automobilisti chiamano la carreggiata della morte), non qualifica, ma semmai declassa una strada. Altro che superstrada! Ed allora, non val la pena, con un minimo di spesa supplementare, di creare veramente delle strade degne di questo nome? E tali non sono se non posseggono un senso unico di marcia: cioè con lo spartitraffico centrale. Ecco il motivo per cui per non creare confusioni che domani potrebbero anche ingenerare delle contraddizioni, con conseguenze perniciose in tutti i campi, io penso che, per il momento, ci si debba accontentare dell'attuale classificazione in atto, e cioè: strade nazionali, provinciali e comunali e finalmente autostrade.

P R E S I D E N T E . Comunico che i senatori Angelini Nicola, Jannuzzi, Indelli, Amigoni ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sostituire la parola « superstrade » con le altre: « strade di grande traffico ».

Mi scusino se intervengo nella discussione, ma vorrei fare una proposta al Senato: anzichè parlare di superstrade o strade di grande traffico potremmo, eliminando il prefisso, parlare di « strade e autostrade ». Poichè si tratta delle strade previste dalla presente legge, non possono sorgere confusioni. Comunque, invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Su questo termine di « superstrade » vi è stata una lunga discussione anche in sede di Commissione. Esso è entrato in questo articolo 1, nel quale non era previsto dal testo governativo, passando dallo articolo 12. Indubbiamente, sul piano tecnico, in merito a questo termine, sono state sollevate molte obiezioni quando è apparso che si potessero indicare con il termine di superstrade le strade a tre corsie. Le obiezioni che sul piano tecnico questa definizione ha presentato e presenta, sia dal punto di vista economico, sia per quanto riguarda lo elemento della sicurezza del traffico, indubbiamente sono obiezioni e perplessità che non possono non essere accolte ed il Presidente Corbellini, con la sua autorità di tecnico, ce le ha riconfermate. Credo che sarebbe quindi il caso di eliminare un termine che non ha avuto sul piano tecnico una sanzione che ne definisca in maniera precisa il significato. Pertanto si potrebbe rimanere fermi alla definizione autostrade e strade: l'aggiunta « di grande traffico » non so se possa essere qualificante.

F E R R E T T I . Si potrebbe dire di grande comunicazione.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Si intende provvedere ad alcune direttrici di traffico più importanti, sistemandole a quattro corsie, affinchè possano rappresentare vie di scorrimento per un traffico rapido e sicuro.

Ora se si vogliono chiamare semplicemente « strade », rimanendo inteso che le strade che con questa legge si vogliono fare sono strade di tale genere, credo che questo termine in fondo consentirebbe di evitare ulteriori equivoci. Penso che si possa accogliere questo concetto, restando inteso che questa è l'interpretazione che diamo, cioè che non intendiamo sottrarre nulla a quanto è qui stanziato per risolvere il problema delle grandi comunicazioni, nè stornare somme sul piano dei normali problemi di rettifica delle strade statali, che devono trovare la loro soluzione in altre leggi.

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 . Signor Presidente, onorevoli senatori, io credo che, se è opportuno eliminare la qualifica di « superstrade » dalla terminologia della presente legge, è altrettanto opportuno mantenere la gerarchia tra le varie arterie che si vogliono costruire, dalle autostrade alle grandi strade di comunicazione, ai raccordi.

L'emendamento del senatore Angelini mi sembra accoglibile, anche perchè da parte mia era stata suggerita la medesima dizione. La proposta fatta dal Presidente della nostra Assemblea di eliminare la qualifica di « grande comunicazione » e di lasciare semplicemente la parola « strade », può dar luogo, invece, a degli inconvenienti. Il Presidente Zelioli Lanzini dice, ed il Ministro autorevolmente conferma, che per « strade » nella presente legge, si intendono quelle vie di comunicazione che vengono subito dopo le autostrade, cioè le strade a quattro corsie, con lo spartitraffico, senza pedaggio e alle quali si acceda a raso.

Non si considera però che la legge non contiene norme di carattere tecnico che stiano ad indicare ciò che si vorrebbe intendere con la dizione « strade ». Ora, poichè non è sufficiente la dichiarazione, per quanto autorevole, del Ministro, ad indicare quel che si intende realizzare, io penso che noi dovremmo chiamare le arterie già qualificate « superstrade » o « strade di grande comunicazione », che è il termine adottato anche dalla Convenzione di Ginevra, o « strade di grande traffico ».

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 . Io non riesco ancora ad avere idee chiare, onorevole Presidente.

I colleghi vogliono definire quelle che non sono autostrade. Io direi che bisognerebbe prima richiamare la definizione delle autostrade. *(Interruzione del senatore Corbellini)*

lini). Anche il collega che è vicino a te (*ri-volto al senatore Corbellini*) è un tecnico, ma per lui andava bene il termine superstrada.

La questione è che finora la nostra tecnica legislativa ci dà solo la definizione di autostrada. Per il resto siamo in limiti che possono variare nel corso del tempo. Quelle che voi pensate siano le strade di grande comunicazione o di grande traffico, le superstrade, in cosa differirebbero dalle autostrade? Grosso modo, soltanto perchè le prime avrebbero maggiori possibilità di accesso delle altre? Però, man mano che sulle autostrade diminuissero, nello spazio, gli intervalli per accedervi, è evidente che, dal punto di vista tecnico, ci avvicineremmo dalla concezione di autostrada a quella di strada di grande comunicazione. Siamo ancora, insomma, in una situazione fluida, perchè, se non vado errato, tra gli stessi tecnici che si occupano dei problemi della costruzione di autostrade sia dal punto di vista economico che urbanistico, è molto discussa la quantità degli accessi che, entro un dato percorso, vi possono o vi debbono essere.

Se le cose stanno così, io ritengo che nè la definizione di strada di grande comunicazione, nè la definizione di strada di grande traffico risolva il problema. La verità è che noi ci troviamo di fronte a problemi, la cui soluzione è ancora tecnicamente incerta. Tenete presente che qui ci proiettiamo in un certo intervallo di anni. Non vorrei che i termini mutassero e occorresse poi procedere a modificare la norma. Credo quindi che il suggerimento del Presidente dell'Assemblea sia valido, anche perchè, a mio giudizio, se il problema esiste, esso va posto eventualmente a proposito dell'articolo 12, in cui si tratta dell'utilizzazione di determinati fondi per le vie di comunicazione diverse dalle autostrade. Se sarà necessario dare una qualificazione tecnica, si dia in quella sede, ma nell'articolo 1 è meglio parlare di strade e di autostrade, a meno di non procedere anche ad una modificazione della denominazione del provvedimento legislativo.

B U I Z Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B U I Z Z A . Nell'articolo 12 si dice: « Per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultino tuttavia direttamente interessati, l'A.N.A.S. provvederà alla costruzione e sistemazione dei necessari raccordi con autostrade senza pedaggio ».

Se prendiamo la relazione governativa al disegno di legge, noi troviamo che di autostrade senza pedaggio c'è solo la Salerno-Reggio Calabria.

Ora, poichè si tratta di 50 miliardi, e di 1500 chilometri che dovranno essere costruiti direttamente dall'A.N.A.S., per questi raccordi, mi pare che non ci sia da fare altro che approvare il secondo comma dell'articolo 1, così come è, perchè effettivamente si riferisce agli impegni che sono assunti con questa legge.

P R E S I D E N T E . Onorevole Buizza, noi stiamo parlando solo del termine « superstrade ».

B U I Z Z A . Ma il termine « superstrada » non è definito, se ne parla solamente nella relazione governativa.

G A I A N I . Se ne parla all'articolo 12, ultimo comma.

B U I Z Z A . Comunque, sono quelle destinate a fare i raccordi delle autostrade che non hanno pedaggio, e quindi della sola Salerno-Reggio Calabria. Pertanto non possono sorgere dubbi; gli altri sono collegamenti che saranno anche necessari, e vuol dire che ad essi si provvederà nei limiti delle possibilità.

G A I A N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A I A N I . Io credo che, nell'indecisione in cui ci troviamo nel definire tecnicamente questo tipo di strada, si possa adottare la dizione che è adoperata dalla legge sull'ordinamento strutturale dell'A.N.A.S., la quale parla sempre, all'articolo 2, capoverso

a) e capoverso c), di « autostrade » e « strade statali », a meno che le « superstrade » di cui parla il capoverso all'articolo 1 siano qualcosa di diverso dalle strade statali cui fa riferimento la legge che fissa i compiti della A.N.A.S. Se così fosse, si dovrebbe usare una dizione diversa, ma se così non fosse non comprendo perchè non si potrebbe usare il termine di « strada statale ».

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*.
Non vi è dubbio che, se è possibile, dobbiamo adeguarci ad una nomenclatura tecnica ormai acquisita e riconosciuta anche in campo internazionale. La definizione di « autostrada » non è mai stata data in modo categorico, però vi è un organo competente, l'*Association internationale permanente du Congrès de la route, du tourisme et de l'automobile*, che nel 1957 si è trovata a discutere il problema di cui ora noi discutiamo; ebbene, è stato definito, in quella occasione, che cosa si debba intendere per autostrada. Questa definizione non è stata ancora nè smentita nè superata; essa dice: « Le autostrade sono destinate esclusivamente al traffico con veicoli a motore; esse sono accessibili solo da accessi specialmente attrezzati. Non sono ammessi incroci a raso. Le strade di questo tipo, di norma, comportano due carreggiate divise l'una dall'altra, indipendenti ed a senso unico, ciascuna con due corsie della larghezza minima di 3 metri e mezzo ».

Questa è la definizione di « autostrada » acquisita in campo internazionale; al di là di questa definizione non resta altro che la definizione delle « strade », le cui caratteristiche sono definite da ogni Stato a modo suo; vi è la Svizzera, che ha classificato le strade di prima, di seconda, di terza categoria; vi è la Germania che ha adottato il termine « strade statali », definendole in rapporto all'intensità di traffico, cioè distinguendole in base al numero dei veicoli; vi è, ancora, la Convenzione di Ginevra, che parla di « strade » e di « grandi strade di traffico internazio-

nale» e fissa le caratteristiche che queste «grandi strade» devono avere in rapporto all'intensità del traffico.

Come conclusione, pertanto, dovremmo eliminare il termine di «superstrade», parlando, invece, di «autostrade» che rappresentano un concetto ben definito e, al di fuori delle autostrade, dovremmo parlare semplicemente di «strade» o «grandi strade».

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Signor Presidente e onorevoli colleghi, vorrei veramente cercare di chiarire questo punto, una volta per tutte. Egregio relatore, non è affatto vero che nella nostra legislazione non sia mai entrato il concetto e la definizione giuridica di autostrada. Vi invito semplicemente a leggere la legge 7 febbraio 1961 sul riordinamento dell'A.N.A.S. che all'articolo 5 dice: «Sono autostrade le vie di comunicazione esclusivamente riservate al transito selezionato, di norma a pagamento, degli autoveicoli e motoveicoli, privi di attraversamenti a raso eccetera».

Se allora noi abbiamo introdotto la precisa definizione per le strade nazionali, provinciali, comunali ed anche per le autostrade, non possiamo adesso fare entrare di straforo la nuova terminologia di superstrade, senza essere tenuti a precisare che cosa intendiamo per superstrade. Diversamente, senza una precisa distinzione e determinazione giuridica, creeremo una estrema confusione di nuove denominazioni stradali, senza avere precisato cosa esse realmente siano.

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 . Vorrei chiedere al relatore e a quanti hanno sostenuto l'opportunità di parlare semplicemente di «strade», che ragione c'è poi di distinguerle dai raccordi, se anche i raccordi sono strade.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Prima di tutto vorrei che non perdessimo di vista l'emendamento che dobbiamo ancora votare tendente a sostituire la parola «investimenti» con la parola «stanziamenti». A questo proposito, dato che questa mattina (quando parlai dell'argomento) sembrava che io avessi premeditata una buccia di limone sotto le scarpe dei colleghi del Meridione, sono lieto di constatare che questo equivoco è stato superato, tanto è vero che l'emendamento è proposto dal senatore Jannuzzi e da altri colleghi meridionali.

Venendo alla questione delle «superstrade», mi permetto di ricordare che appunto nella seduta di questa mattina avevo sollevato qualche dubbio sull'opportunità di usare un termine giuridicamente indefinito. Adesso il senatore Buizza ha giustamente ricordato che di superstrade e di raccordi si parla anche nell'articolo 12. Orbene, l'articolo 12 chiarisce che, per i «raccordi», si deve trattare di vere e proprie autostrade, sia pure senza pedaggio; mentre all'ultimo comma si parla espressamente di «superstrade» lasciando intendere che si tratti di una specie particolare di strada, che però resta ancora da definire. Potrebbe trattarsi di strada a 4 corsie, potrebbe trattarsi di doppia strada, di grande strada: ma certo il termine «superstrada» non è il più adatto, anche se può piacere a qualcuno.

A questo proposito vorrei fare una proposta, per guadagnare tempo e per avere la possibilità di meditare meglio sulla questione. Io proporrei di approvare il comma così come è stato proposto dalla Commissione, con la sostituzione della parola «investimenti» con la parola «stanziamenti», e delle parole «superstrade e raccordi» con le parole: «strade di cui all'articolo 12 della presente legge». In questa maniera, all'articolo 12 troveremmo già definita la questione dei «raccordi», mentre per le «superstrade» — di cui parla l'ultimo comma di detto articolo 12 — speriamo di trovare nel frattempo un termine più appropriato, come potrebbe essere «strada di grande comunicazione». Comunque è inutile risolvere adesso questo punto, proprio all'inizio della leg-

ge: mentre è probabile che nel corso della discussione sia raggiunto un accordo a proposito delle caratteristiche e della denominazione di queste strade di particolare funzionalità.

L O M B A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L O M B A R I . Signor Ministro, onorevoli senatori, mi permetto di intervenire nella mia qualità di medico. Nelle organizzazioni giuridiche è facile trovare un parallelo con gli organismi naturali, che spesso presentano analogie di struttura e di funzioni. Il nostro organismo, in particolare, presenta una circolazione che si divide nei due sistemi cardiaco e vascolare. A questo punto posso paragonare l'Italia topograficamente e geograficamente, al corpo umano. (*Commenti*). L'analogia regge, perchè noi potremmo considerare l'Italia Settentrionale come il cervello, con una sua particolare circolazione e l'Italia peninsulare, col suo sistema centrale appenninico, come il tronco del nostro corpo.

Questo paragone mi consente di dire che l'Autostrada del Sole Napoli-Roma-Firenze-Milano, si presenta come l'arteria principale che unisce il Sud al Nord. Intorno ad essa dobbiamo costruire sistematicamente le superstrade, le strade ordinarie, secondo una gerarchia che deve avere strutture funzionali sufficienti. Solamente così l'Autostrada del Sole convoglierà le grandi correnti di commercio e di turismo dal Nord al Sud e dall'Adriatico al Tirreno.

P R E S I D E N T E . Senatore Lombardi, la prego, formuli proposte concrete.

L O M B A R I . Le autostrade sono nate come arterie per il grande traffico degli autoveicoli, mentre sono chiuse agli altri veicoli. Quanto alle superstrade e ai raccordi, solamente adesso sorge l'urgenza di costruirli e qualificarli. Si tratta di strade che, a differenza delle autostrade, pur essendo a servizio del grande traffico, saranno percorse non solo dagli autoveicoli ma anche da mezzi ipopotrattati e da ogni altra specie di veicolo.

P R E S I D E N T E . Senatore Lombardi, la prego, mi presenti la sua proposta.

L O M B A R I . Desideravo affermare che concordo con il senatore Oliva, perchè, accanto all'autostrada, c'è bisogno delle grandi vie di comunicazione, in cui si immettono poi le strade ordinarie nazionali, infine le vie secondarie, provinciali e comunali, eccetera. Credo che non si possano trovare altre caratteristiche, al di fuori di queste, per classificare le strade. Perciò approvo la proposta dal senatore Oliva. (*Commenti*). Ad ogni modo, più che la denominazione, ha importanza la definizione della struttura della strada, perchè è questa che deve essere adeguata alla esigenza di una viabilità moderna. Comunque oggi ci dobbiamo occupare delle autostrade, delle superstrade e delle strade nazionali che hanno la difficile funzione di smaltire le intense correnti di traffico pesante e leggero.

Sottoscrivo pertanto in pieno la proposta del collega Oliva.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Credo che sia ormai giunto il momento di arrivare ad una conclusione.

In merito all'emendamento che propone di sostituire al termine « superstrade » l'espressione « strade di grande comunicazione », ho già avuto occasione di dichiarare che con questa espressione, mentre si conferma lo orientamento che noi abbiamo voluto dare a questa legge, cioè quello di costruire, oltre alle autostrade, anche le strade che servano per i grandi itinerari previsti dalla Convenzione di Ginevra, si indicano anche talune caratteristiche tecniche abbastanza precise delle strade in questione.

Mi dichiaro pertanto favorevole all'accoglimento di questo emendamento, mentre sono contrario all'emendamento del senatore Oliva, con cui si verrebbe semplicemente a spostare il problema dall'articolo 1 all'articolo 12. Io penso invece che il problema vada affrontato in questa sede.

O L I V A . Dichiaro di ritirare il mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento proposto dai senatori Januzzi ed altri tendente a sostituire la parola « investimenti » con l'altra « stanziamenti » e le parole « effettuato sul » con le altre « destinato al ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'emendamento dei senatori Angelini Nicola, Piola ed altri, tendente a sostituire la parola « superstrade » con le altre « strade di grande comunicazione ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Crollanza ha presentato un emendamento tendente ad inserire nel secondo comma la parola « rispettivamente » dopo le altre « stanziamenti relativi alla costruzione ».

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si rimette all'opinione del Ministro in quanto si tratta di due interpretazioni differenti, una globale e l'altra settoriale.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Debbo dire con sincerità al senatore Crollanza che non avrei difficoltà ad accogliere questo emendamento se non avessi una preoccupazione che non esito ad esprimere: che cioè con questa dizione si irrigidiscano troppo i criteri di esecuzione delle opere, e si renda troppo macchinoso quello che invece, usando termini più generici, potrebbe essere più agile e snello.

In fondo l'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di riservare il 40 per cento degli stanziamenti all'Italia meridionale. Ora può darsi che ad un certo momento si ritenga maggiormente utile costruire un raccordo anzichè un tronco di strada di grande comunicazione, o viceversa: sarebbe perciò necessaria una certa possibilità di manovra.

Quindi, ferma restando la garanzia della riserva globale, io vorrei pregare il senatore Crollanza di non insistere, e ciò non perchè, ripeto, giudichi ingiusta la sua richiesta nel quadro delle realizzazioni per il Mezzogiorno d'Italia, ma perchè non vorrei che la fissazione di una percentuale rigida per ciascun settore potesse, ad un certo momento, crearci delle difficoltà sul piano delle scelte.

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 . Il mio emendamento è la conseguenza logica della modifica apportata al testo governativo che prevedeva la percentuale del 40 per cento a favore del Mezzogiorno unicamente per le autostrade. È da ricordare al riguardo che, durante la discussione della legge in Commissione, poichè all'articolo 12 si consentiva di utilizzare la rimanenza dei fondi delle leggi del 1955 e del 1959 per la costruzione, sempre nelle regioni meridionali, di superstrade e di raccordi, distogliendo quei fondi dal compito cui erano destinati, cioè dalla costruzione delle autostrade, si riconobbe la convenienza di modificare sia il testo governativo all'articolo 1, aggiungendo alle autostrade, anche le superstrade e i raccordi, sia quello dell'articolo 12, ultimo comma, nel senso di consentire l'utilizzazione dei fondi non soltanto per le superstrade ma anche per le autostrade. Si volle assicurare in tal modo la possibilità, qualora il 40 per cento destinato da questa legge alle autostrade del Mezzogiorno non fosse sufficiente per l'espletamento del programma, di utilizzare anche quei 21-22 miliardi della legge Romita non ancora utilizzati. Nel modificare, all'articolo 1, il testo governativo, però, si è usata una dizione che non rispecchia chiaramente lo spirito e la lettera dell'accordo raggiunto in Commissione. Se lasciamo infatti il testo nei termini proposti dal relatore, noi consentiamo al Ministro, chiunque esso sia, la possibilità, nel decennio, di destinare alle autostrade non più il 40 per cento, ma una percentuale che potrebbe essere notevolmente inferiore, riservando la maggior parte dei fondi alla co-

struzione delle cosiddette superstrade; il che, se non è nelle intenzioni del ministro Zaccagnini — il quale anzi ha tenuto a dichiarare, in varie circostanze, che considera le autostrade come il volano del maggiore incentivo dell'economia meridionale — non ci dispensa, peraltro, dal dare una chiara dizione ed un preciso contenuto alla legge. Il « rispettivamente » da me proposto ha un preciso significato e rappresenta una precisa garanzia per il Mezzogiorno.

Tutt'al più, se si vuole evitare la triplice distinzione, si può limitare il « rispettivamente » alla costruzione di autostrade e di strade di grande comunicazione e raccordi; cioè prevedere che il 40 per cento sia impegnativo per le autostrade e cumulativamente per le superstrade ed i raccordi.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che questa ultima proposta del senatore Crollalanza elimini buona parte delle mie preoccupazioni. Perciò credo che su questa base potremo essere d'accordo.

PRESIDENTE. Senatore Crollalanza, modifica allora il suo emendamento?

CROLLALANZA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento proposto dal senatore Crollalanza, tendente ad inserire la parola « rispettivamente » dopo le altre « relativi alla costruzione » e le parole « e delle » dopo « autostrade ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore D'Albora ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, in fine, il seguente comma: « Tale stanziamento va riferito ad ogni singolo esercizio ».

Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgerlo.

D'ALBORA. Io credo, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, di avere stamane già in parte illustrato le intenzioni che avevo nel presentare questo emendamento.

Io sono convinto della buona volontà del Governo di assegnare il 60 per cento degli stanziamenti al Nord e al Centro e il 40 per cento al Sud. Se ciò fosse stato chiaramente scritto al posto della dizione: « non meno del 40 per cento del complesso degli investimenti relativi alla costruzione delle autostrade... deve essere effettuato nel Mezzogiorno... », intendendosi per Mezzogiorno l'area compresa nella giurisdizione della Cassa per il Mezzogiorno, avrei giudicato inutile il mio emendamento. Ma qui questo non c'è scritto.

Se fossimo sicuri che al Ministero dei lavori pubblici restasse sempre l'onorevole Zaccagnini, di cui ho apprezzato in questa occasione la chiarezza, la lealtà, l'onestà, con la quale ha risposto ai nostri interventi, non avrei motivo di insistere. Ma poiché il tempo passa e gli stanziamenti sono distribuiti in un certo numero di anni, si può far l'ipotesi che i progetti richiesti dall'articolo 2 per ottenere le assegnazioni non siano presentati con uguale solerzia per il Nord come per il Mezzogiorno ed allora gli stanziamenti annuali verrebbero assorbiti in diversa misura ed al Mezzogiorno potrebbe toccare di aspettare. Se i fondi saranno accantonati, come io propongo, ne avremmo come conseguenza, anzitutto, che ciascun progetto, una volta approvato, troverebbe subito il suo finanziamento, e ciò potrebbe rappresentare per il Mezzogiorno un serio incentivo a sbrigarsi e a non ripetere l'errore commesso nell'applicazione della legge Romita.

Sarei pertanto grato alla Commissione, al Ministro ed al Senato se si accettasse l'emendamento da me proposto, perchè, a mio avviso, esso servirebbe a migliorare gli strumenti adatti per venire effettivamente incontro al Mezzogiorno.

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

DEUNTERRICHTER, *relatore*. Quanto rileva il senatore D'Albora si è già verificato in sede di attuazione della legge Romita. Anche lì era riservato un 25 per cento a favore del Meridione. Al Nord la presentazione e l'attuazione dei progetti si

sono svolte in modo più rapido che al Sud. Il Governo, però, ha tenuto presente che esisteva l'impegno del 25 per cento per il Meridione e ha accantonato i relativi fondi, che verranno utilizzati nel modo previsto dalla presente legge.

Sembra alla Commissione che, per questioni di praticità, non sia possibile arrivare alla fissazione del 40 per cento esercizio per esercizio. Dovrà il Governo preoccuparsi che il 40 per cento sia assegnato al Sud e il 60 per cento al Nord, ed è chiaro che, qualora si verificassero ritardi nell'approntamento e nell'attuazione dei progetti, le relative somme dovranno essere accantonate.

Z A C C A G N I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare il senatore D'Albora di non insistere sul suo emendamento, perchè credo che non sia praticamente possibile fissare la percentuale esercizio per esercizio. Del resto, come ha ricordato il relatore, ci si è già comportati analogamente per altra legge. Gli organi di controllo non possono autorizzare impegni al di là di quelle che sono le riserve stabilite dalla legge.

L'emendamento proposto renderebbe, a mio avviso, impossibile osservare l'impegno preso esercizio per esercizio. Si tratta di opere che si programmano nel giro di dieci anni, ciascuna delle quali comporta mediamente un impegno di circa tre anni. È difficile poter prevedere l'importo occorrente esercizio per esercizio ed avere una rispondenza esatta. Io ho l'impressione che l'approvazione di questo emendamento rallenterebbe o renderebbe molto difficile l'applicazione della legge.

Per questo prego il senatore D'Albora di non insistere e di accontentarsi delle mie dichiarazioni.

P R E S I D E N T E. Senatore D'Albora, mantiene l'emendamento?

D'ALBORA. Sarei felicissimo di non insistere, anche perchè mi rendo conto che, mentre nella legge Romita era previsto un finanziamento complessivo fino al massimo del 40 per cento del costo dell'intera opera, qui si tratta solo di un intervento percentuale sugli interessi.

Desidero però essere a posto con la mia coscienza e quindi insisto per la votazione già scontata del mio emendamento.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti lo emendamento del senatore D'Albora, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 con le modificazioni approvate. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

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

Art. 2.

La costruzione e l'esercizio delle autostrade potranno concedersi ad enti pubblici o privati.

Gli enti pubblici o privati che richiedano la concessione di cui al precedente comma dovranno presentare all'A.N.A.S., insieme alla domanda di concessione un progetto di massima per la costruzione dell'autostrada richiesta ed un documentato piano finanziario.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S.: con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione. Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modificazioni della convenzione.

Agli Enti ai quali verrà accordata la concessione ai sensi del presente articolo potrà essere concesso dallo Stato, sulla base del piano finanziario presentato, un contributo annuale, per 30 anni, non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere.

Quando la concessione riguardi arterie autostradali di diretto collegamento con la rete stradale ed autostradale extra nazionale, il contributo dello Stato potrà essere anche superiore al 4 per cento e fino al limite massimo del 4,50 per cento.

Per la corresponsione del contributo di cui ai commi precedenti sono autorizzati i seguenti limiti d'impegno:

esercizio 1961-62	milioni	800
» 1962-63	»	1.600
» 1963-64	»	2.000
» 1964-65	»	1.600
» 1965-66	»	1.600
» 1966-67	»	800

Gli stanziamenti per il pagamento dei contributi previsti dal precedente comma saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali a decorrere dall'esercizio 1961-1962 come appresso:

esercizio 1961-62	milioni	800
» 1962-63	»	2.400
» 1963-64	»	4.400
» 1964-65	»	6.000
» 1965-66	»	7.600
dal 1966-67 al 1990-91	»	8.400
esercizio 1991-92	»	7.600
» 1992-93	»	6.000
» 1993-94	»	4.000
» 1994-95	»	2.400
» 1995-96	»	800

PRESIDENTE. I senatori Solari, Ottolenghi, Bardellini e Roda hanno presentato un emendamento tendente ad inserire nel quarto comma, dopo le parole: « non superiore al 4 per cento del » l'altra: « presunto ».

Il senatore Solari ha facoltà di svolgerlo.

SOLARI. Il mio emendamento consta di una sola parola ed è sperabile quindi che non tenga impegnato il Senato per troppo tempo, come è accaduto per l'articolo 1. È però una parola importante dal punto di vista sostanziale.

Noi chiediamo che il contributo venga fatto sulla spesa presunta e non sul consuntivo, e mi pare che così si sia fatto sempre e si debba continuare a fare. È stato ricordato nella discussione generale a quali salti assistiamo sempre tra preventivi e consuntivi. Per l'Autostrada del Sole si è avuto un divario del 40 per cento circa. Rischiamo quindi di progettare 5.000 chilometri di strade e poi di costruirne, se l'aritmetica non è una

opinione, soltanto 3.000-3.500 chilometri; oppure, a un certo momento, dovremo andare alla ricerca di altre risorse finanziarie, trasferendo nel futuro un sacrificio che oggi non sappiamo quale potrà essere.

I progetti debbono essere fatti bene, con tutti gli elementi necessari per stabilire il costo delle opere da costruire, ed il contributo deve essere dato su quello che si può sapere *a priori*, non *a posteriori*. Non possiamo, onorevole Ministro, rilasciare una cambiale in bianco ai concessionari. Insisto quindi perchè il mio emendamento sia accolto.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Per quanto in lavori di questo genere, nonostante la più accurata progettazione, possano sempre sopravvenire spese non prevedibili, noi siamo favorevoli all'accettazione di questo emendamento, salva la discussione che verrà fatta in sede di articolo 4, sul quale è stato presentato da alcuni senatori un emendamento tendente ad ovviare agli inconvenienti che possono derivare da sopravvenienze passive non imputabili a negligenza dei progettisti.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, mi rendo profondamente conto del valore che ha l'emendamento proposto dal senatore Solari: il Governo non intende assolutamente nè chiedere nè dare cambiali in bianco. Il problema, però, è quello di rendere la legge operante.

Ora, specialmente in opere di questo genere e di questo tipo, e soprattutto in quelle opere che dovranno essere eseguite in zone montuose — come, ad esempio, gran parte delle autostrade che riguardano il Mezzogiorno — la possibilità di avere dei progetti che siano al coperto da eventuali sorprese di qualunque genere è veramente una possibilità puramente astratta.

Che cosa, allora, si otterrebbe, accogliendo l'emendamento del senatore Solari, del quale, ripeto, riconosco profondamente, in linea teorica, la perfetta onestà e validità? Si ot-

terrebbe semplicemente che i progettisti sarebbero messi in condizione di lasciare, sulla base del costo presunto, un largo margine prevedibile, per mettersi al coperto da eventuali sorprese; perchè quando si costruiscono opere di questo genere, su certi terreni, evidentemente non si può non seguire questo criterio. Di conseguenza ho l'impressione che, anzichè favorire, si renderebbe più difficile un oculato controllo delle opere.

Sarei piuttosto del parere che, in sede di esame di altri successivi articoli, si dessero in mano all'Amministrazione dell'A.N.A.S. strumenti di controllo adeguati, per accertare che non si facciano spese di lusso, che non vi siano forme di abuso di qualunque genere e che ogni spesa autorizzata e tecnicamente riconosciuta sia computata nel costo complessivo dell'opera.

In altri termini, sarà l'organo tecnico, cioè l'A.N.A.S., che dovrà accertare se, ad esempio, un progetto che si prevedeva dovesse costare dieci è venuto a costare dodici per capriccio o perchè si sono presentate obiettive difficoltà di carattere tecnico che non era possibile superare se non con un aumento di spesa.

Pertanto, nello spirito dell'emendamento del senatore Solari, chiedo che si consideri la questione in modo che non vi sia discrezionalità e non vi siano dubbi; non posso, però, accettare tale emendamento: esso, infatti, così come è formulato, ci costringerebbe a riconoscere alle Società concessionarie la facoltà di lasciare larghi margini all'imprevisto, il che non contribuirebbe a quella chiarezza che lo stesso senatore Solari desidera.

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 . Se ho ben compreso, la tesi del Ministro è che noi ci troviamo di fronte a costruzioni, le quali, necessariamente, hanno larghi margini di imprevisto. Io ritengo che, nell'ambito delle costruzioni che l'uomo fa, vi siano sempre dei margini di imprevisto; ritengo anche, però, che gli imprevisti a cui il Ministro si riferisce non siano veramente tali.

Ho avuto occasione di parlare con diversi studiosi di geologia, i quali mi dicono che, purtroppo, nel nostro Paese sussiste la cattiva abitudine di elaborare progetti senza studiare la natura del suolo. E, nel caso cui si è riferito il collega Solari, le omissioni sono state enormi.

Allora, se le cose stanno in questi termini, perchè noi dovremmo, in questa sede, derogare dalla norma di carattere generale che il Ministero dei lavori pubblici segue in tutte le altre costruzioni di opere? In tutte le altre costruzioni si determina, sempre sulla base di un progetto presentato, una valutazione tecnica efficiente e si valuta se si deve o meno procedere alla riduzione o all'aumento dei costi preventivati.

Io non vorrei, dunque, senza entrare nel merito dell'argomento in maniera specifica, che le argomentazioni del Ministro inducessero altri progettisti ed altri costruttori a comportarsi in maniera completamente diversa da quel che accade in altri Paesi. In altri Paesi è normale che, quando si costruisce una strada che deve avere un certo percorso, la progettazione sia preceduta da profonde ricerche di natura geologica.

Se le strade continuano a costruirsi senza questi studi preliminari, è chiaro che noi ci potremmo trovare sempre di fronte a spese impreviste. Si tratta allora, a mio avviso, di trovare una soluzione che tenga conto anche di queste esigenze, perchè, se è vero che può avverarsi quel che il Ministro dice, può anche esser vero il contrario. Noi dobbiamo ricercare lo strumento più idoneo ad evitare ogni forma di speculazione. E questo si può ottenere per mezzo di gruppi di ricercatori incaricati di esaminare le condizioni geologiche del terreno, in maniera che, quando il progetto viene presentato, vi sia una garanzia di maggiore attendibilità delle previsioni.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Io pregherei il senatore Solari di ritirare l'emendamento presentato. È evidente che, durante l'esecuzione di opere così importanti e vaste, le previsioni possono non

corrispondere esattamente alla realtà dei lavori che si debbono compiere e ai costi, e mi sembra che questo sia stato il pensiero espresso dal Ministro a proposito dell'emendamento stesso.

Mi sembra che, effettivamente, le raccomandazioni fatte dal senatore Fortunati abbiano una loro ragione di essere, e possano e debbano essere utilizzate convenientemente sia dai concessionari sia dall'amministrazione dell'A.N.A.S. Ma qui, forse senza accorgersene, l'onorevole Solari propone un emendamento che sarebbe gravissimo, perchè importerebbe per lo Stato l'obbligo di pagare per 30 anni un contributo non superiore al 4 per cento sul presunto costo complessivo delle opere. Ora il contributo definitivo non si paga mai sul costo presunto, si paga sul costo effettivo, accertato. Ecco perchè prego l'onorevole Solari di ritirare il suo emendamento, altrimenti potremmo avere conseguenze molto gravi. (*Interruzione del senatore Solari*). L'aggiunta dell'aggettivo da lei proposto significa che agli enti ai quali verrà accordata la concessione, ai sensi del presente articolo, potrà essere concesso dallo Stato, sulla base del piano finanziario presentato, un contributo annuale per 30 anni, non superiore al 4 per cento del presunto costo complessivo delle opere. Così facendo si crea un diritto soggettivo per i concessionari ad avere il pagamento del contributo sul costo presunto, anzichè su quello effettivo.

Ritengo opportuno cancellare l'aggettivo e lasciare le cose come stanno, salvo poi, come previsto nell'attuale disegno di legge, invitare per esempio P.I.R.I., che deve eseguire un complesso davvero straordinario di lavori, a presentare un primo progetto di massima delle opere e poi progetti definitivi di esecuzione, i quali contengano i termini e delle costruzioni e dei costi, sui quali soltanto sarà corrisposto il contributo. In caso diverso, si corre il rischio di invitare i concessionari a gonfiare i progetti, per ottenere dei contributi superiori a quelli che loro spetterebbero.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Intervengo perchè la proposta Solari mi sembra di una certa importanza e, se essa non sarà accettata, a metà autostrada noi potremmo trovarci costretti ad andare a piedi! L'onorevole Gava, con la sua abile dialettica, ci ha un po' impressionato. Egli ha negato che si possano concedere contributi su delle speranze, su dei preventivi, di 30 anni per di più. Il contributo, egli afferma, deve essere commisurato solo in sede di consuntivo. Ora, dal punto di vista dialettico il rilievo ha il suo peso, ma sul piano pratico io vorrei domandare al senatore Gava se, in tutta la storia dei rapporti fra Governo e privati, si sia mai verificato il caso di un consuntivo inferiore al preventivo!

Il caso non si è forse mai verificato, e mai si verificherà, e quindi l'obiezione del senatore Gava cade in sede pratica. E valga il vero. Qualche giorno fa ho dimostrato, cifre alla mano, che il preventivo dell'Autostrada del Sole, dell'ammontare di 185 miliardi, è salito a 253 miliardi in sede di consuntivo. Come spiega, o meglio come non spiega, la Società concessionaria questo divario?

Ma, analogamente a quanto ha chiesto il senatore Fortunati, io domando se non era possibile prevedere il costo reale che si è poi dovuto pagare, oppure se si tratta di malizia dei concessionari, appaltatori della costruzione. Orbene, che vi sia della malizia (che noi dobbiamo denunciare e verso la quale non possiamo indulgere) scaturisce dalla relazione stessa del Consiglio di amministrazione della società concessionaria dell'autostrada. Essa dice: « Fino ad oggi la spesa (per la Milano-Firenze) di 55 miliardi preventivata è salita; si prevede una spesa complessiva già concordata con l'A.N.A.S. di 65 miliardi e 800 milioni ». Come si giustifica la cosa? Non si dice che la maggiore spesa è da imputarsi ad un errore di calcolo; che si è errato nei preventivi — che so io? — della bitumazione, della cementazione, o che i consuntivi di un viadotto sono risultati superiori al preventivo. Niente di tutto questo; i preventivi tecnici sono risultati attendibili, e non si sono avute variazioni superiori al 5-6 per cento (percentuale del tutto accettabile, tanto è vero che ci sono delle imprese che assumono a fermo i preventivi e

che, se non fossero capaci di contenere i costi nei preventivi, fallirebbero).

Invece la concessionaria in parola, tanto per fare un esempio, imputa la maggiore spesa « in gran parte alle opere di bonifica non previste dal progetto ». Opere di bonifica? Come, non si sapeva nel configurare il preventivo che nel tronco Milano-Firenze si sarebbero attraversati terreni da bonificare? Vogliono prenderci in giro? Forse prenderanno in giro voi; noi certamente no. La relazione poi prosegue: « ... bonifica in parte eseguita e in parte tuttora in corso di esecuzione, che la zona attraversata ha richiesto al fine di garantire la stabilità dell'opera nel tempo ». Ma che cosa si pretendeva? Che l'autostrada Milano-Napoli durasse soltanto quindici giorni? Ma si capisce che il terreno da bonificare rientra nelle previsioni! Allora vogliono proprio prenderci in giro questi signori? Ecco dunque le beffe e i danni e, se non fossi in Parlamento, aggiungerei un'altra espressione colorita, che però lascio al vostro intuito.

Noi dobbiamo reagire contro questa truffa legalizzata e dobbiamo imporre a coloro che trattano con lo Stato di saperci dire con precisione — perchè essi, se vogliono, sono in grado di farlo — quali sono i costi reali, bonifiche dei terreni comprese!

Ecco il motivo per cui, se abbiamo la coscienza di dover portare avanti un vero piano autostradale, dobbiamo aderire all'emendamento Solari, altrimenti a mezza strada ci troveremo sulle autostrade appiedati e con le bronzine fuse, e cioè, fuor di metafora, senza più un centesimo dal momento che i consuntivi di costo avranno raddoppiato certi preventivi interessati.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che la discussione degli articoli e degli emendamenti deve tener conto dell'intera materia sottoposta al nostro esame. Ora, è evidentemente sfuggito al senatore Solari — come già mi sono permesso di segnalargli amichevolmente — che nel nutrito fascicolo degli emendamenti vi è anche un

nostro successivo emendamento 4-bis, il quale è venuto incontro a tutte queste preoccupazioni, moralmente più che logiche, a condizione però che non vengano indiscriminatamente dirette contro qualunque concessionario di costruzioni autostradali. Si apprezzino come meglio si crede quanto dico, ma vi sono fior di galantuomini anche tra i concessionari, ed in più vi sono gli amministratori degli enti locali che hanno costituito la maggior parte delle Società concessionarie. Anch'essi hanno presentato progetti studiati e perfezionati, ma ciò nonostante qualche maggiore spesa può sempre verificarsi per cause imprevedibili e straordinarie.

Qui noi non parliamo delle autostrade che passeranno all'I.R.I., ma parliamo di quello che può succedere ad ogni concessionario di autostrade, cioè a società costituite quasi esclusivamente da enti pubblici, i quali non debbono guadagnarci, ma non debbono neppure perderci.

Nell'articolo 4-bis da noi proposto, senatore Roda — e che io mi permetto di illustrare preventivamente, signor Presidente — questa materia viene praticamente regolata, prevenendo il pericolo che si correrebbe ammettendo a contributo indiscriminatamente qualunque costo finale che venisse fuori. Infatti si ammettono a maggior contributo (e soltanto per la quota eccedente un primo 5 per cento di perdita, che dovrà essere assorbito dal concessionario) le maggiori spese dovute a cause imprevedibili o straordinarie.

Inoltre, per non invogliare il concessionario a fruire con troppa facilità di questo mezzo di scantonamento, è anche previsto che in questo caso le maggiori spese possano, sì, dar luogo ad un proporzionale aumento del contributo, ma il Ministro dei lavori pubblici abbia la facoltà di rendere possibile lo ammortamento anche soltanto con un prolungamento della durata della concessione, per il tempo strettamente necessario a permettere l'ammortamento delle maggiori spese: in modo che il concessionario sappia che può anche rischiare (facendo spese non giustificate) non solo di rimetterci l'iniziale 5 per cento, ma anche di non vedersi corrisposto nessun contributo in più. Mi sembra che questo possa lasciarci tranquilli per le pro-

spettive future. Tanto più che, se noi dicesimo « costo presunto » (e qui ritorno ai pacati ragionamenti fatti dal senatore Gava), quel « presunto » potrebbe — anzitutto — spingere i concessionari a presentare progetti esageratamente pesanti per prevenire il pericolo di doverci rimettere.

In secondo luogo, faccio presente che il contributo dello Stato viene per legge corrisposto sul prezzo d'appalto al netto dei ribassi d'asta. Se noi adottassimo qui l'espressione « costo presunto », cioè quello di preventivo, allora evidentemente il contributo dovrebbe essere dato anche sui ribassi d'asta! Se viceversa manteniamo l'espressione « costo » si intenderà costo « effettivo », quello cioè che risulterà effettivamente speso, eventualmente aumentato soltanto di quella maggiore spesa che è giustificata da cause straordinarie ed imprevedibili. Mi pare che, con queste cautele, insistere per l'aggiunta della parola « presunto » non sia necessario, e neppure opportuno, perchè rischierebbe di rendere più gravoso l'onere dello Stato, contro le intenzioni dello stesso proponente! Queste considerazioni credo possano giustificare, ferme tutte le valide considerazioni morali addotte, il ritiro dell'emendamento presentato dal senatore Solari.

P R E S I D E N T E . Senatore Solar insiste nel suo emendamento?

S O L A R I . Non insisto, signor Presidente. Sono disposto a ritirare il mio emendamento anche per il chiarimento che mi è stato dato. Comunque, senatore Gava, io intendevo che il contributo si dovesse dare sugli stati di avanzamento dei lavori, e non sulla base dei preventivi, perchè per i preventivi dobbiamo avere degli organi tecnici in condizione di accertare se i progetti vengono fatti secondo le norme tecniche.

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*. Per dovere di solidarietà collettiva, devo pregare il Senato di voler ri-

meditare il testo proposto dalla Commissione al terzo comma. Il testo governativo dice: « la concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del Tesoro ». La Commissione propone di togliere questo « concerto ». Vorrei pregare il Senato di rimeditare il testo della Commissione e di vedere se non sia il caso di ripristinare il testo governativo. Ne faccio formale proposta.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il proprio avviso sulla proposta del Governo.

C O R B E L L I N I . La Commissione ritiene che, trattandosi di una azienda autonoma e di lavori squisitamente tecnici, non sia necessario il concerto con il Tesoro; infatti in questo caso non sorge più la necessità di provvedere alle variazioni da apportare ai necessari finanziamenti.

P R E S I D E N T E . Onorevole Ministro, insiste nella sua proposta?

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura del terzo comma nell'articolo 2 nel testo proposto dal Governo.

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

« La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'A.N.A.S. — di concerto con quello del tesoro: con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione. Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modificazioni della convenzione ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti questo comma. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto allora ai voti i primi quattro commi dell'articolo 2 nel testo proposto dalla

Commissione. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Al quinto comma i senatori Benedetti e Mott hanno presentato un emendamento tendente ad inserire dopo le parole: « autostradale extranazionale », le altre: « alle quali è riconosciuta assoluta priorità di costruzione ».

Il senatore Benedetti ha facoltà di illustrare questo emendamento.

B E N E D E T T I . Mi richiamo, onorevoli colleghi, al mio intervento di ieri, in cui rilevavo che attraverso le strade delle Alpi passano ben dodici dei sedici milioni di turisti e che la congiunzione tra la rete autostradale nostra e quella europea è di primaria importanza agli effetti dell'economia nazionale, in quanto è destinata ad incrementare notevolmente il movimento turistico che, come loro sanno, apporta alla nostra bilancia dei pagamenti una forte cifra attiva.

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 . Io ritengo, onorevole Presidente, che il testo proposto dal collega Benedetti non possa essere accolto, perchè rivela una posizione che rischia di far saltare, tra l'altro, l'articolo 1 che abbiamo già approvato.

All'articolo 2 noi ci troviamo di fronte a provvedimenti senza indicazioni di tracciato. È chiaro che, se noi affermiamo un'assoluta priorità di un determinato tracciato, l'articolo 2 è deformato. L'emendamento deve e può essere affrontato soltanto in sede di articolo 15. Non si può pensare ad una assoluta priorità, quando non vi è nemmeno strumento idoneo per farla rispettare.

Inoltre il collega Benedetti ha fatto questo discorso non per i traffici internazionali in genere, ma per un determinato traffico. Infatti egli ha presentato all'articolo 2 ben tre emendamenti, evidentemente collegati tra loro. Io penso che in sede legislativa non si

possa far entrare dalla finestra quello che si è respinto dalla porta.

Noi abbiamo già espresso il nostro parere nei confronti del disegno di legge in generale. Però, colleghi della maggioranza, voi avete accettato la linea tracciata dal Ministro, che adesso dovete pur mantenere, se siete coerenti. Non è ammissibile che prima si adotti un determinato modo di impostare la discussione, che il Ministro presenti una linea, che su di essa si intrecci un dibattito, che si determini una maggioranza e che poi si operino altre scelte. Non credo che sia decoroso per un'Assemblea parlamentare comportarsi in siffatto modo.

S I B I L L E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I B I L L E . Io non penso che il collega Benedetti possa aver pensato soltanto all'autostrada del Brennero.

Parliamoci chiaro. Noi dobbiamo fare una considerazione molto semplice. Se costruissero tutte le strade al di fuori delle comunicazioni con gli altri Paesi, che ne faremmo? Le automobili non avrebbero la possibilità di entrarvi. Noi non entriamo sulle autostrade dai porti che in parte infinitesimale, vi entriamo soprattutto dai passi alpini.

In aggiunta, vorrei fare un'osservazione. Parliamo di « rete extranazionale ». Stiamo facendo l'Europa: abbiamo forse paura di dire « rete europea »? Siamo ancora nei concetti di Nazione e di extra Nazione?

Vi proporrei quindi di correggere almeno questa dizione, dicendo: « rete stradale e autostradale europea ».

B E N E D E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B E N E D E T T I . Ho già ricordato nel mio intervento che la relazione ministeriale segnalava la priorità da accordare alle autostrade di collegamento con la rete extranazionale, priorità che poi non abbiamo trovato nel testo della legge; si tratta quindi di fissare questo principio. Ha ragione il se-

natore Fortunati, quando dice che la sede più adatta sarebbe l'articolo 15, ma c'è un mio emendamento che stacca la Brennero-Verona dal gruppo delle autostrade comprese nel piano I.R.I., di cui all'articolo 15, per portarla all'articolo 2, rendendola completamente autonoma, così come già è autonoma l'Autostrada dei fiori. Sono le due strade principali che portano il turismo estero in Italia.

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 . In effetti, nella relazione ministeriale e nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio e del Ministro dei lavori pubblici, si è sempre sostenuto che la legge ha come finalità prevalente, non solamente di integrare la rete autostradale nazionale in rapporto all'accresciuta motorizzazione, ma di assicurare anche i collegamenti con quella europea. Però, aggiungo io, bisogna anche provvedere ai collegamenti con il Mezzogiorno. Se si deve dunque parlare di priorità, io pregherei i colleghi Benedetti e Mott di integrare il loro emendamento nel senso di fare riferimento sia alle strade extranazionali, sia a quelle di collegamento con il Mezzogiorno.

C H A B O D . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C H A B O D . Sono perplesso di fronte ad una possibile interpretazione di questo emendamento. Da chi è riconosciuta e in quale sede questa assoluta priorità di costruzione? È evidente che il contributo verrà quando si sarà osservato quel certo criterio di priorità; ma se vogliamo stabilirlo *a priori*, senza sapere quale sia l'organo che riconosce la priorità, diciamo qualcosa di non chiaro e, per me, di assolutamente incomprensibile. Quindi, a meno che il collega Benedetti non mi chiarisca chi riconosce la priorità ed entro quali limiti, sono contrario all'emendamento.

S O L A R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S O L A R I . Sono d'accordo con quanto ha detto il senatore Chabod.

Debbo aggiungere che qui si tira sempre l'acqua al proprio mulino. Parlano i rappresentanti del Sud e dicono: siamo d'accordo con quelli del Nord purchè si dica « sì » alle richieste del Sud. Io sono l'unico che ha parlato, non contro le autostrade, ma dicendo che per la mia regione è sufficiente lo sdoppiamento di una strada statale per risolvere il problema dell'Udine-Tarvisio.

Con una trentina di ordini del giorno accettati come raccomandazione o fatti propri dal Governo, non so davvero dove si andrà a finire. Bisogna fare la richiesta con senso di obiettività; altrimenti dico anch'io: fate la Udine-Tarvisio, come è stato chiesto da due colleghi della mia regione, e restiamo nel calderone anche noi. Sono cose davvero sconcertanti!

Quando ci sono dichiarazioni impegnative del Governo, non dovrebbero bastare? Facciamo meno campanilismo, onorevoli colleghi! Così diventiamo veramente impopolari, e non facciamo l'interesse della Nazione.

C R O L L A L A N Z A . Quando si parla di queste cose non si fa del campanilismo, si chiede giustizia! È tempo di finirla.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Mi sembra che l'osservazione del senatore Chabod sia fondata; o qui si intende dire che, *ex lege*, cioè con l'approvazione della presente legge, è riconosciuta assoluta priorità di costruzione alle autostrade di collegamento con la rete extranazionale — ed allora si indica un preciso criterio di priorità politica, che è stato scartato dal Ministro nel suo discorso — oppure si intende indicare una autorità competente per la determinazione della priorità, ed in questo caso l'emendamento sarebbe viziato da una im-

perfezione tecnica gravissima, perchè l'auto-rità non è indicata.

Io, naturalmente, sono il primo a riconoscere, senatore Benedetti, l'importanza dei collegamenti al di là delle Alpi, ai fini economici generali e non soltanto, quindi, del Settentrione; ma desidererei pregarla di tenere presente lo spirito che ha informato le dichiarazioni del Ministro, e che è stato condiviso da tutta l'Assemblea.

Noi abbiamo precedentemente respinto, su invito del Ministro, l'emendamento del senatore D'Albora, che prevedeva uno stanziamento del 40 per cento, esercizio per esercizio, e ciò abbiamo fatto proprio per non irrigidire la politica del Ministero dei lavori pubblici. Qui, con questo emendamento, si introdurrebbe un irrigidimento maggiore.

O abbiamo fiducia nello sguardo panoramico della politica del Ministro, ed allora dobbiamo lasciare all'Esecutivo la facoltà di decidere le priorità, tenendo conto, fra l'altro, delle esigenze del Mezzogiorno, come è stato dichiarato, oppure non abbiamo fiducia ed allora, effettivamente, finiremmo per introdurre in questo disegno di legge priorità molteplici che si distruggerebbero a vicenda.

In conclusione, onorevoli colleghi, io vi invito ad avere fiducia nel programma esposto dal Ministro, conservando quello spirito di comprensione che abbiamo finora osservato!

Dopo tali osservazioni, e riaffermata l'importanza che hanno le strade extranazionali, pregherei il senatore Benedetti di ritirare il suo emendamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei aggiungere la mia parola a quella già così persuasiva del Presidente del Gruppo; vorrei, cioè, richiamarmi a quelli che sono stati i limiti degli impegni che ho creduto di prendere in sede di discussione generale. Vi sono due criteri, che costituiscono due direttive, e che desidero il Senato confermi appunto come criteri direttivi per la priorità nello sviluppo di questo Pia-

no. Essi riguardano, da un lato, il collegamento con la rete autostradale europea (racogliendo con questo l'opportuno suggerimento del senatore Sibille), e dall'altro le esigenze del Mezzogiorno.

Vi prego veramente di accontentarvi della mia dichiarazione di accoglimento dell'indirizzo politico segnalato dal Senato all'Esecutivo, senza insistere su un emendamento la cui approvazione, in verità, mi metterebbe in una situazione di grave perplessità.

PRESIDENTE. Senatore Benedetti, mantiene l'emendamento?

BENEDETTI. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro, sebbene esse abbiano accentuato la priorità in favore del Meridione. Non insisto, pertanto, sul mio emendamento e lo ritiro.

PRESIDENTE. Sempre sull'articolo 2 sono stati presentati due emendamenti, uno principale e uno subordinato, da parte dei senatori Roda ed altri. Se ne dia lettura.

CARELLI, *Segretario*:

« Al quinto comma, sostituire le parole: " 4 per cento " con le altre: " 2,5 per cento " e le parole: " 4,50 per cento " con le altre: " 2,8 per cento " »;

« In via subordinata, al quinto comma sostituire le parole: " 4 per cento " con le altre: " 3 per cento " e le parole: " 4,50 per cento " con le altre: " 3,4 per cento " ».

PRESIDENTE. Faccio presente al senatore Roda che, se insiste su tale emendamento, dovrà essere soppressa, in questo comma, la parola « anche », altrimenti vi sarebbe contraddizione con il comma precedente.

Il senatore Roda ha facoltà di illustrare questi emendamenti.

RODA. Voglio rassicurare l'onorevole Presidente che non c'è contraddizione alcuna. Qui si tratta di un emendamento di estremo impegno, dal punto di vista finanziario.

Onorevole Presidente, mi consenta prima di tutto di rivolgermi in prima persona a lei per esprimerle la gratitudine mia, che penso sia di tutti i colleghi, per la pazienza e l'accortezza con la quale ella presiede a questa tormentata e impegnativa discussione di un complesso disegno di legge. Questo è doveroso che faccia perchè, cari colleghi, debbo dire che, se anche perderemo qualche minuto di più in sede di discussione di articoli, essi saranno proficuamente spesi se miglioreremo la legge. La discussione generale è quella che è, serve a dare un indirizzo di carattere generale, ma la discussione più importante è questa degli articoli, quindi in questa sede non si perde mai tempo.

Entro nel merito. Quale è, in poche parole, il capovolgimento nel concetto del finanziamento tra questo disegno di legge e tutto quanto è intervenuto sino a oggi, incominciando dalla legge del maggio 1955? Tutte quante le leggi, che fino ad oggi hanno finanziato costruzioni di autostrade, si sono ispirate ad un principio molto semplice: contributo dello Stato nella somma di una aliquota fissa in funzione del costo dell'autostrada. Con la nuova legge questo concetto è stato completamente capovolto. Infatti non si concederà più il contributo in somma fissa ed immediatamente in ragione del costo dell'autostrada, ma si corrisponderà un contributo fisso annuale dilazionato nel tempo.

Lo so bene, il Ministro dei lavori pubblici ieri ha dato al Senato una spiegazione che è plausibile di questo capovolgimento di indirizzo nel sistema di finanziamento. Ha detto: noi oggi ci orientiamo, anzichè verso il contributo immediato, verso il contributo dilazionato nel tempo, nel caso nostro dilazionato in 30 anni, perchè è chiaro che di fronte ad un piano di questo genere, che impegna lo Stato per oltre 1.050 miliardi, lo Stato non potrebbe trovare subito una somma pari al 40 per cento, ad esempio, come era previsto dall'articolo 3 della legge 1955. Di qui la necessità di diluire nel tempo il sacrificio dello Stato.

Chiarissimo il concetto del Ministro ed anche accettabile e prego i colleghi di prestare la massima attenzione perchè questo è il punto fondamentale della nostra legge: dila-

zionare cioè nel tempo il sacrificio finanziario dello Stato per avere invece una immediata utilità. Allora noi dobbiamo emettere un giudizio di convenienza, stabilire, in altri termini, un confronto: qual'è il sacrificio del 40 per cento subito (o in pochissimi esercizi) e quale è invece il sacrificio, per lo Stato, di un 4, o 4,50 per cento in 30 anni.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, scusi se la interrompo, il contributo del 4 per cento è già stato approvato.

R O D A . No, ho presentato due emendamenti che modificano le aliquote.

P R E S I D E N T E . Le faccio presente che il comma quarto dell'articolo 2 è stato già approvato e prevede per l'appunto un contributo del 4 per cento.

R O D A . Il mio emendamento è di importanza capitale: forse c'è stato un equivoco e si è discusso, prima del mio, un emendamento che doveva invece venire discusso dopo.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, lei non ha presentato nessun emendamento al comma quarto nel quale è fissato l'ammontare del contributo al 4 per cento. Il suo emendamento è stato infatti presentato al quinto comma.

R O D A . Non formalizziamoci, onorevoli colleghi. Io non desidero che entrare nel sodo dell'argomento, formalità a parte.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, la questione è di principio, cioè di Regolamento. Se lei insiste per illustrare un emendamento al quarto comma, io non posso consentirle la illustrazione perchè il quarto comma è stato già approvato, mentre il suo emendamento è relativo al quinto comma.

R O D A . Signor Presidente, se mi permette, proseguo nell'illustrazione, tanto più che la questione si ripresenterà all'articolo 19, e in forma anche più grave. Infatti, mentre nell'articolo 2 si prevede un impegno a favore dell'A.N.A.S. per 252 miliardi, nell'articolo 19 l'impegno è quasi doppio ed

a favore di concessionari. Quindi la mia esposizione in sede di articolo 2 varrà a maggior ragione per l'articolo 19. (*Interruzione del senatore Piola*).

P R E S I D E N T E. Senatore Roda, la prego di riesaminare la sua posizione, la quale è discussa dall'Assemblea, e per me è superata, giacchè il comma quarto è stato approvato. Comunque, se lei vuole proseguire nell'illustrazione del suo emendamento, ne ha facoltà.

R O D A. Abbiate pazienza: sarò molto breve. (*Interruzione del senatore Piola*). Con questo dialogo e queste interruzioni a distanza perdiamo molto più tempo. Permettetemi dunque di esporre il mio pensiero.

L'articolo 3 della legge del 1955 prevedeva un contributo non superiore al 40 per cento. In pratica però lo Stato è rimasto al di sotto di questa percentuale, e i contributi variarono da un massimo del 36 per cento per la Firenze-Milano ad un minimo del 20 per cento per la Serravalle-Milano. Così, in totale, il contributo dello Stato, anzichè essere del 40 per cento, fu del 33 per cento. Ora, di fronte al nuovo principio della legge in esame, per poter fare un confronto, dobbiamo rendere omogenei i termini. Quel 40 per cento della legge, che è poi sceso nella pratica al 33 per cento, è uno dei termini del rapporto; il secondo termine è il 4 o il 4,50 per cento (a seconda dei casi) previsto dall'articolo 2; il terzo termine l'incognita. Quale è questa incognita? È semplicemente il valore attuale di una rendita costante per 30 anni. Ora, superficialmente, un 4 per cento annuo pagato per 30 anni è pari al 120 per cento. Invece, il valore attuale di questo 4 per cento pagato per 30 anni (si tratta semplicemente di una formula di matematica attuariale) è pari al 62,50 per cento, valore attuale, quindi, ad un tasso del 6,50 per cento. (*Commenti dal centro*).

Ed adesso facciamo il confronto: mentre fino a questo momento noi abbiamo finanziato tutte le autostrade, comprese la Milano-Firenze e la Milano-Serravalle, con un sacrificio dello Stato che fu del 33 per cento (come abbiamo visto dai consuntivi di spesa), con questa legge il sacrificio per il contri-

bute italiano diventa in media del 66 per cento, perchè il valore attuale di quella tal rendita costante è 61,5 per cento, se è il 4 per cento il contributo annuo dello Stato, e diventa 69,2 se è il 4,50 per cento il contributo annuo dello Stato. Eccovi le formule precise, che sono a vostra disposizione. Che cosa significa questo? Che su un lavoro previsto, poniamo, di 1.000 miliardi, il sacrificio che avrebbe fatto lo Stato rimanendo sulla base dei finanziamenti fino ad oggi eseguiti, cioè del 33 per cento, sarebbe stato di 330 miliardi, mentre diventerà un sacrificio di 700 miliardi sulla base del nuovo tipo di finanziamento dilazionato. Ma noi abbiamo proprio le centinaia di miliardi da buttar via, da regalare ai concessionari in questa maniera? E, badisi bene, io ho ridotto i termini della questione ad omogeneità.

Ecco il motivo per cui il mio emendamento, che riduce il 4 per cento al 2,5 per cento e rispettivamente il 4,50 al 2,8 per cento, non prevede delle riduzioni campate per aria, frutto soltanto della mia fantasia, perchè il 2,50 per cento corrisponderebbe — valore attuale di una rendita costante — al 38,43 per cento, mentre il 2,8 per cento al posto del 4,50 per cento, per quelle tali strade speciali per cui è previsto il contributo per 30 anni del 4,50 per cento, corrisponderebbe esattamente al 43,50 per cento di sacrificio, in valore attuale, beninteso. In altri termini, anche con le mie percentuali regaliamo comunque qualche centinaio di miliardi in più di quello che abbiamo fatto fino ad oggi. E ritengo che queste considerazioni fondamentali di carattere finanziario debbano farvi seriamente riflettere, onorevoli colleghi. E non venitemi a dire che per le nuove autostrade ci saranno dei costi superiori o altre cose del genere, perchè qui si tratta di percentuale che lo Stato concederà, in ragione dei costi futuri, per le future autostrade. Se sino ad oggi, con un sacrificio effettivo del 33 per cento per il pubblico Erario, abbiamo dotato il Paese di autostrade come la Milano-Firenze o la Milano-Serravalle, non vedo la ragione per cui si debba, d'ora in poi, sbarcarci ad un sacrificio del 65-68 per cento dell'intero costo delle nuove autostrade, chè tale infatti, (e lo ripeto perchè tutti abbiano a capire) è il sacrificio reale ed attuale di

quel tale 4 oppure 4,50 per cento che noi pretendiamo di pagare per 30 anni, con le modifiche contenute nel nuovo tipo di finanziamento.

P R E S I D E N T E. Evidentemente il senatore Roda ha illustrato gli emendamenti che ha proposto al quinto comma. Ne prenda atto il Senato, perchè, se fossero stati proposti al quarto comma, gli emendamenti non avrebbero potuto essere illustrati, in quanto sarebbero stati preclusi.

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sugli emendamenti in esame.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Effettivamente la legge Romita e questa legge della quale stiamo discutendo hanno un unico scopo: quello di promuovere la costruzione di autostrade. È evidente che le prime autostrade costruite nel nostro Paese sono state quelle di maggior reddito e di minor costo, cioè quelle di più facile esecuzione. Tranne la Bologna-Firenze, che è costata quel che è costata e su cui dovremo ritornare nel corso di questa discussione, le altre autostrade erano di facile esecuzione e di grande traffico.

Oggi ci troviamo invece a dover costruire delle strade sulle quali il traffico può essere meno intenso e che comunque avranno dei costi di esecuzione maggiori. È inutile che noi perdiamo del tempo per fare una legge che sia inoperante, così come verso la sua scadenza è risultata inoperante la legge Romita (si pensi alla mancata esecuzione della Napoli-Bari e dell'autostrada della Cisa). Le possibilità previste da quella legge erano tali, infatti, da non dare tranquillità agli esecutori delle nuove autostrade, onde bisognava necessariamente ricorrere ad un nuovo strumento che promuovesse la costruzione delle autostrade con quei maggiori oneri che pur bisogna affrontare, compatibilmente con le disponibilità dei nostri bilanci.

Dire, poi, che noi, con questa legge, dovremmo porre dei limiti all'Esecutivo, è un altro errore, un'altra mancanza di fiducia nei confronti del Governo, il quale non è

che debba dare necessariamente il 4 o il 4,50 per cento. Questi sono limiti massimi, ma è chiaro che, se una strada si presenterà in condizioni economiche tali, come previsione di traffico e di costi, da non dover avere altro che il 2 per cento, quella strada avrà il 2 per cento.

Concludendo, la Commissione non è d'accordo su questo emendamento.

C O D A C C I P I S A N E L L I, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo si associa a quanto è stato detto dal relatore.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto in via principale al quinto comma dai senatori Roda ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto in via subordinata al quinto comma dai senatori Roda ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

I senatori Sibille ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sostituire, nel quinto comma, la parola «extranazionale» con l'altra «europea».

Metto ai voti tale emendamento. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il quinto comma dell'articolo 2 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Al penultimo comma i senatori Benedetti e Mott hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole: «limiti di impegno», le altre: «comprensibili anche l'onere per la Brennero-Verona-Autostrada del Sole».

Il senatore Benedetti ha facoltà di svolgerlo.

B E N E D E T T I. Signor Presidente, il nostro emendamento aggiuntivo al pe-

nultimo comma dell'articolo 2 si ricollega alla tabella che segue. Infatti abbiamo proposto di includere anche l'onere relativo alla Brennero-Verona, in quanto abbiamo proposto, con un altro emendamento, di stralciare quella autostrada dal gruppo elencato nell'articolo 15. Ne consegue che occorre portare in questa sede i relativi stanziamenti per mantenere la proporzionalità.

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 È strano che il collega Benedetti non capisca il latino, pur avendo studiato nel liceo classico. Abbiamo discusso un emendamento — da lui ritirato — che tendeva appunto a un certo risultato. Abbiamo detto che non possiamo indicare nell'articolo 2 un percorso determinato, perchè o indichiamo un programma generale di tutte le strade, o non dobbiamo dare indicazione alcuna. Si è detto anche che dovevamo seguire l'impostazione data dal Ministro. Questo era un punto abbastanza chiaro, precisato anche dal Presidente del Gruppo a cui l'onorevole Benedetti appartiene. Credo di dover insistere perchè su questo tipo di emendamenti non si continui a discutere; altrimenti perderemmo del tempo, perchè ognuno di noi comincerà a introdurre indicazioni di strade all'articolo 2.

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 . Penso che questo emendamento non abbia ragione di essere perchè l'articolo 15 prevede il tronco Verona-Brennero. È bene che tale tronco rimanga affidato all'I.R.I., così come è previsto dall'articolo 15. Non comprendo perchè dovrebbe essere stralciato, a meno che non si intenda di passarlo all'iniziativa privata. In tal caso è bene dirlo chiaramente.

B E N E D E T T I . L'ho detto nel mio intervento.

C R O L L A L A N Z A . Chiedo scusa. Evidentemente ero distratto.

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 . La gravità di questo emendamento, oltre tutto, sta nel fatto che esso consente di affidare l'autostrada Brennero-Verona-Autostrada del Sole anche ad una società privata. Evidentemente si ritiene che, dal punto di vista economico, questa sia una buona strada, e allora si vorrebbe toglierla all'I.R.I., a cui invece si lasceranno le autostrade non vantaggiose. Chi si appresta a votare l'emendamento, tenga conto anche di questo aspetto.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

C O R B E L L I N I . La Commissione si rimette al parere dell'onorevole Ministro.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Mi riferisco a quanto ha affermato il senatore Benedetti nel corso del suo intervento, illustrando la portata dell'emendamento. La proposta tende chiaramente a stralciare dal gruppo delle autostrade, in sé equilibrato, da affidare all'I.R.I., l'autostrada Brennero-Verona-Autostrada del Sole. Esiste una società, costituita da Enti locali, Province, Camere di commercio, che ha già posto allo studio il problema e che evidentemente desidera realizzare quest'opera, mentre il disegno di legge include l'autostrada in oggetto nel gruppo I.R.I. Tale proposta era stata fatta proprio tenendo conto dei costi e dei ricavi di ciascuna autostrada, per realizzare un certo equilibrio e per evitare che, come è avvenuto in passato, sia data la precedenza alle autostrade ad alto reddito e siano lasciate per ultime quelle a basso reddito; il che significherebbe accantonare ogni criterio di obiettiva necessità economica e sociale,

adottando esclusivamente un criterio di profitto economico e finanziario.

Evidentemente la questione incide su tutta l'impostazione del problema. Io ho avuto occasione di dirlo anche privatamente al senatore Benedetti. In concreto, tuttavia, la preoccupazione suscitata dalla sua proposta non è grande, in quanto nel gruppo delle autostrade affidate all'I.R.I. si può fare una ripartizione tra autostrade positive, autostrade negative e autostrade *incipientes*; e poiché nelle previsioni l'Autostrada del Brennero sarebbe un'autostrada *anceps*, tale cioè da non dare presumibilmente nè utili nè *deficit* molto elevati da compensare, la sua eventuale esclusione non verrebbe ad incidere nell'equilibrio sostanziale proposto con l'articolo 15.

Detto questo, io non posso non insistere sulla proposta del Governo, pur rimettendomi alla decisione del Senato, in considerazione del fatto che si tratta di un'autostrada la quale, se stralciata, non verrebbe a turbare l'equilibrio previsto all'articolo 15.

D O N A T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O N A T I . Vorrei che il senatore Benedetti, se insistesse per la votazione del suo emendamento, ne limitasse la portata al solo tratto « Brennero-Verona ».

P R E S I D E N T E . Senatore Benedetti, insiste nel suo emendamento?

B E N E D E T T I . Il Ministro ha detto chiaramente che è stata formata già da tempo, per questa autostrada, una società composta da Enti pubblici e precisamente dalla Regione e da tutte le Province che sono comprese nel percorso che va dal Brennero fino a Bologna. Ora questa società, che è formata, ripeto, da Enti pubblici, quando ha avuto notizia del piano di cui all'articolo 15, si è premurata di sapere dall'I.R.I. quando press'a poco questa strada avrebbe potuto essere attuata. L'I.R.I. naturalmente ha detto che, avendo le precedenze x, y e z, questa

strada — che secondo me, assieme a quella cosiddetta dei fiori, dovrebbe avere priorità assoluta perchè porta il traffico turistico internazionale verso l'Italia e verso le altre autostrade nostre — avrebbe dovuto attendere. Allora la società ha detto: un momento, se possiamo inserirla nell'articolo 2, la costruiamo noi questa autostrada; e ha già fatto dei passi presso la Banca internazionale degli investimenti, che ha accordato...

F O R T U N A T I . Prima fate le cose per conto vostro e poi volete metterci di fronte al fatto compiuto? E poi, si tratta di privati.

B E N E D E T T I . Ma la Regione è una cosa privata? Sono tutti Enti pubblici e questa strada interessa te, come interessa noi, perchè interessa tutte le Province comprese nel percorso dell'autostrada.

F O R T U N A T I . Ma cos'è questa storia?

P R E S I D E N T E . Senatore Fortunati, è il Senato l'arbitro dell'approvazione o meno dell'emendamento.

B E N E D E T T I . Signor Presidente, io insisto nel dire che a me poco importa l'uso della dizione Brennero-Verona o Brennero-Verona-Autostrada del Sole. Quello che a me importa è la tabella, perchè allora, facendo approvare l'emendamento che io ho proposto all'articolo 15, domanderemo la concessione per poter costruire questa autostrada al più presto possibile.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Mi sembra che l'emendamento Benedetti-Mott non abbia ragione di essere votato in quanto è del tutto superfluo. La questione riflette viceversa l'ammontare delle tabelle e mi sembra che debba essere decisa con riguardo all'articolo 15. Non bi-

sogna drammatizzare, come si è fatto. Dalle dichiarazioni del Ministro e da quelle del senatore Benedetti, che ha proposto l'emendamento, noi abbiamo appreso che nel piano I.R.I. ci sono, per così dire, tre tipi di strade: strade attive, strade passive e strade indifferenti, dal punto di vista economico e della redditività.

F O R T U N A T I . Ma non sono indifferenti per il costruttore e i progettisti.

G A V A . Non facciamo dichiarazioni drammatiche senza necessità, e vediamo come stanno le cose. Abbiamo appreso che il sistema autostradale I.R.I. è stato studiato in modo da stabilire dei compensi e dei congruagli che lo rendano equilibrato. A proposito dell'autostrada Brennero-Verona, è stato dichiarato che l'I.R.I. è indifferente dal punto di vista economico. È quindi un'autostrada che può rientrare nel sistema o che ne può essere enucleata senza pregiudizio per l'equilibrio economico. Abbiamo anche sentito che è fermo proposito dei proponenti, i quali, penso, conoscono la situazione e ai quali credo si debba prestare fede, che l'autostrada sia costruita da un Consorzio di Enti pubblici, non da imprese private.

F O R T U N A T I . Non è vero, ma non importa.

G A V A . Se questo non fosse vero, allora la cosa cambierebbe aspetto. Ma sento dire che il cento per cento dei membri del Consorzio è costituito da Enti pubblici.

F O R T U N A T I . Non è vero, non è vero!

B E N E D E T T I . Dimostra il contrario!

F O R T U N A T I . Dimostralo tu! Ci sono progettisti e costruttori, e io ti dico che ci sono anche dei privati!

B E N E D E T T I . Dici una cosa che non è esatta!

F O R T U N A T I . Dico la verità!

G A V A . Mi pare che la questione non presenti quegli alti toni di drammaticità che sono stati suscitati dalla sinistra. Qui è stata presentata dai senatori del Trentino-Alto Adige una ragione che a me sembra debba essere attesa: si tratta della loro preoccupazione di fare questa strada con una certa celerità, mentre temono che, entrando essa nel coacervo di tutte le opere che deve fare l'I.R.I., possa subire dei ritardi preoccupanti. Questa è la questione.

È evidente che se stralceremo dall'articolo 15 l'autostrada del Brennero, bisognerà aumentare gli stanziamenti di cui all'articolo 2; se non la stralceremo, gli stanziamenti di cui all'articolo 2 resteranno quelli del progetto governativo.

Proporrei, pertanto, che la discussione sull'emendamento Benedetti venga sospesa e rimandata a dopo l'esame dell'articolo 15.

Voci dal centro. D'accordo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Stavo per avanzare anche io la stessa proposta fatta dal senatore Gava; è evidente, quindi, che essa mi trova perfettamente d'accordo.

G A V A . Se mi si consente, vorrei aggiungere che deve ritenersi ritirato l'emendamento presentato dai senatori Benedetti e Mott, tendente ad inserire, al penultimo comma di questo articolo, dopo le parole « limiti di impegno » le altre « comprendenti anche l'onere per la Brennero-Verona-Autostrada del Sole »; esso è infatti superfluo e tutta la questione si concentrerà nella discussione della tabella, dopo le decisioni che saranno prese sull'articolo 15.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, la proposta del senatore Gava si intende accettata e pertanto l'esame dell'articolo 2 viene sospeso e sarà ripreso dopo l'esame dell'articolo 15.

I senatori Roda, Solari, Bardellini e Ottolenghi avevano proposto all'articolo 2 i seguenti emendamenti:

« Al penultimo comma sostituire la tabella con la seguente :

esercizio	1961-62	milioni	500
»	1962-63	»	1.000
»	1963-64	»	1.250
»	1964-65	»	1.000
»	1965-66	»	1.000
»	1966-67	»	500

« In via subordinata, al penultimo comma, sostituire la tabella con la seguente :

esercizio	1961-62	milioni	600
»	1962-63	»	1.200
»	1963-64	»	1.500
»	1964-65	»	1.200
»	1965-66	»	1.200
»	1966-67	»	600

« All'ultimo comma sostituire la tabella con la seguente :

esercizio	1961-62	milioni	500
»	1962-63	»	1.500
»	1963-64	»	2.750
»	1964-65	»	3.750
»	1965-66	»	4.750
dal 1966-67 al 1990-91		»	5.250
esercizio	1991-92	»	4.750
»	1992-93	»	3.750
»	1993-94	»	2.750
»	1994-95	»	1.500
»	1995-96	»	500

« In via subordinata, all'ultimo comma, sostituire la tabella con la seguente :

esercizio	1961-62	milioni	600
»	1962-63	»	1.800
»	1963-64	»	3.300
»	1964-65	»	4.500
»	1965-66	»	5.700
dal 1966-67 al 1990-91		»	6.300
esercizio	1991-92	»	5.700
»	1992-93	»	4.500
»	1993-94	»	3.300
»	1994-95	»	1.800
»	1995-96	»	600 »

Ritengo che queste tabelle debbano considerarsi decadute in quanto collegate con i precedenti emendamenti del senatore Roda che sono stati respinti.

È d'accordo, senatore Roda?

R O D A . Devo riconoscere, purtroppo, che le mie precedenti proposte di emendamento non hanno avuto il consenso dei colleghi della maggioranza, ragion per cui anche le tabelle da me proposte cadono; prima però di seppellirle, vorrei richiamare la attenzione dei colleghi su una considerazione: la semplice somma di questi addendi testimonia come noi andremo a spendere il doppio per effettuare quelle autostrade che sino ad oggi sono state egregiamente eseguite anche in appalto spendendo esattamente la metà. Ma tale argomento lo riprenderemo ancora in seguito, perchè è troppo importante per poterlo abbandonare.

Comunque, ripeto, cadendo le aliquote da me proposte, e cioè il 2,50 per cento al posto del 4 per cento e il 2,8 per cento al posto del 4,50 per cento, conseguentemente cadono anche queste tabelle che sono in stretta correlazione con quelle aliquote.

P R E S I D E N T E . Ritengo invece che le tabelle proposte dai senatori Pelizzo e Garlato e dai senatori Amigoni, Oliva ed altri debbano essere esaminate dopo l'articolo 15. Sono d'accordo i senatori Pelizzo e Amigoni?

P E L I Z Z O . Anche in ordine agli emendamenti presentati dal collega Garlato e da me, in ordine alla modificazione delle tabelle indicate nel presente disegno di legge, parrebbe che gli stessi dovessero essere messi in discussione quando verrà preso in esame l'articolo 15, perchè la modifica della tabella è subordinata al fatto che venga inclusa o meno tra le strade comprese nell'articolo 15 anche la strada Udine-Tarvisio-Confini Austria che è oggetto del nostro emendamento all'articolo 15.

A M I G O N I . All'articolo 22, la Commissione, a proposito dell'aumento delle tasse di circolazione, ha proposto una formula diversa da quella proposta dal Governo. Lo aumento è proposto in misura ridotta ma viene esteso a tutti gli automezzi e ciò per evitare le difficoltà di controllo nel caso che

alcuni effettuassero il pagamento e altri no. A calcoli fatti è risultato che, nonostante la applicazione di una percentuale minore di aumento, il gettito supera di circa 2 miliardi di quello previsto dal Governo.

In queste condizioni, dato che da tutti i settori provengono richieste per cercare di allargare le maglie un po' ristrette del piano, a noi è sembrato opportuno proporre di aumentare gli stanziamenti in maniera che quei fondi che vengono resi disponibili dall'aumento del gettito di cui all'articolo 22 vengano destinati alla costruzione di nuove autostrade. Ovviamente, se verranno accettate le nostre tabelle, quelle del senatore Benedetti dovranno essere modificate in relazione a tali aumenti.

P R E S I D E N T E. Resta dunque inteso che anche questi emendamenti verranno discussi dopo l'esame dell'articolo 15.

I senatori Solari, Ottolenghi, Bardellini, Roda hanno proposto un articolo 2-bis. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, Segretario:

« Dopo l'articolo 2 inserire il seguente:

Art. 2-bis.

” La rete completa delle autostrade la cui costruzione e il cui esercizio possono essere concessi a norma del precedente articolo 2 sarà definita da un programma organico che il Governo sottoporrà all'approvazione del Parlamento in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1962-63.

Il programma di cui al comma precedente sarà inserito nel piano di costruzioni di nuove autostrade e strade e di miglioramento delle strade statali contemplato dal successivo articolo 13.

Le eventuali varianti al programma di cui al primo comma saranno approvate per legge ” ».

P R E S I D E N T E. Il senatore Solari ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

S O L A R I. Le nostre critiche di fondo al disegno di legge sono state espresse, in

particolare, puntando sulla priorità delle infrastrutture nei trasporti, ma avevamo serie preoccupazioni anche per il disegno di legge così come è formulato. Lei, onorevole Ministro, si è accollata una legge non sua, e l'ha difesa ieri con decisione e con garbo. Debbo osservare, però, che siamo ancora all'articolo 2 e stentiamo ad uscirne fuori proprio perchè il provvedimento è complesso. Mi chiedo cosa accadrà allorquando giungeremo all'articolo 15, e si tratterà di stabilire se siamo d'accordo nel senso di stralciare l'autostrada Brennero-Verona-Autostrada del Sole, togliendola all'I.R.I. Noi siamo già in grado di dirvi cosa accadrà, perchè sappiamo come ci si comporta quando le cose vengono decise fuori dalle Aule parlamentari, da queste Aule tanto sorde alle osservazioni della opposizione, e più ancora alle proposte dell'opposizione. Il Paese le ascolta, ma la maggioranza siete voi e continuate ad amministrare come vi piace la Repubblica italiana, per la cui creazione noi, più ancora di voi, abbiamo combattuto.

Mi si consenta di dire questo, per ricordare che nel presente disegno di legge ci sono molte autostrade non elencate che saranno assegnate a società concessionarie a discrezione del Ministro dei lavori pubblici; su questo non siamo affatto d'accordo. Ciascun uomo, a seconda delle proprie idee, delle proprie propensioni, non dico della correttezza e dell'onestà, si comporta in modo diverso, e perciò è grave lasciare una questione tanto importante alla discrezionalità del Ministro. Il nostro emendamento tende dunque ad ottenere che il programma delle nuove concessioni autostradali venga sottoposto, in apposito documento, all'esame del Parlamento. Noi dobbiamo giudicare, noi dobbiamo vedere, noi dobbiamo stabilire se la scelta fu fatta con criteri di convenienza oppure di maggior tornaconto per i concessionari.

Il Parlamento ha il diritto di conservare questa competenza; in caso diverso, è inutile parlare dell'articolo 15. Anzi, potevate fare a meno di presentarlo. Noi abbiamo il diritto, invece, di discutere nuovamente delle autostrade che si intendono concedere in base alla nuova legge. Insisto quindi, onorevole Ministro, anche nella speranza che lei voglia tener fede a quel sia pur minimo ri-

conoscimento che, nel suo intervento di ieri, ebbe a fare, di una gerarchia di priorità dei vari interventi, priorità che non può essere stabilita se non dopo un esame condotto su basi larghe e democratiche; in questo caso, l'esame deve essere condotto dai rappresentanti del popolo italiano. Spero dunque che lei accetti questo emendamento, che in fondo impegna soltanto alla presentazione di un programma organico e completo della rete delle autostrade.

P I O L A . E la divisione dei poteri dove va a finire? (*Replica del senatore Bonafini*).

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 . Onorevoli colleghi, l'interruzione del senatore Piola basterebbe da sola a condensare il mio intervento. Il nostro sistema democratico si basa sulla distinzione dei poteri e i vari tentativi di volersi inserire nell'attività del Potere esecutivo si risolvono soltanto in una remora allo svolgimento della sua azione. Ora qui si tratta di accelerare i lavori, non di rallentarli con pastoie che potremmo definire di burocrazia parlamentare.

Il senatore Solari quindi propone un emendamento che non mi sembra giusto, perchè in definitiva esso rallenterebbe soltanto lo sviluppo del nostro Paese. (*Vivaci interruzioni del senatore Solari*).

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 . I nostri avversari ci rimproverano spesso di non leggere i loro testi; debbo ora rimproverare io, i nostri oppositori, di non aver letto il testo del nostro emendamento, il quale non chiede che i singoli tracciati siano approvati con legge sostanziale, ma che il programma generale sia allegato al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Se respingerete anche questo emendamento, francamente non comprenderei più in che

cosa dovrebbe risolversi la discussione di un bilancio. In una società moderna i vari Dicasteri assumono via via, per forza di cose, un complesso di attività che va al di là dei servizi tradizionali. Al tempo stesso, però, bisogna dare al Parlamento gli elementi di valutazione e di giudizio. Quando voi parlate di indipendenza dei poteri, parlate alla stregua dei principi del 1789. Ora, si può parlare di indipendenza dei poteri alla stregua della Carta costituzionale, d'accordo, ma non alla stregua dello Statuto albertino, senatore Carelli. Quindi non parliamo di burocrazia parlamentare nei confronti del Potere esecutivo. Bisogna che il problema sia affrontato una volta per sempre, e che non avvenga più che in una Commissione parlamentare si rifiuti la documentazione, di modo che il Parlamento non sia in grado di poter giudicare con cognizione di causa.

O L I V A . È un'altra cosa.

F O R T U N A T I . No, è la stessa cosa, perchè quando si contesta che addirittura il programma di attuazione di una norma possa essere inserito come allegato ad un bilancio, nel senso che il Parlamento esprimerà un voto generale che riguarda anche l'allegato, io non riesco francamente a capire in qual modo una tale contestazione sia giustificata nei rapporti tra Esecutivo e Legislativo. Da chi dobbiamo avere le informazioni per sapere come sarà applicato l'articolo 2? Scriviamo volta a volta al Ministro? Presentiamo una interrogazione, un'interpellanza, una mozione?

P I G N A T E L L I . Io ho già espresso la mia fiducia, ma quando si presenterà la occasione interpellerrò il Governo.

R O D A . Non si presenterà l'occasione, non si è mai presentata!

T E R R A C I N I . Se per Fiumicino si fosse fatto così, non ci sarebbe ora la Commissione d'inchiesta.

F O R T U N A T I . La maggioranza, a mio avviso, non può operare con questo criterio. Non esiste mai nella vita parlamen-

tare moderna un atto di fiducia dato una volta per sempre. È necessario che il Potere legislativo, in una società moderna, sia in grado di conoscere continuamente e sistematicamente, attraverso una documentazione organica presentata dal Potere esecutivo, i risultati della attività dell'Esecutivo stesso.

P I O L A . Ci sono gli strumenti adatti.

F O R T U N A T I . Non c'è lo strumento adatto in forma permanente, oggi; lo strumento nasce soltanto per iniziativa del singolo. Il che, evidentemente, è sbagliato e non risponde ad un metodo moderno. Bisogna, ripeto, che il problema sia affrontato una volta per sempre. E tenete presente soprattutto che, quando si affrontano certe questioni, bisogna affrontarle con una chiara prospettiva, colleghi della maggioranza, anche perchè non passeranno molti anni che voi sarete opposizione!... (*Commenti*). È perciò nel vostro interesse che lo Stato italiano sia articolato in un determinato modo. Voi sorridete, ma noi già siamo stati al Governo e ci torneremo presto, più presto di quello che voi non crediate. Bisogna che questa verità ve la mettiate in testa. Quando formuliamo proposte di operante controllo parlamentare, le formuliamo nell'interesse generale di una collettività moderna, che deve gettare le basi di una collaborazione organica tra il lavoro del Legislativo e quello dell'Esecutivo. (*Approvazioni dalla sinistra*).

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Signor Presidente, parlerò molto più pacatamente per dire al collega Fortunati che ci ha rimproverato una cosa inesatta, che questa volta è lui che non ha letto esattamente l'emendamento dei senatori Solari, Ottolenghi ed altri, in cui si parla formalmente di un programma organico che il Governo sottoporrà alla « approvazione » del Parlamento, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1962-1963. Quindi, prima cosa: accettando l'emendamento Solari, per un anno non si parlerà di applicazione

di questa legge, perchè bisognerà attendere di approvare il bilancio dei Lavori pubblici del prossimo anno per sapere quali siano le autostrade comprese nel piano allegato. Pertanto il Potere esecutivo non potrebbe fare concessioni in anticipo su strade appartenenti ad un programma che potrebbe poi essere respinto o modificato. A parte questo effetto ritardatore, il senatore Fortunati sa meglio di me che l'emendamento Solari introdurrebbe un contenuto di legge sostanziale in quella legge esclusivamente « formale » che deve essere la legge di bilancio. Veramente, egli ha cercato di aggirare l'ostacolo dicendo: non chiedo mica un'approvazione, vi chiedo un allegato informativo di quello che il Governo vorrà fare in questa materia. Ma se è così, basta che noi invitiamo il Ministro a tenerci informati, in sede di approvazione del bilancio dei lavori pubblici, sui progressi che saranno fatti via via nell'applicazione di questa legge.

D'altra parte, se aveste voluto contribuire veramente ad una rapida esecuzione di questa legge, avreste dovuto proporlo voi, semmai, quel piano che invece dovremmo attendere fino all'anno prossimo. Invece non lo avete fatto. (*Interruzione del senatore Solari*). Badi, senatore Solari, che io mi inchino di fronte al fatto che voi avete ritenuto di non presentarlo, perchè allora sì che avremmo avuto del campanilismo in Parlamento. Il Parlamento non è qui a discutere se le autostrade debbono passare dal tal paese o dal tal altro. Volete davvero che il Parlamento, dopo aver affrontato la discussione più importante sui contributi e sui finanziamenti, debba anche discutere del tracciato delle autostrade? Facendo un programma legislativo si dovrebbe arrivare a questo; ed allora sì che si avrebbe una revisione, non per partiti, ma per regioni o addirittura per Comuni. Si farebbe davvero dell'elettoralismo deteriore, poichè tutti avrebbero timore di non dire abbastanza parole per ottenere il passaggio di una data autostrada per questo o quel Comune.

Quanto alla questione di fondo che avete sollevato, è giusto che la solleviate; voi siete contro il Governo, e credo che resteste contro il Governo anche se esso vi presentasse 50 mila programmi da approvare.

Discuto invece sull'opportunità di far dipendere l'autorità ed il prestigio del Parlamento dall'approvazione o meno di un allegato del bilancio dei Lavori pubblici. Sinceramente questo non lo capisco. Ed è per questo che vi invito a ritirare questo emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Solari, insiste nel suo emendamento?

S O L A R I . Signor Presidente, non mi formalizzo, penso di poter modificare l'emendamento, sopprimendo anche l'ultimo comma.

Circa i poteri del Parlamento, posso essere incorso in errore sul piano della distinzione tra leggi sostanziali e leggi formali, ma non sulla necessità dell'approvazione parlamentare. È sulle scelte, è sul criterio dell'interesse generale in confronto al criterio degli interessi particolari che a mio giudizio il Parlamento deve esprimersi. Sono quindi d'accordo sulla soppressione della parola « approvazione » nel primo comma, in modo che resti stabilito che il Governo sottoponga al Parlamento un programma organico, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Mi sembra che non vi sia bisogno di un'apposita norma legislativa, e che sarebbe sufficiente, allo scopo che ha indotto il senatore Solari a presentare l'emendamento, un ordine del giorno, sul quale tutti ci possiamo impegnare. L'ordine del giorno dovrebbe obbligare il Governo a comunicare ogni anno — non in allegato al bilancio, per evitare complicazioni — il programma e lo stato di esecuzione della rete autostradale. In questo senso possiamo essere tutti d'accordo.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere lo avviso del Governo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Chiarita la portata della proposta

del senatore Solari, io sono lieto della presentazione di un ordine del giorno e lo sollecito. Io desidero poter mettere al corrente il Parlamento periodicamente del programma di attuazione della presente legge, anche a scarico delle mie responsabilità e per rispondere, come è mio dovere di uomo di Governo, di fronte al Parlamento e al potere legislativo. (*Applausi*).

P R E S I D E N T E . Senatore Solari, mantiene l'articolo aggiuntivo?

S O L A R I . Ritiro l'articolo aggiuntivo e propongo in sua vece un ordine del giorno, che mi riservo di formulare.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'articolo 3. Se ne dia lettura.

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

Art. 3.

Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con l'Istituto di credito per le opere pubbliche, con le Casse di risparmio ed i loro Istituti finanziari, con le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti o gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Anche in deroga all'articolo 2410 del Codice civile il concessionario è autorizzato ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. La emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le Borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli Istituti di credito e le banche di cui alle lettere a), b) e d) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni

statutarie, ad assumere le obbligazioni anzidette.

Qualora l'ente concessionario sia un consorzio o una società per azioni di cui facciano parte Regioni, Provincie o Comuni, le Regioni, le Provincie e i Comuni stessi potranno garantire l'ammortamento delle obbligazioni emesse dal consorzio o dalla società. Gli impegni assunti dagli enti locali predetti potranno godere della garanzia sussidiaria dello Stato fino alla misura massima del 50 per cento del costo complessivo delle opere.

PRESIDENTE. Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E approvato.*)

Si dia lettura dell'articolo 4.

CARELLI, Segretario:

Art. 4.

La durata delle concessioni delle autostrade a pedaggio non può superare gli anni trenta dall'apertura di ciascuna autostrada costruita o raddoppiata.

PRESIDENTE. I senatori Amigoni, Corbellini e Oliva hanno presentato un emendamento tendente a premettere le seguenti parole:

« Salvo quanto disposto dal successivo articolo 4-bis ».

Dobbiamo pertanto preliminarmente procedere all'esame dell'articolo aggiuntivo 4-bis proposto dai senatori Amigoni, Oliva, Corbellini, Zampieri, De Bosio, Buizza, Benedetti ed altri. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario:

Art. 4-bis

« Per le concessioni di autostrade che verranno accordate in base alla presente legge (ad esclusione di quelle indicate nel successivo articolo 15) ed alla legge 7 febbraio 1961,

n. 59, saranno riconosciute, in aggiunta alle spese previste dai piani finanziari allegati alle convenzioni relative a ciascuna concessione, soltanto quelle derivanti da cause straordinarie od imprevedibili qualora la loro entità superi il cinque per cento della spesa complessiva di progetto, limitatamente alla quota eccedente tale percentuale.

In relazione al riconoscimento di tali maggiori spese, il contributo dello Stato sarà proporzionalmente aumentato, riservata al Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., la facoltà di concedere in sostituzione del maggiore contributo, una proroga della concessione per il periodo di tempo strettamente necessario per l'ammortamento del maggiore onere ammesso come sopra.

La proroga di cui al precedente comma potrà essere riconosciuta anche per le concessioni di autostrade accordate in base alle leggi 21 maggio 1955, n. 463 (esclusa l'autostrada Milano-Napoli) e 13 agosto 1959, numero 904, allo scopo di rendere possibile l'ammortamento delle maggiori spese dovute a cause straordinarie od imprevedibili, nonchè ad opere prescritte, autorizzate ed approvate prima dell'entrata in vigore della presente legge, dall'azienda concedente in aggiunta al progetto iniziale.

È tuttavia in facoltà del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro del tesoro, sostituire la concessione di detta proroga, o ridurne congruamente la durata, mediante proporzionale abbuono totale o parziale delle somme spettanti allo Stato per effetto delle devoluzioni, previste dalle singole convenzioni, sul gettito lordo dei diritti di pedaggio, in applicazione delle citate leggi 21 maggio 1955, n. 463 e 13 agosto 1959, n. 904 ».

PRESIDENTE. Il senatore Oliva ha facoltà di illustrare questo emendamento.

OLIVA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo. Spiego subito che parlo in sostituzione del primo firmatario, il senatore Amigoni, per rispetto alla sua voce un po' provata. L'emendamento mi pare assai chiaro. L'articolo 4-bis da noi proposto si riferisce a due ipotesi: alle concessioni future, ed alle concessioni di autostrade già in

atto in base a leggi precedenti. Ho già avuto occasione di spiegare come questo emendamento intenda disciplinare i casi in cui, oltre al costo preventivo, si verifichino, nella esecuzione di autostrade, spese dovute a cause straordinarie o imprevedibili. In questo caso, si propone che esse vengano bensì riconosciute, ma solo in quanto superino il 5 per cento della spesa complessiva del progetto e che questo riconoscimento, agli effetti della estensione proporzionale del contributo dello Stato, sia limitato alle maggiori spese eccedenti questa prima quota del 5 per cento.

Inoltre, per scoraggiare i concessionari dalla tentazione di assumere troppo facilmente, nuove spese, è previsto che in questo caso il Ministro dei lavori pubblici abbia facoltà di concedere, in sostituzione di un maggiore contributo, una semplice proroga della concessione, e ciò per il periodo di tempo strettamente necessario all'ammortamento del maggior onere ammesso come sopra.

A questo punto si passa alla seconda ipotesi: esecuzione di autostrade in base a concessioni regolate da precedenti leggi. Anche in questo caso sembra equo che si riconoscano alle concessionarie le stesse facilitazioni, sia pure con risultati alquanto diversi da quelli previsti per le nuove concessioni. Inoltre, si vorrebbe tener conto del fatto che le vecchie autostrade sono state eseguite partendo da progetti che, all'inizio, si presentavano molto più modesti di quelli che si farebbero ora, soprattutto per la maggiore esigenza — successivamente maturata — di una maggiore perfezione tecnica nella preparazione delle sedi stradali, nelle dimensioni e nelle pendenze dei nastri stradali, nella segnaletica e in tanti altri elementi. Naturalmente, occorrerà che sia stata la stessa Azienda statale a prescrivere le maggiori spese, per portare le autostrade preventivate con criteri troppo ristretti e sorpassati, al grado di quelle che saranno costruite in base alla nuova legge.

Si propone perciò che, oltre al riconoscimento delle spese dovute a cause straordinarie o imprevedibili, possano essere riconosciute anche quelle dovute ad opere « prescritte, autorizzate ed approvate » dalla A.N.A.S. prima dell'entrata in vigore della presente legge; « prima », naturalmente, perchè « dopo » non sarà più ammesso uscire dal

progetto se non per cause straordinarie o imprevedibili. Per queste concessioni (che chiameremo « vecchie ») sarà ammessa solo la proroga, per il tempo strettamente necessario all'ammortamento delle maggiori spese. Sarà tuttavia in facoltà del Ministro (penultimo comma dell'emendamento) di adottare una norma ancor più restrittiva, non volendosi favorire un prolungamento sistematico delle concessioni. È infatti preferibile contenerle il più possibile nei trent'anni, per rendere più vicino il momento in cui gli utenti potranno usare delle autostrade senza pagare il pedaggio. Sarà pertanto previsto che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, possa sostituire la proroga (o ridurre la durata) mediante proporzionale abbattimento delle somme spettanti allo Stato sul gettito lordo dei diritti di pedaggio. Le vecchie leggi del 1955 e del 1959 prevedono — in argomento — che, quando la massa complessiva dei pedaggi superi di una certa quota la previsione dei piani finanziari, questa eccedenza sia devoluta allo Stato. Qui si propone che, in luogo della proroga, lo Stato possa rinunciare appunto a questo suo teorico diritto a maggiori introiti, in modo da contenere le proroghe nei minimi termini possibili.

Infine, vi è — nel nostro emendamento — un ultimo comma che si riferisce ad ambedue le ipotesi, cioè alle nuove concessioni ed anche alle vecchie. Con esso si prevede che, in tutti i casi in cui sia concessa la proroga, per rendere questa proroga utilizzabile agli effetti finanziari e bancari, sia consentito che i mutui destinati al finanziamento delle maggiori spese vengano stipulati non per la durata massima di 30 anni (come stabilito dall'articolo 3), ma per una durata anche maggiore, però sempre nei limiti ristretti della proroga che è stata accordata.

Detto questo, concludo facendo presente che, appunto all'articolo 4, il nostro emendamento propone di premettere le parole « salvo quanto disposto dal successivo articolo 4-bis » in quanto l'articolo 4 recita: « La durata delle concessioni delle autostrade a pedaggio non può superare gli anni 30 dalla apertura di ciascuna autostrada costruita o raddoppiata ».

E' ovvio che, se in casi eccezionali si concede la proroga, questa deve intendersi concessa in deroga alla norma generale dell'articolo 4.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Senatore Oliva, io l'ho sempre ammirata per la sua precisione; avrei preferito restare all'infinito in questa mia ammirazione, che, purtroppo, le debbo togliere *ipso facto* per la illustrazione da lei fatta di questo suo emendamento, che ritengo invece estremamente indeterminato e perciò pericoloso.

E vediamo il primo punto di tale imprecisione. Nell'emendamento illustrato dal senatore Oliva, si fa riferimento ad una proroga oltre i 30 anni, che potrebbe eventualmente essere concessa anche per le concessioni di autostrade accordate in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, e a quella del 1959. Sofferiamoci, intanto, sulla legge n. 463, che è quella basilare.

Di volata, mentre con un orecchio seguivo l'illustrazione del collega Oliva, con un occhio scorrevo la legge del 1955; ebbene, nel testo della legge 21 maggio 1955, n. 643, senatore Oliva — e la sfido a cogliermi in fallo — non si dice quali autostrade devono essere date in concessione. Il testo della legge non menziona alcun tracciato di autostrada.

Allora, quando lei, in un emendamento, fa riferimento ad una proroga da riconoscersi anche per le concessioni di autostrade, accordate in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, propone una cosa talmente astratta da non potersi nemmeno discutere.

Questa è la mia prima obiezione.

E passiamo alla seconda imprecisione. Senatore Oliva, nel disegno di legge, quando si dice che prolungheremo la concessione non se ne precisa poi il limite massimo.

Sarà da 30 anni a 40, a 50, a 100? Non lo si dice! Si dice solo: in proporzione al maggior costo, ma per quali cause?

O L I V A . Per cause straordinarie o imprevedibili.

R O D A . Benissimo, senatore Oliva. Ma allora, secondo lei, poichè l'Autostrada del Sole presenta un supero, sul preventivo, del 40 per cento, noi allora dovremmo aumentare i tempi dell'eventuale concessione di pari percentuale?

O L I V A . Ma lì c'è tutto un altro regolamento.

R O D A . Parlavo dell'Autostrada del Sole per citare un esempio: ma questo vale per tutte le altre autostrade in cui il consuntivo superi il preventivo. Ed allora la durata della concessione quale dovrebbe essere?

Senatore Oliva, secondo lei la causa di impreveduto è forse quella che la società costruttrice e concessionaria della Milano-Firenze elenca nella sua relazione, quando giustifica che la maggiore spesa è da imputarsi in gran parte alle opere di bonifica non previste? Ma vogliamo scherzare? Avete regalato centinaia di miliardi alle concessionarie di autostrade, con esenzioni fiscali mai viste finora: adesso volete concedere in eterno le autostrade? Siamo diventati un istituto di beneficenza?

Ma allora quando si parla di cause straordinarie ed imprevedibili, queste andranno non solo a carico dello Stato, ma soprattutto toglieranno allo Stato il diritto di retrocessione allo scadere del consueto trentennio. Tanto varrebbe, oltre una concessione trentennale, non parlare più di diritti di concessione!

Questi sono i motivi per i quali sono contrario a derogare al disposto dell'articolo 4 il quale tassativamente prevede che le concessioni non debbano superare i 30 anni.

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 . Veramente in tutta questa materia vi è una ridda di disegni di legge chiamati, richiamati, abrogati, per cui non è facile orientarsi. Quel che non capisco, ad ogni modo, è il fatto che con questo articolo 4-bis si voglia dare un diverso regime per quanto concerne le autostrade, la cui concessione e gestione sarà decisa, in base alla

presente legge e in base alla legge 7 febbraio 1961. Quest'ultima legge, se non erro, riguarda il riordinamento dell'A.N.A.S.

Credevo che tutte le autostrade esistenti fossero quelle elencate nella relazione governativa, e precisamente nel prospetto riepilogativo in cui si elencano: a) le autostrade concesse; b) le autostrade di imminente concessione ed inizio; c) le autostrade A.N.A.S. (in corso di completamento o raddoppio). A quella data le autostrade non ancora concesse erano — mi pare — solo la Palermo-Catania e la Catania-Messina.

Ora, quando l'emendamento afferma: « Per le concessioni di autostrade che verranno accordate in base alla presente legge e alla legge 7 febbraio 1961... », il significato del riferimento mi sfugge, perchè quest'ultima legge non riguarda le concessioni di autostrade, ma riguarda la facoltà dell'A.N.A.S. di costruire e gestire autostrade.

Detto questo, per chiarire la portata della discussione, io vorrei che i giuristi sovvenissero ad un mio scarso ricordo degli studi universitari e mi dicessero se le parole « straordinarie ed imprevedibili » siano veramente tali da garantirci. Così a lume di naso, se ben ricordo, si tratta di una di quelle espressioni che dicono tutto e non dicono nulla. (*Commenti dal centro*). È un dubbio che esprimo, e proprio per questo mi sono rivolto ai giuristi; anzi, siccome è presente il Ministro delle finanze, mi rivolgo al senatore Trabucchi, perchè proponga un'espressione che sia tale da garantire il bilancio dello Stato, che è suo compito tutelare.

Al terzo comma, poi, si parla di un'estensione della proroga anche per le concessioni di autostrade accordate in base alle leggi 21 maggio 1955, n. 463 e 13 agosto 1959, n. 904. Si tratterebbe di tronchi che rientrerebbero (se ho ben capito) nell'elenco di cui all'articolo 15 e all'articolo 16.

O L I V A . Non è precisamente così: ci sono altri articoli ed emendamenti successivi.

F O R T U N A T I . Le autostrade costruite in base alle due leggi del 1955 e del 1959, se non ho capito male, sono elencate negli articoli 15 e 16.

O L I V A . Non tutte.

F O R T U N A T I . Gradirei sapere allora quali non sono elencate in detti articoli. Gradirei sapere in concreto a quali delle autostrade, in corso di costruzione, verrebbe concessa la proroga di cui si parla al comma terzo.

O L I V A . Alle autostrade non comprese nel « canestro » dell'I.R.I.

F O R T U N A T I . Insomma, le autostrade elencate nel prospetto riepilogativo sono 17. Ve ne sono altre? Quali sono? A favore di quali agirebbe la proroga? Non se ne può avere l'elenco preciso?

O L I V A . Le leggi non si fanno sui casi particolari.

F O R T U N A T I . Desidero saperlo per nostra cognizione, perchè vogliamo valutare appunto la portata della norma generale. Può darsi addirittura che si tratti di tronchi stradali per cui non valga la pena di approvare una norma di questo genere.

O L I V A . Se vuole, glielo elenco: Serravalle-Milano; Brescia-Padova; Savona-Ceva; Venezia-Trieste; Padova-Mestre; Napoli-Pompei; Fornovo-Pontremoli.

F O R T U N A T I . La Padova-Mestre non è stata costruita in base alle leggi del 1955 e del 1959.

O L I V A . È stato concesso il raddoppio.

F O R T U N A T I . Qui si parla di costruzione e di concessione in base ad una legge, non di raddoppio. Si vorrebbe una proroga per autostrade già concesse e i cui lavori potrebbero essere già finiti da tempo. Ma come si fa ad accertare oggi le maggiori spese? Capisco che si possa accertare una maggiore spesa sino a che l'autostrada non è terminata, ma se essa è terminata come è possibile? Se vi sono maggiori spese nel corso dell'esecuzione dei lavori, c'è una possibilità di controllo. Ma se l'autostrada è già costruita ed è ini-

ziata la gestione, come si controlla e che cosa si controlla?

C H A B O D . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C H A B O D . Vorrei chiedere alla cortesia del collega Oliva un chiarimento, cioè vorrei sapere se quella tale parolina « od », tra le parole « straordinarie » e « imprevedibili », sia voluta, o sia invece un errore di stampa al posto di « ed ». Nel caso che si tratti di un errore di stampa al posto di « ed », posso essere d'accordo; ma se si tratta di un « od » voluto, incomincio a diventare perplesso, perchè allora la disposizione diviene un po' troppo lata ed elastica. Se c'è una contrapposizione tra cause straordinarie e cause imprevedibili, allora le cause straordinarie potevano anche non essere imprevedibili, per cui, secondo me, si determina una eccessiva elasticità nella norma.

Vorrei pertanto pregare il collega Oliva di chiarirmi la reale portata del suo emendamento.

O T T O L E N G H I Signor Presidente, mi sembra che la questione potrebbe essere facilmente risolta adottando la formula: « causa di forza maggiore ».

P R E S I D E N T E . Comunico che i senatori Roda ed altri hanno proposto due emendamenti all'articolo 4-bis dei senatori Amigoni, Oliva ed altri: il primo tendente a sostituire alle parole « cause straordinarie od imprevedibili », le altre « cause di forza maggiore »; il secondo tendente ad aggiungere al primo comma dopo le parole « eccedenti tale percentuale », le altre, « fino alla concorrenza massima del 12 per cento ».

Il senatore Roda ha facoltà di illustrare questi emendamenti.

R O D A . Ho proposto la sostituzione della formulazione « cause straordinarie od imprevedibili » poichè si tratta di una formulazione quanto mai generica, mentre l'altra « cause di forza maggiore » è quella più precisa prevista anche dal nostro Codice. Circa la misura del 12 per cento: debbo dire che

noi qui andiamo in discesa, dalle Dolomiti in pianura, a ruota libera e senza freni, con questo emendamento. Perchè? Perchè sappiamo che tutte le volte che si verificherà una causa di forza maggiore, se verrà accettata la nostra soluzione, oltre il 5 per cento, si potrà andare anche all'infinito. L'aumento potrà anche essere del 100 per cento! Ed allora se non arrestiamo questa ruota libera andremo a finire a romperci l'osso del collo.

In altri termini, il rischio derivante da cause straordinarie od imprevedibili, come dice la legge, potrà verificarsi per un solo lotto dell'intera autostrada data in appalto per la costruzione, non già per tutta l'autostrada! Allora non è giusto accordare un aumento sino al 12 per cento su tutto il costo dell'autostrada, quando la causa straordinaria od imprevista non potrà mai interessare tutto il percorso dato in appalto, ma bensì uno o due lotti al massimo, quindi una frazione minima del costo complessivo.

Nella legge, a parer nostro, dobbiamo inserire il concetto di « causa di forza maggiore » e solo così ci svincoleremo da pretese arbitrarie dei costruttori pronti a trovare l'imprevisto anche quando tutto era perfettamente prevedibile.

O L I V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

O L I V A . Vorrei rispondere al senatore Chabod che, anche se quell'« od » non è un errore di stampa, sono lieto di accedere alla modifica in « ed », pur avendo la sensazione che noi rischiamo di fare opera di non perfetta giustizia ed equità. Infatti la norma da noi proposta è ispirata ad un concetto di equità: non bisogna castigare inutilmente chi sia soggetto ad eventi straordinari od imprevedibili. Siccome è già previsto che un primo 5 per cento delle maggiori spese eventuali debba essere assorbito come rischio dell'impresa, non è davvero il caso di fare il processo alle intenzioni del concessionario che dovesse trovarsi di fronte ad eventi sia straordinari sia imprevedibili, i quali — per avventura — potrebbero anche sorpassare il 5 per cento. Comunque accetto la trasformazione di « od », in « ed » ma non sono del pa-

rere di accettare la limitazione del 12 per cento, perchè mi pare che essa non abbia base nei concetti di equità ai quali noi vogliamo uniformarci. Quanto ad accettare, invece, il riferimento alle cause di forza maggiore, mi permetto di osservare che qui siamo in un campo assolutamente diverso. Il fatto stesso che il senatore Chabod abbia chiesto una semplice modifica letterale (e non una sostituzione radicale) della formula da me proposta, mi fa pensare che egli pure sia dell'idea che il concetto della « forza maggiore » qui non deve entrarci assolutamente. Il mio parere sarebbe quello di mantenere la dizione così com'è, trasformando l'« od » in « ed ».

O T T O L E N G H I . 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 . Per maggiore rapidità, dichiaro, d'accordo con il collega Roda, che ritiriamo la proposta di adottare la formula: « causa di forza maggiore ».

Resta quindi fermo il testo proposto dal senatore Oliva, però senza l'alternativa, cioè con la formula: « cause straordinarie ed imprevedibili ».

O L I V A . D'accordo.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'articolo 4-bis proposto dai senatori Amigoni, Oliva ed altri.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione è d'accordo su questo testo.

Per quanto riguarda la fissazione del massimo del 12 per cento, se noi intendiamo che in queste cause straordinarie e imprevedibili sia compresa anche la forza maggiore, è evidente che ad essa non possiamo porre dei limiti. Potremo lamentarci il giorno che dovesse accadere, e speriamo che non capiti mai, di superare il 12 per cento, ma porre dei limiti alla « forza maggiore » è assurdo.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo è d'accordo.

P R E S I D E N T E . Senatore Roda, insiste sulla modifica da lei proposta?

R O D A . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'articolo aggiuntivo 4-bis, con la sostituzione delle parole: « cause straordinarie od imprevedibili », con le altre « cause straordinarie ed imprevedibili ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'articolo 4, con la premessa delle parole: « Salvo quanto disposto dal successivo articolo 4-bis ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Comunico che i senatori Solari, Oliva, Fortunati ed altri hanno presentato in sostituzione dell'articolo aggiuntivo 2-bis, già ritirato, il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

impegna il Governo a comunicare al Parlamento, con relazione scritta annuale, il programma di attuazione delle opere previste dal presente disegno di legge e lo stato di avanzamento dei lavori delle opere già concesse ».

Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Passiamo all'articolo 5. Se ne dia lettura.

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

Art. 5.

Per le autostrade a pedaggio il Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., fissa con proprio decreto le tariffe di pedaggio su base unificata commisurandole all'economia dei trasporti, anche in rapporto alle situazioni ambientali.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Roda, Solari, Bardellini e Ottolenghi. Se ne dia lettura.

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

Dopo le parole : « di concerto con quello del Tesoro » *inserire le altre* : « e di concerto con una apposita commissione parlamentare ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda, ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R O D A . Dico subito, onorevole Presidente, che è subentrato in noi un pentimento, il che testimonia della nostra obiettività. Ci siamo resi conto che una Commissione parlamentare non è la più appropriata ad entrare nel merito delle tariffe. Riconosciamo il nostro piccolo errore e ritiriamo l'emendamento. Prendetene esempio, onorevoli colleghi della maggioranza, e fate altrettanto anche voi con i vostri errori! (*Commenti ed applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Sull'articolo 5 è stato presentato anche un emendamento da parte dei senatori Gaiani, Sacchetti e Fortunati. Se ne dia lettura.

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

Dopo le parole : « di concerto con quello del tesoro » *inserire le altre* « e dei trasporti, sentite le Regioni, le Amministrazioni provinciali e le Camere di commercio interessate ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Gaiani ha facoltà di illustrare questo emendamento.

G A I A N I . Insisto sull'emendamento, perchè mi pare che, attraverso di esso, si possa veramente stabilire una tariffa equa e corrispondente alle condizioni sociali ed economiche delle zone attraversate dall'autostrada. Il concerto con il Ministro dei trasporti mi pare che sia pacifico, dato l'evidente interesse che quel Dicastero ha alla questione; d'altra parte le Regioni, le Amministrazioni provinciali e le Camere di commercio ci sembrano gli enti più idonei ad esprimere un parere il più obiettivo possibile.

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

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. La Commissione si rimette al parere del Governo. È nostra opinione, però, che una definizione di tariffe non dobbiamo affidarla ad un organo troppo complesso. È evidente che il Governo, prima di decidere una tariffa, si informerà presso il Ministero dei trasporti ed altri enti, ma non riteniamo che il Governo debba attendere il lavoro di una Commissione così complessa.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. In Commissione abbiamo già discusso lungamente di questo problema. La fissazione di questo parametro è indubbiamente un elemento piuttosto complesso ed è quindi logico che si tenga conto di situazioni ambientali in rapporto alle necessità. Questo è il concetto che desidero esprimere: il pedaggio deve sempre lasciare un margine di utilità al passaggio sull'autostrada. Questo è il criterio sostanziale, che è espresso in modo sufficiente nell'articolo 5, così come la Commissione lo ha elaborato. Quindi pregherei di restare al testo proposto dalla Commissione per l'articolo 5.

P R E S I D E N T E . Senatore Gaiani, insiste nell'emendamento?

G A I A N I . Mi pare che la risposta del relatore non sia pertinente, perchè qui non si tratta di istituire un nuovo organo, si tratta semplicemente del fatto che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dei trasporti, deve sentire le Regioni, le Amministrazioni provinciali e le Camere di commercio interessate. Mi pare sia necessario che il Governo si informi prima di decidere.

C O R B E L L I N I . Lo fa.

G A I A N I . Se lo mettiamo nella legge, lo farà, diversamente potrà anche non farlo, mentre noi vogliamo stabilire tariffe che corrispondano alle situazioni ambientali. Insisto quindi per la votazione dell'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento dei senatori Gaiani, Sacchetti e Fortunati, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue un emendamento del senatore D'Albora, tendente ad inserire, dopo le parole: « tariffe di pedaggio su base unificata », le altre: « e differenziate nei confronti delle percorrenze ».

Il senatore D'Albora ha facoltà di svolgerlo.

D ' A L B O R A . Non credo che l'emendamento abbia bisogno di illustrazione. Come le ferrovie dello Stato applicano tariffe differenziate, così credo che queste tariffe debbano essere applicate anche sulle autostrade.

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

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. L'emendamento ci sembra superfluo: è evidente che una tariffa debba essere differenziata in rapporto alla percorrenza.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare il senatore D'Albora di non insistere: nel calcolo dei pedaggi, il concetto che egli ha espresso inciderà inevitabilmente.

P R E S I D E N T E . Senatore D'Albora, insiste nell'emendamento?

D ' A L B O R A . Non insisto.

P R E S I D E N T E . I senatori Roda, Solari, Bardellini e Ottolenghi hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere il seguente comma: « il coefficiente delle tariffe di pedaggio sarà configurato in armonia col concetto della tariffa differenziale tra le lunghe distanze ».

Il senatore Roda ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R O D A . Il concetto è semplicissimo: il prezzo è inversamente proporzionale alla lunghezza del tragitto; ed è un concetto che deve vincolare, perchè se noi prendiamo atto di quanto è avvenuto fino ad oggi, e soprattutto delle tariffe messe in atto sulla Milano-Firenze, ci accorgiamo che la società concessionaria ha dovuto riconoscere che le tariffe erano troppo alte. Ora, nella sua relazione, la società dice: abbiamo ribassato. Ma badate che una critica fondamentale che noi muoviamo alle tariffe dell'autostrada del sole è questa: perchè molti utenti non se ne servono? Perchè pagano una tariffa proporzionale? Il difetto sta nel manico e la società concessionaria quando ci dice: abbiamo diminuito le tariffe dalle 9 lire alle 6 lire per chilometro per determinate vetture e così via, non ha risolto niente, perchè il problema è un altro. Il problema è questo: quando l'autostrada del sole sarà completa, io non dovrò pagare, da Milano a Napoli, esattamente il doppio di quello che pagherò da Milano a Firenze. Siccome Firenze è la città mediana del percorso Milano-Napoli, dovrò pagare, evidentemente, se vogliamo richiamare traffico sulle autostrade, una tariffa inferiore al prezzo proporzionale al chilometraggio.

E questo concetto, onorevole Ministro, io si deve introdurre. Se, invece, lasciamo fare ai concessionari, questi faranno quello che hanno fatto fino ad oggi: applicheranno una tariffa proporzionale, con i bei risultati constatati sulla Milano-Firenze. L'esperienza deve insegnare qualcosa o no?

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

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Vorrei pregare i colleghi di tener presente che l'ammontare delle tariffe, evidentemente, deve essere indicato in modo preciso prima della conclusione del disciplinare di concessione, perchè solo in base alla conoscenza delle tariffe può essere fatto il piano finanziario; infatti le caratteristiche delle tariffe finiranno per incidere sull'entità del contributo.

Teniamo anche presente che l'ideale espresso ed auspicato è che le autostrade siano senza pedaggio; però abbiamo anche detto che, piuttosto che non avere autostrade, dobbiamo per ora rassegnarci al pagamento di un pedaggio. Quale ne sarà l'importo?

Nello studio delle tariffe penso che l'accoglimento di questo criterio della differenzialità non sia difficile, ma crei delle preoccupazioni, perchè potrebbe, in sede di previsioni, ridurre le entrate e, quindi, comportare la necessità di maggiori contributi.

Vi è, però, un temperamento che sarà dato dalla pratica. Infatti, se risulterà vero quanto dice il senatore Roda, sarà lo stesso concessionario a proporre, ad esempio, per il tratto Milano-Napoli una tariffa chilometricamente inferiore a quella stabilita per il tratto Milano-Firenze e a trovare l'*optimum* in questa scala di differenzialità; e sarà quindi il concessionario stesso, per primo, a domandare che il Ministero approvi una tariffa differenziale. Sostanzialmente, a me sembra che il criterio di differenzialità sia giusto, ma va usato con accortezza, perchè, se imponiamo preventivamente questa differenzialità, daremo luogo ad un calcolo delle entrate inferiore a quella che forse sarà la realtà e, conseguentemente, ad un aumento del contributo.

Ritengo, quindi, che si debba tener presente la questione, ma sono convinto che sarà il concessionario stesso ad aderire volentieri o alla pressione del Governo o, un giorno, alla pressione dell'opinione pubblica, quando si renderà conto che alla differenzialità corrisponde una maggiore entrata o, quanto meno, un equilibrio delle entrate.

Concludendo, suggerirei di restare al testo proposto.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. A me pare che l'emendamento Roda sia analogo a quello presentato dal senatore D'Albora; pertanto, gli argomenti svolti per invitare il senatore D'Albora a ritirare il suo emendamento, valgono anche nei confronti dell'emendamento del senatore Roda, che pregherei di non insistere nella sua proposta.

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda insiste sul suo emendamento?

R O D A . Non insisto e lo ritiro, purchè il Governo lo accetti come raccomandazione.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già fatto in precedenza una dichiarazione in questo senso.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo articolo 5. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

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

Art. 6.

A decorrere dal terzo anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di triennio fino alla scadenza delle concessioni, il gettito complessivo dei diritti di pedaggio, al netto delle spese di esercizio per la parte eccedente il 5 per cento di quello complessivo previsto nel piano finanziario delle convenzioni, sarà devoluto allo Stato.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Amigoni, Oliva, Corbellini, Se ne dia lettura.

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

« Sostituire le parole iniziali: " A decorrere dal terzo anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di triennio fino alla scadenza delle concessioni " con le altre: " A decorrere dal compimento del quinto anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione " ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Oliva ha facoltà di illustrare questo emendamento

O L I V A . Onorevoli colleghi, con questo emendamento si vuole assicurare alle concessionarie un sufficiente periodo iniziale di franchigia. Successivamente, anzichè fare le revisioni ogni 3 anni, si propone di farle ogni 5 anni, al fine di permettere che le differenze di introiti da anno ad anno possano compensarsi entro un periodo sufficiente-

mente lungo. La revisione ogni cinque anni non significa però necessariamente che le concessionarie debbano dare un minor provento al bilancio dello Stato. Anzi, la compensazione può avvenire anche in senso favorevole allo Stato.

R O D A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . La solita storia: siamo di fronte all'ennesimo *cadeau* che concediamo alle aziende concessionarie.

Io potrei anche essere d'accordo con le argomentazioni del collega Oliva se il collega venisse qui con un consuntivo di costi, in altri termini se mi dimostrasse che per forza di cose, dato le oscillazioni che si verificano, è necessario fare una revisione ogni 5 anni.

La verità è però che le autostrade oggi in esercizio chiudono in utile. A me sembra, appunto perchè siamo nei primi anni di gestione, che bisognerebbe avere degli elementi precisi di costo: è quindi necessaria una rilevazione abbastanza ravvicinata. Proprio nei primi anni dobbiamo tastare il polso alle concessionarie più frequentemente, così come tutte le volte che ci troviamo di fronte a un malato che non è entrato in fase di convalescenza la temperatura gliela misuriamo ogni ora. Solo successivamente, quando si avvia alla guarigione, possiamo misurarli anche una sola volta al giorno.

In questo caso, se fosse possibile, bisognerebbe rivedere costi e ricavi di queste concessioni — e sarebbe possibile farlo con una organizzazione statale moderna — tutti gli anni.

O L I V A . Sarebbe ingiusto: un anno potrebbe andar bene e un anno male.

R O D A . Ma le medie, allora, a che cosa servono? Del resto, se voi aveste letto la relazione al bilancio 1960 della concessionaria Milano-Firenze, avreste trovato un grafico in cui si nota l'aumento dei ricavi lordi di anno in anno. Leggiamole queste relazioni che sono frutto di esperienza. Siccome un controllo su bilanci di questo tipo è

facile e preciso, facciamolo il più frequentemente possibile, attraverso i nostri funzionari.

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 . Onorevoli colleghi, rileggiamo il testo presentato dal Governo: « A decorrere dal terzo anno di apertura al traffico, e successivamente ad ogni scadenza di triennio, fino alla scadenza delle concessioni, il gettito complessivo dei diritti di pedaggio, al netto delle spese di esercizio, per la parte eccedente il 5 per cento di quello complessivo previsto nel piano finanziario delle convenzioni, sarà devoluto allo Stato ».

Quindi la fattispecie, come dicono i giuristi, si presenta come segue: piano finanziario delle concessioni; contribuzione dello Stato in base a determinate previsioni di costi e ricavi. Su questa base, dopo il terzo anno, si comincia a controllare se i diritti di pedaggio superano le spese di esercizio (se non le superano, non si discute). Ora, se l'attivo eccede più del 5 per cento quello previsto nel piano finanziario, si attua la devoluzione allo Stato. Perchè non ci dovrebbe essere questa devoluzione?

Le opere sono state eseguite col contributo dello Stato, il contributo è stato calcolato con riferimento ad un piano finanziario. Se le previsioni di questo piano risultano inferiori al gettito complessivo reale, è chiaro che lo Stato deve intervenire, a meno che non si voglia rivedere la quota di contribuzione determinata all'inizio. Allora si dice: perchè non aspettare 5 anni? Io domanderei invece: perchè non si fa il controllo subito dopo il primo anno? (*Interruzione del senatore Oliva*). Con l'articolo 4-bis voi vi siete già preoccupati delle eventuali passività: se le cose vanno male, se si presentano spese imprevedibili e straordinarie, pagherà lo Stato. In questo articolo, invece, si tratta degli introiti imprevisi: essi dovrebbero rimanere alle società concessionarie, non per 3 ma per 5 anni. Perchè?

È chiaro che il senatore Oliva ha sempre gli occhi rivolti a una determinata autostrada e vuole disciplinare tutto in funzione di

essa. Invece le norme debbono essere di carattere generale, perchè le autostrade non sono gestite soltanto da Comuni e Provincie. Dirò anzi che quei Comuni e quelle Provincie che si sono addossati quel carico hanno fatto malissimo. (*Interruzione del senatore Oliva*). Essi hanno infatti rinunciato ad altri investimenti.

O L I V A . Chi lo dice?

F O R T U N A T I . Abbia pazienza: se hanno sopportato quella spesa, è evidente che hanno dovuto rinunciare a quelle altre spese che avrebbero potuto fare con stanziamenti di pari importo. È difficile, senatore Oliva, che i suoi Comuni moltiplichino i pani e i pesci! È evidente, dunque, che determinate attività sono state contenute, per consentire gli « investimenti » autostradali.

A parte ciò, il punto è che noi dobbiamo disciplinare una situazione di carattere generale, nella quale anche i privati gestiscono autostrade. E i privati, per quanti controlli si possano pensare, quando si arriverà alla concessione del contributo, presenteranno all'approvazione un piano finanziario tale per cui le spese risulteranno sempre superiori a quelle reali. Credo che ormai, dopo tanti anni di esperienza diretta di pubblica amministrazione, queste cose si conoscano e si possano far conoscere con estrema franchezza! Dirò anche che bisogna modificare molte delle norme che regolano l'attività degli organi centrali e periferici della sua Amministrazione, onorevole Ministro, poichè stanno avvenendo, nel campo delle costruzioni sovvenzionate da parte dello Stato, fatti che scuotono l'opinione pubblica. Infatti, non si riesce francamente a capire come, di fronte a determinati progetti redatti da organi tecnici dello Stato, si possono verificare delle proposte di riduzione dei costi anche del 30-40 per cento, per poi vedere approvate le variazioni per spese imprevedibili!

Ritengo pertanto che noi dobbiamo rimanere fermi al testo governativo, il quale, secondo me, rappresenta già una concessione di favore.

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 . Vorrei semplicemente pregare il collega Oliva di ritirare il suo emendamento, perchè le osservazioni fatte sia dal collega Roda sia dal collega Fortunati sono quanto mai legittime e giustificate. Dichiaro che voterò contro l'emendamento, se non verrà ritirato.

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

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Ritengo personalmente che sia bene chiarire alcuni aspetti della questione. In primo luogo, non bisogna fare confusione tra costo di costruzione e costo di esercizio; e l'articolo 4-*bis* si riferisce al costo di costruzione, a imprevisti di costruzione e non a imprevisti di esercizio. In secondo luogo, quando si fanno i piani per avere i contributi, è più facile che i preventivi di incasso siano errati in difetto che non in eccesso, perchè, se uno prevede di incassare poco, allora potrà avere un contributo maggiore. In terzo luogo, la disposizione di cui all'articolo 6 serve a creare una modesta compensazione per le annate nelle quali si verificassero delle perdite. Non è stato previsto, infatti, che cosa può succedere quando il concessionario va in perdita per qualche anno durante lo esercizio della concessione.

Detto questo, la Commissione si rimette al parere del Governo e alla decisione del Senato.

Z A C C A G N I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che questo emendamento abbia due aspetti fondamentali, uno concernente l'aumento del periodo franco iniziale dai tre ai cinque anni, l'altro concernente la periodicità delle revisioni successive che dovrebbero essere fatte ogni cinque anni, anzichè ogni tre.

Vorrei dire subito che il secondo aspetto mi trova perfettamente d'accordo, perchè sostanzialmente offre la possibilità di dare delle compensazioni su cinque anni invece che su tre, e nelle successive revisioni, se si verifica un anno deficitario su tre, non si at-

tua alcuna compensazione, mentre se capita un anno deficitario su cinque la compensazione si fa. Mi sembra quindi che questa possa essere una buona disposizione.

Vorrei pregare però i senatori Amigoni e Oliva di non insistere per l'aumento del primo periodo franco a cinque anni, perchè, nell'ipotesi che non siano stati fatti esattamente i calcoli, si partirebbe già in posizioni di utili e di profitto, mentre mi sembra che sia più opportuno non chiudere gli occhi per troppo tempo di fronte a tali questioni.

Vorrei pregare pertanto i presentatori di limitare l'emendamento a questa dizione: « A decorrere dal compimento del terzo anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione ».

O L I V A . Aderisco senz'altro alla preghiera dell'onorevole Ministro.

R O D A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O D A . Onorevoli colleghi, abbiamo fatto una lunga discussione su questo emendamento, ma io debbo confessare con tutta umiltà che la discussione è stata completamente inutile, perchè io non credo affatto — e ve lo dimostrerò — alla possibile applicazione di questo articolo di legge. Sia che si rilevi il reddito e lo si determini dopo un anno, sia dopo tre, sia dopo cinque, lo Stato non introiterà mai un centesimo in virtù di questo articolo. Perchè per non versare nè oggi nè mai basterà che la società concessionaria configuri un preventivo reale ad esempio di introiti lordi in « x » anni e poi presenti nel contratto di appalto di concessione un altro preventivo addomesticato. (*Interruzioni da centro*). Sì, onorevoli colleghi: come è già avvenuto per la società concessionaria della Milano-Firenze. In questo caso, se stiamo ai preventivi di introiti lordi presentati dalla società concessionaria, vediamo che essi hanno previsto circa il doppio di quanto venne poi realizzato. Allora è chiaro che, se noi avessimo dovuto applicare

l'articolo 6 alle stime di preventivo della società concessionaria Milano-Napoli, prima di introitare il 5 per cento sull'eccedenza del preventivo avremmo dovuto aspettare non sappiamo quanti anni: certamente molti, dato che il preventivo è stato tenuto assai alto e, artatamente o no, la società concessionaria ha considerato un preventivo di introiti lordi di gran lunga superiore alla realtà. Se tutte le concessionarie si regolassero di questo passo, lo Stato non introiterà mai niente, perchè non si arriverà mai a superare quanto è stato esageratamente iscritto nel preventivo di introiti lordi.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo all'articolo 6 proposto dai senatori Amigoni, Oliva e Corbellini, con la modifica suggerita dall'onorevole Ministro. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Presentazione di disegno di legge

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 nome del Presidente del Consiglio dei ministri, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Integrazione e modifiche della legge 26 novembre 1955, n. 1177, sui provvedimenti straordinari per la Calabria » (1589).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione del predetto disegno di legge che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di mozioni

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

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

Il Senato,

considerato lo sviluppo della RAI-TV e la sua grande e sempre crescente importanza come strumento di informazione e di cultura;

considerato che la Corte costituzionale nella sua sentenza del 13 luglio 1960, n. 59, ha affermato essere legittimo il monopolio statale in quanto costituisce, nelle condizioni attuali, il mezzo migliore per assicurare a tutti i cittadini il diritto di esprimere il proprio pensiero e di ricevere notizie e nozioni obiettive su tutte le questioni culturali, pubbliche e sociali;

considerato che la legislazione sulla RAI-TV deve essere adeguata alle sue funzioni pubbliche in corrispondenza ai tempi in sempre più rapida evoluzione,

invita il Governo a far opera affinché vengano discussi in Parlamento i progetti di legge già da tempo presentati, chiarificando il proprio pensiero ed i propri orientamenti,

e nel frattempo a prendere tutti i provvedimenti di sua competenza affinché nel Consiglio di amministrazione della RAI-TV siano compresi rappresentanti di tutti i partiti politici, e negli organi direttivi e redazionali siano inclusi intellettuali e giornalisti capaci, senza discriminazione politica, in modo che si stabiliscano equilibri e reciproco controllo,

affinchè l'attuale comitato per i programmi sia messo in grado di esercitare veramente la sua funzione di direzione e di controllo,

affinchè l'obiettività e l'imparzialità diventino qualità effettive e quotidiane di tutte le rubriche della RAI-TV,

affinchè siano chiamati nelle varie rubriche (sindacali, agrarie, eccetera) rappresentanti di tutte le organizzazioni sindacali, cooperative, eccetera,

affinchè la Tribuna politica sia migliorata in modo da offrire a tutti i cittadini panorami sempre più completi delle posizioni assunte di volta in volta dai partiti o gruppi parlamentari sulle varie questioni attuali e d'importanza nazionale,

affinchè tutte le associazioni culturali, professionali, eccetera, possano usufruire della RAI-TV;

considerando l'imminente apertura del secondo canale, il Senato invita il Governo ad informare il Parlamento sulle direttive che saranno seguite per la sua utilizzazione, affinché con tale sviluppo la RAI-TV diventi sempre più strumento obiettivo ed imparziale di cultura, di informazione, di divertimento (33).

PASTORE, VALENZI, LUPORINI, BERTI, DONINI, PALERMO, SPANO, GRANATA, MENCARAGLIA, MAMMUCARI, GIANQUINTO, CECCHI, GRAMEGNA

Annunzio di interrogazioni

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

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

Al Ministro dell'interno, per sapere se rispondano a verità le voci secondo le quali la legge n. 5 del 10 febbraio 1961, abrogazione della legislazione sulla emigrazione interna e contro l'urbanesimo, abbia finora trovato scarsissima applicazione.

E per sapere inoltre se e quali provvedimenti si intendano prendere per la popolarizzazione di detta legge e per eliminare gli intralci burocratici che, spesse volte, ritardano l'evasione delle pratiche e scoraggiano gli interessati a presentare la domanda per la residenza (1176).

SPEZZANO

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere il suo pensiero ed i suoi orientamenti al fine di rimuovere le cause delle agitazioni in corso nelle Università (1177).

MACAGGI, CALEFFI

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se, di fronte allo sciopero di numerose maestranze del settore del cemento e del fibrocemento, indetto dalle organizzazioni sindacali per ottenere miglioramenti salariali e riduzione di orario, non si ritenga opportuno anticipare la convocazione delle parti, indetta per martedì 13 giugno 1961, precisando che a tale tentativo di comporre la vertenza, da esperirsi dal Ministero del lavoro, debbano partecipare, oltre ai sindacati e all'Italcementi, anche l'Eternit e la Milanese e Azzi (2428).

DESANA

**Ordine del giorno
per le sedute di venerdì 9 giugno 1961**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, venerdì 9 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali (1378).

II. Discussione dei disegni di legge:

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

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

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme sulla cittadinanza (991).

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

IV. Discussione dei disegni di legge:

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

1. Revisione della tabella C) allegata alla legge 16 giugno 1959, n. 1045, concernente la scorta dei medicinali e presidi vari di cui devono essere dotate le navi da carico addette a viaggi di lungo corso (906).

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

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

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

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

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

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

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

V. Svolgimento della interpellanza:

LUPORINI (DONINI, FORTUNATI, PESENTI).

— *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione.* —

Per sapere se non ritengano necessario informare immediatamente il Parlamento sulla gravissima crisi che si è creata nelle Università italiane;

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

tifica e uno sviluppo della vita democratica e culturale dell'Università degno di un Paese moderno (450).

e della interrogazione:

MACAGGI (CALEFFI). — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere il suo pensiero ed i suoi orientamenti al fine di rimuovere le cause delle agitazioni in corso nelle Università (1177).

La seduta è tolta (ore 21).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari