

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 1955

(38<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

Disegno di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-  
Urgenza) (Seguito della discussione):

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| PRESIDENTE, <i>relatore</i> . . . . .                 | Pag. 649, 654, 665              |
| BARBARO . . . . .                                     | 649, 653, 660                   |
| BUIZZA . . . . .                                      | 653, 654, 655, 657, 665         |
| CERABONA . . . . .                                    | 653, 654, 655                   |
| FERRARI . . . . .                                     | 657, 658                        |
| MERLIN . . . . .                                      | 664, 665                        |
| PORCELLINI . . . . .                                  | 655, 657                        |
| ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . . | 653, 657,<br>658, 659, 660, 662 |
| TARTUFOLE . . . . .                                   | 662                             |
| VACCARO . . . . .                                     | 659, 660                        |

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti in senatori: Barbaro, Buizza, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Flecchia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Focaccia è sostituito dal senatore Tartufole.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, intervengono i senatori Busoni, Ferrari e Merlin Umberto.

Interviene, inoltre, il Ministro dei lavori pubblici Romita.

PORCELLINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Costruzione di autostrade e strade » (788-  
Urgenza).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione di autostrade e strade ».

Proseguiamo, nella odierna seduta, la discussione generale.

BARBARO. Onorevoli colleghi, anzitutto mi corre l'obbligo di dare atto all'onorevole Ministro della sua solerzia nell'aver presentato al Parlamento un disegno di legge che prevede un piano così grandioso.

Al tempo stesso, chiediamo però che anche l'onorevole Ministro riconosca la necessità del finanziamento integrale di queste opere. Bisogna, altresì, oltre che finanziare le opere, accorciare i tempi, perchè il programma di queste costruzioni è troppo diluito nel tempo. Ed occorre inoltre predisporre anche con maggiore larghezza i piani, perchè sono piani relativi ad opere di importanza, direi, storica, piani che rivestono grande importanza per

tutto il nostro Paese. Non ho mai fatto e non farò questioni tra Nord e Sud; questioni che ripugnano alla mia mentalità ed anche al nostro interesse, chè noi in tanto valiamo in quanto siamo fusi in una grande Nazione.

Ho sempre studiato i grandi problemi ferroviari ed autostradali nell'interesse di tutte e due le zone estreme d'Italia: però non si può non sottolineare una profonda differenza in questo interessante piano, che l'onorevole Ministro ci sottopone per l'approvazione. Basta una occhiata per accorgersi del trattamento diverso fatto alla zona settentrionale nei confronti di quella meridionale; e invece i bisogni sono maggiori nel Sud e nel Sud le Amministrazioni provinciali al pari di quelle del Nord sono prontissime ad intervenire con tutti i propri mezzi per suscitare queste opere, così come ha deliberato la provincia di Siena, di cui abbiamo apprezzato quella giusta deliberazione, in cui si afferma che queste opere vanno fatte prevalentemente dagli enti pubblici e non dai privati.

Sono però i grandi collegamenti, autostradali e ferroviari, quelli che maggiormente mi interessano. Se è vero, onorevoli senatori, come è vero, che quella che io ho sempre chiamato la rivoluzione dei trasporti, ha trasformato l'economia dei popoli moderni, è anche vero che i problemi delle comunicazioni sono importanti e vitali quanto delicati, perchè da essi dipende la vita e l'avvenire di intere popolazioni.

I motori hanno trasformato i popoli moderni creando un sistema vascolare e quasi sanguigno, che alimenta tutta l'umanità. Ammesso questo problema delle comunicazioni, sia esso ferroviario, marittimo o aereo, guai però a sbagliare, cioè a favorire una zona a danno di altre. Noi creiamo il benessere in quella zona e contemporaneamente creiamo un disagio nelle zone che trascuriamo, perchè tutta la vita moderna dipende dai trasporti. E vi pregherei, senza fare apocalittiche dichiarazioni, di considerare che se tutti i traffici del mondo si fermassero, ritorneremmo all'economia individuale, e soprattutto chiusa, che non ha nulla a che vedere con l'economia moderna.

Bisogna quindi stare attentissimi a non creare dei privilegi, ma bisogna cercare invece

di equilibrare le situazioni, di perequare tutte le zone della Penisola.

Ora quali sono, onorevoli senatori, le arterie più importanti del territorio italiano? Evidentemente sono quelle che corrispondono alla direzione dei meridiani. Essendo quanto mai allungata la penisola italiana, occorre operare evidentemente nel senso dei meridiani, più che nel senso dei paralleli, per quanto concerne le comunicazioni. È una questione di geografia economica estremamente semplice! Del resto anche i traffici in tutto il mondo sono orientati nel senso dei meridiani e non nel senso dei paralleli, perchè i climi cambiano e quindi c'è diversità dei prodotti in funzione dei meridiani e non dei paralleli. E poi l'Italia è orientata nel senso dei meridiani e quindi le maggiori arterie sono quelle che corrispondono alla lunghezza del territorio italiano.

In un ordine del giorno, che ebbe l'onore di essere accolto dal Governo, ho avuto l'occasione di prospettare questo concetto. Dice, tra l'altro questo ordine del giorno: « Il Senato... invita il Governo, in primo luogo, a esaminare con adeguata larghezza di visione e di studi, a decisamente affrontare e risolvere in pieno, anche se con gradualità, il complesso problema dei grandi collegamenti, oltre che aerei e marittimi, si intende, ferroviari e autostradali fra il Nord ed il Sud, i quali in sostanza sono su due sole grandi direttrici, e cioè quella dell'Est e quella dell'Ovest, e precisamente la Milano-Bologna-Ancona-Pescara-Bari-Catanzaro-Reggio, e la Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Reggio a cui si innestano, il che è ovvio, le diramazioni rispettivamente per Genova e per Torino e per Venezia e Trieste; in secondo luogo, a concretamente provvedere — oltre che alla sistemazione e alla valorizzazione delle due linee ferroviarie relative, la jonico-adriatica e la tirrenica, che debbono anche nella parte meridionale essere potenziate al massimo e raddoppiate ed interamente elettrificate — alla costruzione contemporanea e in parallelo di due autostrade, che dovrebbero risultare dallo sdoppiamento della grande autostrada Brennero-Reggio, ed essere della stessa larghezza e delle stesse caratteristiche anche a sud di Napoli e Bari e che avrebbero lo scopo fondamentale di allacciare e fecondare tutte le vaste e importantissime zone

costiere orientali ed occidentali, raggiungendo dai due lati Reggio, e perciò il centro del Mediterraneo e la Sicilia, la quale per la sua importanza, per la sua funzione nel passato, nel presente e soprattutto nell'avvenire, deve essere lungo tutti i tre lati percorsa da modernissime autostrade, che dovranno attraversarla e fecondarla anche trasversalmente».

Questo, onorevole Ministro, è il mio concetto fondamentale su cui non mi attardo ulteriormente. Naturalmente non si può non ricordare, a questo proposito, che quella grande autostrada che possiamo chiamare o che si chiama l'autostrada Brennero-Reggio, è prevista finanche dai protocolli dell'O.N.U., come la prima arteria europea di interesse non solo nazionale, o internazionale, ma addirittura continentale.

Quale è la differenza, a proposito dello sdoppiamento che io propongo, tra l'adriatica e la tirrenica? È diversa la situazione, è inutile nasconderselo: la tirrenica attraversa continuamente gli Appennini, che gravitano tutti sul versante occidentale della Penisola; la jonico-adriatica « prende invece in giro » gli Appennini, senza mai attraversarli, perchè dal lato jonico-adriatico quasi non vi sono propaggini dell'Appennino. Quindi diversa situazione dal punto di vista topografico, diverso costo per le linee ferroviarie, diverso costo per le linee autostradali, benchè siano simili le funzioni.

Qui si tratta, onorevoli colleghi, di collegare con la Sicilia e la Calabria la Puglia, la Basilicata, la Campania e tutto il resto d'Italia e d'Europa: noi non facciamo questioni assolutamente locali o almeno la questione locale sparisce nella visione generale. Per noi è tutta l'Italia e particolarmente la Calabria, che costituisce un pontile meraviglioso proteso nel Mediterraneo verso Suez, l'Africa, l'Oriente. Quando chiediamo questi collegamenti, li chiediamo per servire quel che è l'insieme dei traffici di tutte le regioni italiane e particolarmente della Sicilia, di tutto il centro del Mediterraneo, che deve gravitare, volere o non volere, sull'Italia, altrimenti si abbasserà il livello della civiltà mediterranea.

Quindi la nostra richiesta serve interessi superiori, cioè serve ai grandi traffici tra il centro del Mediterraneo ed il nord d'Italia.

Ora concludendo (perchè mi piace la brevità soprattutto quando si ha l'onore di par-

lare a delle persone così intelligenti), noi chiediamo che sia dato, per le zone meridionali, un contributo maggiore di quello del 40 per cento, perchè riteniamo sia bene portare sul 50 per cento l'intervento del Governo per la costruzione di autostrade. In secondo luogo, riteniamo che sia bene studiare i due progetti, quello della linea tirrenica ed anche quello della linea jonico-adriatica, in maniera completa, così come io l'ho cercato di tracciare a complemento di quella cartina che ci ha cortesemente fornito l'onorevole Ministro. Per il lato tirrenico quasi siamo d'accordo; il tracciato fatto dall'onorevole Ministro arriva a Salerno e da Salerno va a Reggio, ma a questo punto bisogna aggiungere l'altro della linea jonico-adriatica, che arriva solo a Pescara e poi si converte in una strada allargata fino a Bari e a Taranto, ma da Taranto verso Reggio non c'è più nulla. Ed è proprio questa la zona più facile, è la zona delle bonifiche, è la zona di più antica civiltà, quella della Magna Grecia. Non voglio ricordare i nomi delle città che eccelsero in questa regione, quali Crotone, Reggio, Locri e Sibari, che è un prodigio di civiltà chiusa nel tempo, Sibari che determinò finanche la nascita di Pesto, perchè fu una colonia di Sibari. Ora quelle che furono le più antiche zone della nostra civiltà saranno riportate a nuova vita e si adegueranno al progresso dell'economia moderna quando con la legge che è stata fatta ora, quella della sistemazione dei torrenti, questi saranno imbrigliati, e lo potranno essere tutti, e sarà creata una nuova magnifica attività agricola. È una zona pianeggiante, è una zona senza ostacoli di montagne, è una zona in cui io, signor Ministro, siccome si deve fare anche la sistemazione ferroviaria, prenderei una striscia di 35 metri da Reggio a Taranto, e per una parte la dedicherei al raddoppio dei binari e per l'altra parte alla grande autostrada che finalmente ci collegherebbe al Nord.

Concludendo, richiamo l'ordine del giorno, che è stato approvato dal Senato ed accettato dal Governo nella discussione dell'ultimo bilancio dei Lavori pubblici, ed invito l'onorevole Ministro a voler almeno studiare tutte e due le soluzioni prospettate, cercando di realizzarle tutte e due nel più breve tempo possibile.

CERABONA. Sarò breve, perchè in fondo già si è detto molto sugli argomenti in discussione; sempre poco però, secondo me, per quel che merita questo disegno di legge.

Ottima intenzione, meravigliosa intenzione è stata quella dell'onorevole Ministro di voler affrontare questo grandissimo problema delle strade e delle autostrade, perchè se c'è una qualche cosa che difetta in Italia è proprio una organica azione per sistemare la viabilità stradale della Nazione. Ma il progetto di legge, come tutte le buone volontà quando non sono aiutate da mezzi adeguati, è stato costretto a mantenersi in una piccola sfera di azione. L'idea è precisa, ma l'azione manca. Non è con questa somministrazione di poche centinaia di milioni, perchè sono pochi di fronte alle opere che si vogliono attuare, che si può risolvere questo problema. Il Ministro ha manifestato, con la presentazione del disegno di legge, una grande volontà, una volontà che lo mette in prima linea nel voler adeguare i trasporti italiani al ritmo della civiltà, ma nell'attuazione manca a questo compito, e vi manca specialmente nel Sud. Non è una questione di campanilismo tra Nord e Sud; no, noi diciamo Sud in quanto con questa espressione identifichiamo una parte d'Italia, ma siamo sempre uniti, e sempre lo saremo con le grandi forze del Nord. Noi solo geograficamente parliamo di Nord, per indicare una zona, non per indicare un diverso animo, un diverso sentimento, una diversa volontà, perchè nessuno più di noi del Sud vuole l'incremento delle forze economiche e politiche del Nord; che anche queste, però, guardino con tenerezza, con amore, quelle che sono le nostre povere condizioni!

Siamo molte volte costretti a parlare del Sud. È sciocco mettere innanzi sempre il Sud, dice talvolta qualcuno! Ma avviene così per tutti i poveri: i pezzenti sono sempre un po' scoccianti, chiedono sempre qualche cosa in più, perchè non si vuole comprendere che da una parte vi è il bisogno e che c'è dall'altra parte il dovere di provvedere.

Ora in questo disegno di legge mi sembra che tutto sia per il Nord. Intendiamoci: è poco quello che si fa per il Nord, è poco quel che riguarda le autostrade del Nord. Il Nord

ne ha bisogno per i suoi progressi economici, per i suoi traffici commerciali, cose queste che gli impongono di avere autostrade ancora più numerose. D'accordo, ma non dimentichiamo che il Sud ne ha ugualmente bisogno, per il modo in cui è stato trascurato, e non da questo Governo, ma dal 1870 in poi, e potrei farvene la storia ... (*commenti*), ma le storie non sono mai simpatiche! La filosofia e la storia sono materie per cui non tutti hanno simpatia; dirò soltanto che dal 1870 questo povero Sud ha dovuto penare troppo e pena ancora per avere le strade; le ferrovie avrebbero potuto costituire per il Sud un vero beneficio, ma così non è stato. E qui voglio ricordare che Cavour, ripreso poi da Giustino Fortunato, levò un inno ai ferrovieri d'Italia (ed io mi associo a questo inno), i quali — egli diceva — avevano unificato l'Italia più che le forze ed il valore dei nostri bersaglieri. Vi è un esercito, quello dei ferrovieri e dei dirigenti le ferrovie, che ha realizzato quella unità italiana che altrimenti non avrebbe potuto attuarsi.

Se vogliamo mantenere questo principio di coesistenza tra Italia del nord ed Italia del sud, avvicinate le varie regioni d'Italia, fatele conoscere, fate che il Nord sia la stessa cosa del Sud e che si possa celermente arrivare da un capo all'altro d'Italia.

Questo, nel disegno di legge, onorevole Ministro, mi pare che, non per colpa sua, è stato trascurato. L'onorevole Ministro potrà dire che l'Italia meridionale ha soprattutto bisogno di strade comunali; è vero, ma noi abbiamo anche bisogno delle grandi arterie di traffico per unirci ai traffici mondiali. Quindi le autostrade bisogna che nel Sud abbiano una maggiore rilevanza, non superiore certo a quella del Nord, ma superiore a quello che voi avete stabilito.

Voglio citare una sola linea, la Napoli-Bari. Ho voluto osservare ieri nella cartina che il Ministro ci ha fornito questa zona calabro-lucana, ed anche un po' del Leccese e delle Puglie. Questa zona è sfornita di ogni linea di comunicazione: non vi è che la Napoli-Bari che taglia questo deserto!

Vi siete accorti che questa Calabria, questa Basilicata ...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. I due miliardi annui sono stanziati solo per il Sud!

CERABONA. Quel che io voglio dire è questo: questa cartina, che avete fatto voi, è chiarissima, e ci mostra un deserto nella zona della quale sto parlando.

Ho avuto dal Consiglio provinciale di Potenza e da quello di Melfi delle lettere che reclamano, signor Ministro, per questo stato di cose (ed è bene che teniamo presente ciò fin da oggi), nelle quali essi invocano che la Napoli-Bari passi per la zona del Vulture.

E vorrei riferire anche tutto quello che si è detto nei vari Congressi per la Napoli-Bari, perchè i buoni Lucani temono che si faccia una deviazione verso Foggia; e non per una questione di campanile, ma per amore di verità, bisogna dire che questa povera terra non ha un metro solo di grandi strade. Ragione per cui l'autostrada dovrebbe toccare senz'altro il Melfese, così come è stato deciso nei vari Congressi e così come è stato affermato dalle autorità amministrative della Provincia, attraverso la volontà unanime di tutti i Partiti.

Ora se è così, io vi vorrò ancora brevemente tediare. Nei Convegni di Bolzano e Bari, degli insigni professori si sono trovati d'accordo sul fatto che il tracciato che passa nella zona del Vulture è geologicamente e morfologicamente più vantaggioso. Far passare questa autostrada per Foggia è sconsigliabile, anche per le molte linee ferroviarie che servono detta città, ragione per cui si fanno voti all'onorevole Ministro perchè voglia mantenere l'antico progetto: questi illustri ed eminenti professori sono infatti dell'opinione che l'unica via opportuna è quella del Melfese.

Sarà veramente utile questa autostrada in quelle zone; ragione per cui, per assolvere a questo obbligo di concittadino dei Lucani e di uomo che vede le sofferenze di quelle contrade, che aspira a vederle redente con la forza nostra prima e del Governo poi, invito il Ministro a voler tener presente queste considerazioni.

Ho detto prima che in queste zone vi è quasi un deserto... (*Interruzione del ministro Romita*).

BUIZZA. Vorrei far osservare al collega Cerabona, se permette la mia interruzione, che la rete stradale italiana si può riassumere nei dati seguenti: Italia settentrionale, chilometri 7.345.975; Italia centrale, chilometri 5.270.341; Italia meridionale e Isole, chilometri 12.198.105. Questo naturalmente per quel che concerne le strade statali. Nell'Italia settentrionale vi sono quindi chilometri 6,14 di strade statali per ogni cento chilometri quadrati di territorio; nell'Italia centrale tale percentuale è di chilometri 7,62, mentre nell'Italia meridionale e nelle Isole abbiamo chilometri 10,87.

Guardiamo ora i dati relativi alle strade provinciali: nell'Italia settentrionale abbiamo chilometri 13.762.716; nell'Italia centrale, chilometri 11.687.924; nell'Italia meridionale e nelle Isole, chilometri 14.713.535. La lunghezza in chilometri della strade provinciali per ogni 100 chilometri quadrati di superficie è rispettivamente indicata da chilometri 11,50 per l'Italia settentrionale; chilometri 16,90 per l'Italia centrale; e chilometri 13,11 per l'Italia meridionale e le Isole.

Ed osserviamo infine i dati relativi alle strade comunali: Italia settentrionale, chilometri 73.581.595; Italia centrale, chilometri 22.379 mila 494; Italia meridionale e Isole, chilometri 9.929.989, rispettivamente con una densità di chilometri 61,50; chilometri 32,56; chilometri 8,85.

Questi dati ci mostrano che se c'è bisogno di qualche cosa nel Sud è proprio nell'ambito delle strade comunali. Insomma mi pare che quel concetto che ho affermato nel mio intervento sia esatto, vale a dire che l'impostazione strutturale del disegno di legge Romita corrisponde proprio alla realtà delle cose. Cioè, in altri termini, bisogno di autostrade nel settentrione e sistemazione di strade statali nel Meridione. Per quelle comunali c'è la legge per gli enti locali, c'è la Cassa del Mezzogiorno.

A mio modo di vedere, se mai, nel Meridione occorre incrementare maggiormente la viabilità minuta, quella capillare, che non la grande viabilità.

BARBARO. L'una e l'altra!

BUIZZA. Siccome l'una e l'altra non si può fare contemporaneamente, cominciamo a sistemare la viabilità minore, cioè le comunicazioni capillari. Poi la massa dei movimenti capillari che avvengono sulle strade minori si incanalerà in arterie di maggiore importanza, che verranno in prosieguo di tempo costruite. Mi pare che questo mio concetto risponda a quello che è lo stato di fatto.

PRESIDENTE, *relatore*. Il senatore Buizza ha letto delle cifre esatte, ma spesso occorre andar cauti nell'interpretare i dati statistici.

Durante il periodo storico della costituzione dell'unità italiana, con la legge del 1865 si stabilì, nell'articolo 11, che non vi poteva esser strada nazionale tra due punti congiunti dalla ferrovia. In quell'epoca si sono fatte le strade nazionali nell'Italia meridionale. Se teniamo presente questa considerazione, che in quell'epoca le strade di importanza nazionale erano le ferrovie, mentre le altre erano strade non nazionali, e facciamo la somma delle ferrovie e delle strade, il risultato è diverso e vediamo che l'Italia meridionale, tra strade nazionali e ferrovie, ha una densità molto inferiore a quella dell'Italia settentrionale.

Il problema va quindi esaminato un po' più ampiamente. Ha ragione il senatore Buizza nel dire che le strade comunali hanno una scarsa estensione nell'Italia meridionale e nelle Isole, mentre di strade provinciali e di strade nazionali ce ne sono più che in altri luoghi, ma per le ferrovie è il contrario. È quindi tutto il problema delle comunicazioni terrestri che dovrebbe essere esaminato con unità di interesse. E a questo proposito riaffermo che le costruzioni stradali e quelle ferroviarie devono essere fatte tutte dal Ministero dei lavori pubblici; ... anche se io posso aver fatto il contrario, in un certo periodo storico, per ragioni che non dipendevano da me...

CERABONA. Mi pare che dopo i chiarimenti del Presidente possa continuare nel mio intervento, senza lasciarmi peraltro trascinare in una discussione più ampia, perchè allora avrei il dovere di replicare su troppi punti... Non diciamo cose che poi, come ha dimostrato l'onorevole Presidente, non reggono di fronte ad un approfondito e sereno esame dei dati

statistici! La realtà è che nel Mezzogiorno non si sa come camminare! Ora l'amico Buizza ha detto: che cosa andate cercando voi del Mezzogiorno? Noi del Nord siamo più poveri in fatto di strade nazionali! Prendo atto dei suoi dati e gli rispondo: ma arricchitevi anche voi! noi non contestiamo a voi la possibilità di avere di più, ma permettete anche a noi di migliorare.

Se l'Italia potesse avere una rete di autostrade meravigliose tanto da superare le altre Nazioni, plaudirei con tutto il cuore, certamente.

Ma voglio riportarmi a quel che ha detto prima anche il nostro Presidente: noi del Sud di ferrovie non abbiamo avuto quasi nulla e di strade rotabili non abbiamo che la Murattiana, quella strada a proposito della quale si riferisce una battuta di Ferdinando di Borbone, il quale passandoci una volta in carrozza e invitato da chi lo accompagnava a guardare la strada, ribattè: «La vedo col sedere!», poichè sentiva gli sbalzi smodati della carrozza sopra il fondo stradale. Ad ogni modo questa è l'unica grande strada che noi del Meridione abbiamo avuto, strada che ha unito la Basilicata alle Calabrie; dopo di che non abbiamo avuto più nulla. Gioacchino Murat, che si preoccupava delle guerre che sarebbero potute venire dal Sud, provvide alla viabilità in questo settore; mutati gli indirizzi storici, molte altre opere in fatto di strade sono state fatte, ma sono state fatte al Nord, e noi le abbiamo anche plaudite e pagate, perchè l'aggressione straniera poteva avvenire dalla parte più vulnerabile dei nostri confini, che è nell'Italia settentrionale.

Ma ora non dobbiamo parlare della guerra, ma della pace: noi del Sud dobbiamo camminare. Che cosa dobbiamo chiedere all'onorevole Ministro? Noi vorremmo chiedere, proprio per quelle ragioni che ha detto l'amico Buizza, così valoroso e così competente in questo campo, che questa parte della Basilicata, che rimane senza alcuna via possibile, nè automobilistica nè ferroviaria, sia attraversata da autostrade. Si potrebbe dividere la Basilicata in due, toccando Potenza e sfociando a Taranto, in modo che sia veramente una autostrada che tolga dall'isolamento quella parte collinare e di pianura della provincia di Potenza.

È questo in sostanza quel che chiedono i miei amici. Qui vi è un costruttore emerito, di ingegno, capace, quale il nostro Presidente che vi potrà dire che nella Basilicata bisognerà spendere miliardi per fare ferrovie a scartamento ordinario; quale migliore occasione avrà il Ministro dei lavori pubblici di rendersi benemerito costruendo questa autostrada, che tocchi Potenza e vada fino a Taranto?

Vi è poi, signor Ministro, da dire ancora qualche cosa su una questione generale: perchè le autostrade non sono costruite e gestite dallo Stato? Badate che le autostrade sono veramente di un lucro eccezionale. Il sistema del pedaggio che abbiamo introdotto ci ricollega all'epoca storica del Borbone, che aveva stabilito il pedaggio anche tra un quartiere e l'altro della città per aumentare i proventi destinati alla costruzione delle strade. Con il sistema del pedaggio si hanno introiti favolosi. L'altro giorno in una autostrada d'Italia, una autostrada non molto lunga, volli contare quante macchine scendevano rispetto ad un certo punto di partenza: contai, in un'ora non molto affollata, 350 macchine che scendevano, mentre io salivo. Il biglietto, dal punto da cui salivo al punto donde partivano le macchine che ho contato, è di 150 lire. Il percorso tra i due punti è di venti minuti circa, per cui si arriva ad una somma pari a 36 mila lire, pagata per il pedaggio; inoltre questa cifra deve essere moltiplicata per tre, per valutare gli incassi di un'ora, per cui si arriva a circa 110 mila lire di pedaggio. Se vediamo poi quelle che sono le spese che ha un'autostrada, sono minime: i casellanti e un po' di amministratori.

BUIZZA. Ma c'è la costruzione!

CERABONA. Ebbene, se in un'ora si hanno oltre 100 mila lire di incasso per pedaggio, occorrerà poi moltiplicare questa cifra per le ore di movimento che si hanno durante la giornata e vedrete quale grande reddito costituisce questo pedaggio, posto a carico di determinate categorie di cittadini.

Ora io mi domando perchè la costruzione e la gestione di queste strade non deve essere assunta dallo Stato; perchè la Nazione non debba trovare in queste una fonte di lucro

veramente meravigliosa. Ben sappiamo che le ferrovie hanno un costo di esercizio forte per il personale e per tutto il resto, ma purtuttavia bisogna mantenerle e svilupparle per ragioni politiche e nazionali. Le autostrade potrebbero invece essere una fonte di nuove entrate per lo Stato.

L'esercizio delle autostrade, credete pare, è un grande affare, ed è questa la ragione della grande lotta che da molti si fa per assicurarsi la costruzione e la gestione di una autostrada. Ecco il motivo del grande movimento che si fa da tutte le parti perchè le autostrade siano fatte al più presto, anche se si è nascosta dietro le spalle quella azione di lucro che dovrebbe alimentare questi grossi costruttori.

Ora domando all'onorevole Ministro: voi che date il 40 per cento della spesa sotto forma di contributi, perchè non aggiungete l'altro 60 per cento e non fate tutto per conto vostro? Una statistica diligente potrebbe dimostrare che si ha un lucro vantaggiosissimo che potrebbe andare in quelle tali tasche dello Stato che qualche volta potrebbero finalmente ricevere, invece di tirar fuori sempre. Le autostrade dovrebbero essere costruite e gestite sempre interamente dallo Stato; questo sarebbe garanzia di maggiore precisione, di maggiore forza, di maggiori possibilità relativamente alla custodia ed alla manutenzione.

I colleghi che hanno parlato prima di me hanno sviluppato ampiamente il problema della gestione. Ci sono voti di Bologna, Firenze, Pistoia, Siena, Potenza, Taranto, i quali voti dicono che bisognerebbe dare la gestione e la costruzione delle autostrade agli enti provinciali, comunali, regionali. Bisognerebbe insomma evitare il privato per una quantità di ragioni.

Raccomando, quindi, all'onorevole Ministro che questo punto relativo alla gestione sia inserito nel testo della legge e non rimanga una vaga affermazione, ma sia stabilito, una volta per sempre, in modo chiaro ed inequivocabile.

PORCELLINI. Io non starò a ripetere quello che è stato detto da tutti i colleghi di una parte e dell'altra.

Desidero anzitutto fare una dichiarazione di principio: noi siamo contro questo disegno di legge come c'è stato presentato, perchè qui

si obbligano gli Italiani a pagare un pedaggio, sistema antico, superato, e che noi credevamo non ritornasse più. In molte Nazioni il pedaggio sta scomparendo; quelle che sono state costrette a metterlo in un primo tempo, ora lo stanno eliminando o lo hanno eliminato del tutto; noi invece siamo arretrati in fatto di autostrade e dobbiamo cominciare, dirà l'onorevole Ministro, però non possiamo ammettere come principio che lo Stato debba impegnare per trent'anni o per cinquanta, o per quelli che saranno, i cittadini in una forma che ricorda quella dei Borboni, come ha ben detto il collega Cerabona.

Noi credevamo che una legge di questa portata, che impegna gli Italiani per un periodo lunghissimo, fosse dallo stesso Ministro portata in Assemblea plenaria, in quanto le prime sue dichiarazioni sono state queste: « Io desidero che su questo progetto ci sia una discussione, la più ampia possibile ». Però il Ministro ha detto tali parole in questa nostra Commissione, dove l'ambiente è molto ristretto. Se realmente il desiderio c'era, onorevole Ministro, era bene portare questo disegno di legge in Assemblea.

In ogni modo non vogliamo ritardare il momento di iniziare questi lavori, perchè c'è questo assillo di lavorare, di far presto, di iniziare questi lavori, specialmente per quei progetti che dormono da tanti anni. Comprendo lo stato d'animo del nostro Ministro che qualche cosa vuol fare. È una cosa lodevolissima, ma bisogna stare attenti che per voler far presto non si faccia male.

Mi pare che qui molto bene non si sia cominciato. Il programma di massima che ci è stato presentato è insufficiente: io non parlo di Nord o di Sud, ma il programma presenta molte lacune ed io ho visto che i colleghi qui in Commissione, hanno cercato di tirare ciascuno l'acqua al proprio mulino. Se anche io, quindi, non facessi lo stesso, mi troverei in condizioni di inferiorità.

Io che sono il rappresentante umile della provincia di Piacenza e di Parma, porterò quel che sono i *desiderata* di quelle popolazioni.

Se in questa legge non fosse tassativamente stabilito che gli appalti per queste strade saranno dati a quei consorzi di Province, di Comuni, che sono già stati costi-

tuiti, che hanno presentato progetti, che sono in condizioni di incominciare immediatamente i lavori, se noi dovessimo mettere in dubbio fin d'ora che queste autostrade non saranno date a questi Consorzi già formati, allora verremmo nella convinzione che questa legge è fatta per favorire gruppi industriali che cercano di investire bene i propri capitali con l'intervento dello Stato e di sfruttarli per un lungo periodo, perchè ho sentito dire che i trent'anni sono pochi e qualcuno ha domandato anche quaranta o cinquant'anni, e vorrebbe quasi che fosse una concessione perenne.

Ora poichè qui ognuno di noi ha la sua responsabilità, bisogna che ognuno di noi prenda una posizione ben netta e precisa. Il senatore Crollanza ha detto: « Sia ben chiaro che se in concorrenza, per l'appalto, vi è un consorzio di province, deve essere data la preferenza assoluta a questo consorzio ». Ora non vorrei che qui fosse fatta una dichiarazione di questo genere e poi per vie traverse questi consorzi fossero buttati fuori per considerazioni di altra natura. Una considerazione che potrebbe essere fatta è questa: i capitali i consorzi dove li prendono? Io allora mi sono preoccupato di sentire parecchie di queste Province e di questi Comuni e quando si discuterà il disegno di legge articolo per articolo mi propongo di presentare qualche emendamento. Noi dobbiamo mettere in condizioni le Province ed i Comuni interessati di poter avere denaro accendendo dei mutui che siano garantiti dallo Stato. Ma non basta, come dicevo, che questo sia scritto nella legge; bisogna che noi, quando usciremo di qui dopo aver approvato questo disegno di legge, perchè certamente lo approveremo, possiamo almeno essere a posto con la nostra coscienza ed essere convinti del fatto che dove si sono formati quei consorzi, che siano realmente seri e che abbiano presentato progetti che sono già stati o debbano essere esaminati dagli uffici governativi, debbano essere assolutamente loro ad assumere questi lavori.

Per la parte che riguarda le province di Piacenza e di Parma sono due le strade che ci interessano, e non è necessario che io venga qui a dilungarmi, come hanno fatto molti colleghi, e a dirvi che l'Emilia ha il traffico

che le è necessario. Se il signor Ministro ha messa una di queste autostrade come prima opera da costruire, è segno che sa tutto quello che è stato detto e tutto quello che si può dire in proposito.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Guardi però che la prima che si farà sarà la Napoli-Capua!

PORCELLINI. Ad ogni modo se non sarà la prima, sarà una delle prime.

Ma c'è l'altra, c'è l'autostrada della Cisa. Tra le autostrade previste nel piano Romita, che interessano l'attraversamento dell'Appennino, è segnalata come di preminente interesse l'autocamionabile della Cisa, in quanto collega la Regione emiliana con la Toscana e così l'alta Italia con l'Italia centro-meridionale. Lungo l'attuale statale della Cisa il traffico è ostacolato da pendenze che raggiungono il dieci per cento.

I due estremi di questa autocamionabile si trovano praticamente in pianura e la pendenza lungo il percorso non supera il 3,45 per cento.

La Società dell'autocamionabile Cisa nella quale sono entrati Province, Comuni ed anche industriali emiliani ha fatto una perizia secondo la quale la spesa per la costruzione dell'autostrada, tenuto conto dell'entità del traffico, potrebbe essere agevolmente ammortizzata ed io credo che il vantaggio che si otterrà con il miglioramento delle condizioni planimetriche ed altimetriche determinerà un notevolissimo risparmio nelle spese per il carburante, il lubrificante e le gomme.

BUIZZA. Nel mio intervento ho dimostrato che per le autostrade già in efficienza da raddoppiare si sarebbe avuto un avanzo di impegno di circa quattordici miliardi su cento miliardi. Ora per la Fornovo-Pontremoli è previsto un costo di dieci miliardi; quindi tale lavoro potrebbe passare fra quelli di prima realizzazione ed io mi assocerei al senatore Porcellini nel pregare l'onorevole Ministro di tener conto di tale desiderio.

PORCELLINI. Ringrazio il collega Buizza e siccome vedo che l'onorevole Ministro prende degli appunti, voglio sperare che provvederà

nel modo migliore. L'onorevole Ministro conosce la situazione di quelle popolazioni di montagna della zona che va da Fornovo a La Spezia, le quali sono poverissime; una quantità di famiglie abbandona case e poderi per impossibilità di continuare a vivere in quei posti. Perciò se noi vogliamo tenere attaccati alle loro case ed alla loro terra quei poveretti bisogna che diamo loro il modo di avere nella loro zona il passaggio di un traffico commerciale che in modo diretto o indiretto apporterà benessere a quelle popolazioni; comunque si darà ad esse la possibilità di lavorare per la costruzione delle opere stradali necessarie.

Per le ragioni che ho esposte dichiaro che noi non possiamo votare contro questo disegno di legge e siamo... spiacenti di dover votare in favore di esso. Voglio qui esprimere la speranza che quando si tratterà di dare gli appalti per i lavori, l'onorevole Ministro voglia tener presente le raccomandazioni che gli sono venute da tutte le parti affinché gli appalti siano concessi ai consorzi degli enti e dei Comuni già formati.

FERRARI. Onorevoli colleghi, il progetto che ci è stato presentato credo che abbia due caratteri, l'uno a fondo economico-sociale e l'altro politico; dopo aver esaminato attentamente il disegno di legge io penso che lo scopo principale che con esso ci si è proposti è quello di raggiungere il Nord, e in ogni caso, di raggiungere il Centro d'Italia nel minor tempo possibile, raccorciando le distanze.

Il Ministro dei lavori pubblici ha assistito ad una vera e propria levata di scudi da parte dei rappresentanti del Sud, i quali, primo fra tutti il sottoscritto, hanno voluto che fosse posto allo studio un secondo programma per l'Italia meridionale, programma da attuarsi poi in un secondo tempo.

Se è vero che intendimento del Ministro dei lavori pubblici è di accorciare le distanze dal Sud al Nord io non comprendo come egli abbia potuto progettare l'autostrada Reggio Calabria-Napoli, che si prolunga poi fino a Roma, non prendendo in considerazione la penisola Salentina la quale costituisce dalla parte opposta d'Italia un punto estremo, come la stessa Calabria. La penisola Salentina è ri-

masta completamente estranea al progetto presentatoci dal Ministro dei lavori pubblici e questo io ho osservato anche parlando sul bilancio dell'anno scorso del Ministero dei lavori pubblici. Noi, che apparteniamo alle tre provincie di Lecce, Brindisi e Taranto, le quali formano il territorio della penisola Salentina, non pretendiamo grandi cose, ma chiediamo di essere almeno tenuti presenti in questo programma di massima, e comunque di essere presi in considerazione nel disegno di legge stesso. Io non voglio certo ostacolare la costruzione della Reggio Calabria-Napoli, come non voglio ostacolare la costruzione della Napoli-Bari, ma richiamo l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici sulla struttura geografica d'Italia: io non comprendo la costruzione di un'unica autostrada che vada direttamente da Napoli a Bari, quando si ha la possibilità di congiungere Bari a Napoli attraverso il collegamento di Bari con la Lecce-Taranto-Matera-Potenza-Salerno. Io ho la sensazione che si sia voluta dare una turlupinatura quando si è scritto in calce alla cartina d'Italia che ci è stata distribuita « autostrade in studio per la realizzazione in un secondo tempo », facendo riferimento alle autostrade segnate con trattini rossi sulla cartina stessa. Ora io dico: quei cento milioni che sono stanziati nel disegno di legge a favore dell'A.N.A.S. per la progettazione della Napoli-Bari potrebbero essere destinati secondo il tracciato che io mi permetto di suggerire agli onorevoli colleghi della Commissione. A questo punto, anzi, vorrei esprimere il desiderio che siano presenti tutti i colleghi che dovranno poi approvare il disegno di legge ed a questo proposito non nascondo che avrei voluto che il disegno di legge sia discusso in Assemblea, in modo da poter esaminare ampiamente la questione. Io mi appello al buon senso ed alla logica, oltre che al senso di giustizia dei colleghi, facendo all'onorevole Ministro la proposta che i cento milioni di cui all'articolo 9, sia pure in due o tre esercizi, siano destinati come contributo da parte dell'A.N.A.S. alle singole Amministrazioni provinciali incaricate poi di preparare il tracciato di un'autostrada. Con ciò non voglio escludere Bari, che è la capital delle Puglie e che ha una posizione di preminenza; però Bari non deve soffocare le al-

tre Provincie interessate. Io propongo un'altra cosa: anzitutto non comprendo perchè, dal momento che lo scopo del Ministro è quello di accorciare le distanze, non deve essere proposta come una delle più preminenti strade, la Lecce-Bari che poi si prolunga per Pescara e Ancona. Noi Salentini avremmo la possibilità di raggiungere il Nord o la Capitale in modo più agevole, e ciò per motivi politici ed economici.

Io non comprendo come l'onorevole Ministro non abbia tenuto presente quel tratto di strada Bologna-Padova per poi raggiungere Venezia...

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È una questione molto delicata che non è affatto sfuggita all'attenzione del Ministero.

FERRARI. Come sostengo la Lecce-Taranto-Matera-Potenza-Salerno-Napoli e la Lecce-Bari, così sostengo la precedenza, se effettivamente si vuole raggiungere Venezia, del tratto di strada di cui ho fatto cenno, poichè, fra l'altro, esso permetterebbe di raggiungere nel miglior modo Trieste.

Io ho sommariamente e brevemente esposto la situazione di cui sono a conoscenza: la Lecce-Bari ha una lunghezza di circa 150 chilometri, sopra un suolo pressocchè piano e quindi non ci si deve preoccupare eccessivamente del costo, poichè, se in altre località la costruzione di un'autostrada può costare 200 milioni a chilometro, io prevedo che il costo di quell'autostrada non potrebbe essere maggiore di 60 milioni a chilometro, pari a nove miliardi. (*Interruzione del relatore*).

Queste notizie, egregi colleghi, mi sono state fornite da tecnici e quindi le ritengo ben fondate. Da uno scandaglio effettuato sulle spese previste per la sistemazione delle autostrade a due sedi di cui ciascuna a due vie di 27,50 metri, si è rivelato che in linea di massima la spesa si aggira sui duecento milioni a chilometro; per quanto riguarda la Lecce-Bari, si potrebbe realizzare una arteria a sede unica a due vie, una di andata ed una di ritorno, con larghezza di metri 7,50 ciascuna e con un sparti-traffico alberato di due metri. Tale arteria potrebbe soddisfare anche un'aumentata intensità di traffico eliminando la circolazione

promiscua. Attualmente un'autovettura impiega non meno di due ore e un quarto per coprire la distanza da Lecce a Bari; in alcuni periodi di punta, per esempio al mattino, è necessaria circa un'ora in più del normale a causa dell'affollamento di autoveicoli sulla strada.

Una statistica del 1950 afferma che nei pressi di Brindisi e di Ostuni — che sarebbe il punto centrale della Lecce-Bari — si ha una circolazione di oltre mille autoveicoli, di oltre duemila motocicli e bicicli e di novecentotrenta mezzi a trazione animale, con un complesso che supera le diecimila unità nelle ventiquattr'ore.

Questi dati danno un'idea abbastanza precisa dell'intensità del traffico, che è più del doppio di quello che si ha sulla Reggio Calabria-Napoli. Io prego perciò la Commissione di voler tenere presenti questi dati nell'esaminare l'articolo 9 del disegno di legge.

A questo proposito faccio presenti due soluzioni: aumentare i cento milioni escludendo la progettazione della Napoli-Bari se la Commissione vuol tenere presente la progettazione della Lecce-Taranto-Matera-Potenza-Napoli; se poi si vuol tenere presente anche l'altro tracciato della Lecce-Brindisi-Bari in collegamento con le altre autostrade, allora si completerebbe il collegamento autostradale.

Se è buon intendimento del Ministro dei lavori pubblici di voler effettivamente appoggiare con tutta lealtà il miglioramento delle condizioni stradali nelle varie Regioni, egli non può negare le ragioni qui esposte ed io prego la Commissione di tener presente che questi tratti di strade così come io mi sono permesso di suggerirli è necessario che almeno siano consacrati nel testo del disegno di legge e che, sia pure per gradi, sia data la precedenza ai punti estremi dell'Italia meridionale e settentrionale e cioè al Salento e alla Calabria da una parte ed al Veneto ed al Piemonte dall'altra, accorciando così in modo concreto le distanze.

VACCARO. L'onorevole Romita conosce i sentimenti di stima e di alta considerazione che io nutro per lui e perciò vorrà scusarmi se chiaramente, con franchezza, esporrò in breve il mio pensiero su questo disegno di legge

che è, veramente, di importanza capitale per lo sviluppo e l'incremento della viabilità in Italia.

Mi duole di vedere, in questo programma stradale, trascurato il Mezzogiorno. Per noi meridionali il Mezzogiorno non è soltanto la Campania, ma è anche la Calabria, la Sicilia, la Basilicata, l'Abruzzo. Per noi dunque queste zone hanno un interesse del tutto particolare perchè sono le zone più depresse del Meridione. E questa volta non sono state tenute nella dovuta considerazione. Infatti, onorevole Ministro, nella prima cartina dell'A.N.A.S. che ci è stata distribuita non vi erano neanche quei tracciati che successivamente sono stati ricalcati nell'altra cartina che ci è stata distribuita in seguito; forse perchè ho clamorosamente richiesto che anche per l'Italia meridionale, per la Calabria specialmente, si facesse qualche cosa. E, forse, si è apportata l'aggiunta per accontentarmi.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Vaccaro, la prego di leggere il mio discorso al Senato dove dissi proprio che, arrivati a Napoli e Salerno, ci sarebbe stata la biforcazione verso le Puglie e la Calabria. Essa era quindi già nelle mie intenzioni; comunque, anche se il tracciato fosse stato designato perchè lei ha reclamato, ricordo, che è mio dovere ascoltare i loro desideri.

VACCARO. Prendo atto, onorevole Ministro, di quello che si è compiaciuto chiarire. Ma nella nuova cartina la strada segnata fissa due punti: uno di partenza — Napoli — ed uno di arrivo — Reggio Calabria — trascurando le due importanti provincie di Cosenza e Catanzaro. Io credo che sia opportuno, onorevole Ministro, che queste due importanti provincie siano collegate in modo rapido con l'altra di Reggio Calabria in modo che tutte e tre siano fuse in quella unità regionale che in Calabria, come forse in tante altre Regioni d'Italia, ancora manca e principalmente manca perchè non c'è una comoda, rapida, facile comunicazione fra le tre importanti provincie.

Il ministro Romita ebbe a dire al Senato in uno dei suoi primi discorsi nel 1948, che il suo grande conterraneo Cavour aveva « assassinato » la Calabria quando nel primo pro-

gramma ferroviario italiano non consentì che si costruisse il doppio binario sulla Napoli-Reggio, consentendo invece che fosse costruita con doppio binario quella Genova-Torino, in una zona impervia e senza passaggi a livello. Non so se questo sia storicamente esatto. Ora mi sembra che l'onorevole ministro Romita segua la stessa strada. Lei parla, onorevole Ministro, di valorizzare il Mezzogiorno ma, quando poi ne ha la possibilità, se ne dimentica. Non imiti — se vero — il suo grande predecessore: Cavour!... Non so se lo ha detto uno dei dei colleghi o lei stesso, che nell'Italia meridionale sarebbe inutile costruire comode strade di alto costo perchè poi esse servirebbero soltanto per i topi.

BARBARO. Non è vero, non è vero, ha ragione l'onorevole Vaccaro!

VACCARO. È un grave errore affermare questo, poichè il movimento in Calabria è notevole ed avrebbe ben maggiore sviluppo se ci fossero rapide e comode strade come altrove. Poichè nei vari programmi tradati, la Calabria è stata costantemente omessa, io desidero conoscere subito da lei, onorevole Ministro, con schietta franchezza, se si intende anche ora escluderci dalla costruzione delle autostrade, e ciò per non rimanere deluso e soprattutto per non deludere la paziente attesa delle mie buone popolazioni calabresi.

Ma, onorevole Ministro, messo da parte il pessimismo che mi ha preso per quella aggiunta tardiva delle linee tratteggiate in rosso sulla cartina dell'Italia, la cui portata ella ha voluto gentilmente chiarire, desidero dire qualcosa sul disegno di legge.

Indipendentemente da quello che l'onorevole Ministro farà per noi Calabresi, è da lodarsi per avere portato avanti questo progetto atteso da tutti. Il progetto, per la verità, manca di una certa organicità e di quella compiutezza che si poteva trovare nell'altro proposto dall'onorevole Aldisio, ma soprattutto manca, onorevole Ministro, il finanziamento per attuarlo. Se si potevano costruire poche autostrade col progetto Aldisio che richiedeva 950 miliardi di spesa, non so quante se ne potranno costruire con il progetto attuale che prevede uno stanziamento di soli 250 miliardi di lire.

Allora io penso che l'onorevole Ministro — mi scusi se dico così — questo progetto generale, che apparentemente dovrebbe rappresentare i bisogni della intiera Nazione per la costruzione di tutte le autostrade di cui si ha necessità, in pratica servirà per costruire soltanto qualcuna o magari una sola autostrada, quella che le sta più a cuore, la Torino-Venezia.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo progetto non è che un principio. Io ho la convinzione, per non dire di più, che fra un anno il Ministro che sarà al mio posto chiederà o proporrà a voi l'aumento del finanziamento per ulteriori programmi e dicendo così non improvviso. Il problema adesso è incominciare, altrimenti resteremo sempre nella ... stratosfera.

VACCARO. Ne prendo atto con soddisfazione, ma mi permetta, onorevole Ministro, che le dica che in questo programma il collegamento fra le città è errato, ma più errato ancora è il collegamento con le grandi strade internazionali. Risolto il problema del finanziamento, come ella ha accennato, sono certo che le deficienze così evidenti, che appaiono nell'attuale piano, potranno essere eliminate dai tecnici dell'A.N.A.S., che non tralascio mai di elogiare per la loro capacità e per il grande amore che portano per il potenziamento delle autostrade d'Italia.

Il nostro Presidente nella seduta scorsa ha detto che la discussione su questo disegno di legge deve esser fatta con criteri di carattere generale e non particolaristici. Questo è vero; ma un'autostrada come quella Napoli-Reggio Calabria, di cui io particolarmente mi interessò, non può considerarsi di carattere particolare ma di importanza nazionale e perciò deve essere studiata in maniera da dare un grande rendimento non solo turistico ma anche commerciale alla intiera Nazione. Io chiedo, onorevole Ministro, fin da questo momento, e credo che siano d'accordo con me gli altri colleghi calabresi, che l'autostrada Napoli-Reggio Calabria debba avere il suo sviluppo nella zona jonica, toccando Crotone, Catanzaro e Cosenza, avvicinando così la Calabria alle Puglie ed agli Abruzzi per un più rapido congiungimento con la Pianura Padana.

La legge di riforma in atto e quella di prossima emanazione a favore della Calabria determineranno di certo un aumento sensibilissimo del resto già avvertito, dei trameci verso il nord in conseguenza della maggiore produzione agricola e della più intensa attività industriale e commerciale. Tale considerazione è anche più valida se si considera che la Calabria è una regione di transito obbligatorio per i trasporti ferroviari che vanno e vengono dalla Sicilia, la quale ha accelerato il ritmo di ripresa economica ancora più della Calabria. La maggior parte dei trasporti dei prodotti siciliani si effettua attraverso la linea ferroviaria tirrenica la quale, anche per il completamento dei lavori in corso, non avrà la possibilità di soddisfare le accresciute esigenze, specie nei periodi di punta. Noi proprio in questi giorni siamo stati vittime, non voglio dire di un sopruso, ma di un atto che ci ha tanto offeso perchè è stato sospeso il più comodo treno che serviva la Calabria per avvicinarla alla Capitale ed a Napoli, con la speciosa scusa dell'aumento del traffico dalla Sicilia per la campagna agrumaria, mentre, invece, inaugurava il cosiddetto « Treno del sole », Palermo-Torino! Il danno morale e materiale per la nostra terra è stato notevole e l'eco ne è giunta fino nella stampa di Roma, assieme alle nostre proteste.

Gli eventi bellici e più recentemente il disastro di Salerno hanno dimostrato che cosa significa per tutto il Mezzogiorno una interruzione, una diminuita funzionalità della linea ferroviaria. E da ciò deriva l'indilazionabile esigenza di potenziare le comunicazioni stradali della zona jonica portandole alle stesse possibilità di quelle per la zona tirrenica. Anche l'Opera per la valorizzazione della Sila in tale potenziamento vede la sola possibilità di sviluppare maggiormente ed efficacemente la sua azione, a meno che non si ricorra ad altri mezzi di trasporto, per un rapido collocamento sui mercati di consumo dei prodotti locali. Sarebbero sprecati i miliardi che si spendono per valorizzare la nostra terra silana, per aumentare la produzione, nella valle del Crati, dove si sta a poco a poco raggiungendo l'intensità di attività agricola della Valle Padana, se poi non si approntassero dei rapidi mezzi di comunicazione per collocare i pro-

dotti? Sarebbe inutile spendere quei miliardi quando poi moltissimi prodotti come patate, pomodori, frutta di tutte le specie, rimanessero lì a marcire per mancanza di mezzi di trasporto per portarli sui mercati d'Italia e d'Europa. Particolarmente interessate al problema sono le zone irrigue e perciò noi desideriamo, onorevole Ministro, che l'autostrada da Napoli a Reggio venga studiata in modo che passi sul versante jonico invece che su quello tirrenico poichè in tale versante abbiamo attualmente la strada numero 18, che è molto migliorata e lo può essere ancora maggiormente, e nell'interno la 19 — la Murattiana — che debbono pur essere sistemate con i venti miliardi stanziati, sicchè da questi due punti il traffico da Reggio-Catanzaro-Cosenza per l'alta Italia e l'Italia centrale potrà notevolmente migliorare, mentre che con la jonica si darebbe un notevole potenziamento al traffico fra Napoli-Cosenza-Reggio Calabria.

Onorevole Ministro, io ho finito. Per quanto riguarda la questione delle concessioni io penso che esse debbano essere date alle Amministrazioni provinciali; però è necessario che lo Stato dia la possibilità a questi enti di garantire i mutui a cui essi dovrebbero andare incontro per la costruzione delle autostrade. In questo modo si verrebbe a sventare la possibilità di speculazioni da parte di privati i quali attendono che si dia ad essi la concessione per la costruzione di queste autostrade e delle gestioni per venti, trenta e forse più anni.

Mi scusi, onorevole Ministro, se le faccio ora una richiesta; noi siamo un po' diffidenti di tutto quello che si dice e si fa in nostro favore: abbiamo avuto anche, ad opera principalmente dell'illustre nostro conterraneo, il collega Domenico Romano, la provvida legge del 1906 sulla Calabria. Questa legge è una miniera: vi si trovano tutte le opere idrauliche, igieniche, industriali, ecc., per la valorizzazione della Calabria. Se noi potessimo ottenerne il finanziamento e potessimo applicarla, non dovremmo più pitoccare leggi a favore della Calabria, e vedremmo così risolti tutti i problemi, poichè questa legge prevede le opere indispensabili e necessarie per la Calabria. È merito grande dell'amico Romano il quale, con i Ministri calabresi del tempo, ne estese il testo. Oggi, la voglio mettere

un po' alla prova, onorevole Ministro, voglio mettere alla prova la sua generosità verso la mia terra: nell'articolo 9, come ella ha segnato i cento milioni per la progettazione della linea Napoli-Bari, deve aggiungere anche la cifra che io, con un emendamento, le chiederò per la progettazione della Napoli-Cosenza-Reggio; voterò la legge, ed additerò al popolo di Calabria l'azione del Governo democratico di cui ella fa parte, perchè ne serbi, anche per questa opera gigantesca, perenne ricordo.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetterò l'emendamento.

TARTUFOLI. Cercherò di essere rapido e breve poichè non mi metterò a postulare qui per la mia terra in quanto sono sicuro che la logica deve funzionare e che la tecnica non può prescindere dalla logica e pertanto sono convinto che se si vogliono accorciare le distanze fra il sud ed il nord bisognerà pensare anche al centro d'Italia.

Desidero dire subito che io sono favorevole a questa legge perchè penso che tutte le cose umane debbono realizzarsi per gradi. Dobbiamo contentarci di questo coraggioso intervento dello Stato e di questo coraggioso progetto che comincia a far sul serio opera opportuna nel campo del riordinamento stradale del nostro Paese.

Per quel che riguarda le autostrade, sono del parere anche io che debbano essere, per quanto possibile, affidate alla iniziativa di organi pubblici. Ecco perchè sono stato tra quelli che, a suo tempo, hanno partecipato alla costituzione di quell'organo-pilota che è il consorzio che riguarda la Milano-Pescara. Ogni provincia ha dato i suoi rappresentanti e così pure le Camere di commercio e i Consigli provinciali, che hanno dato la loro partecipazione anche economica per costituire quel fondo di partenza necessario per una progettazione rapida, certamente di massima, se non esecutiva, per il complesso dell'opera.

Sono d'accordo anche nel ritenere che sia opportuno formulare un ordine del giorno a conclusione della legge, che stabilisca la preferenza per gli organi pubblici rispetto alla iniziativa privata. Benchè questo potrebbe suo-

nare offesa all'Esecutivo, perchè non so quale Ministro potrebbe preferire, a parità di condizioni, tra un organo, quale quello cui ho accennato per la Milano-Pescara, ed una iniziativa di carattere privato, quest'ultima. È evidente che quel Ministro si metterebbe allo sbaraglio perchè avrebbe contro di sè l'opinione pubblica di intere regioni e farebbe un carrozzone, del quale si potrebbe sospettare che egli ne fosse parte anche in senso economico.

Pur essendo convinto che questo non avverrà, per tranquillizzare l'opinione pubblica e noi parlamentari, sarebbe bene fare in modo che sia sancito in un ordine del giorno questo particolare concetto. Quanto alla preoccupazione sulla durata della concessione, la legge prevede espressamente che non può superare i trenta anni, e questo è sancito, quindi, in maniera inequivocabile.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma c'è di più e di meglio! Nelle concessioni sono prescritte due clausole, per le quali lo Stato ha il diritto di effettuare il riscatto nelle due ipotesi, se la gestione va male e se la gestione va bene. Se va male, perchè l'autostrada non vada in rovina; se va bene, perchè le eccedenze di utili vadano allo Stato.

TARTUFOLI. Le osservazioni fatte in materia di pedaggio vengono superate quando si considera il volume delle opere che debbono esser fatte, perchè se ci aspettiamo che lo Stato debba realizzare tutto quello che vogliamo, dovremo aspettare le autostrade nel duemila e non nel secolo in cui viviamo. Ci deve quindi essere possibilità di avere quel tanto di entrate sia pur corrispondenti a quel 60 per cento a carico del concessionario. Questo dobbiamo desiderarlo perchè se intendiamo impegnare Amministrazioni comunali e provinciali, dobbiamo metterle in condizioni di non dover fermare le opere quando sono appena a metà, ma di doverle realizzare fino in fondo.

Quindi credo che su questo le dichiarazioni della sinistra siano state per una impostazione teorica del problema, ma credo altresì che gli amici della sinistra siano convinti che non si poteva prescindere da una formula di questa natura. Quanto alla mia regione, non po-

stulerò nulla di particolare nei suoi riguardi, chè è anche essa una parte del Mezzogiorno, perchè ci sono determinate leggi che la considerano tale e proprio questa mattina, in una aula di Commissione, abbiamo ribadito ad altri effetti questo concetto. Certo debbo dire che una aspettazione sicura abbiamo, che cioè quando si dovesse iniziare il prolungamento della Milano-Bologna verso Rimini e Pescara per la creazione di quella autostrada, noi esigeremo, come si è fatto per la Milano-Napoli, che si parta dalle due estremità, perchè altrimenti, arrivati a Rimini, ci si potrebbe fermare, mentre se fossimo partiti anche da Pescara, la tranquillità per le popolazioni tutte della riviera sarebbe completa. Tanto più che ci troviamo di fronte ad una di quelle statali che rappresentano il percorso più penoso che si possa immaginare: non si transita infatti più lungo l'Adriatica, da Ravenna in giù! Lasciamo stare gli attraversamenti, ma c'è il fatto che con due autotreni, ad esempio, che si incrociano, non c'è posto neppure per una bicicletta. Non c'è niente da fare, non si passa! Ho avuto episodi assolutamente personali e direi quasi spaventosi, perchè ho rasentato la tragedia.

Però penso che quando c'è un Ministro responsabile, che sente il problema stradale, si possa essere tranquilli a questo riguardo. Ricordo di aver sentito il ministro Romita rimproverare i suoi funzionari per certe curve di una strada un po' contenute; ho sentito dal ministro esprimere la esigenza del domani, come deve essere concepita una viabilità moderna e non posso pertanto che essere tranquillo finchè lui operi e continui il suo lavoro in questa particolare funzione che gli è stata affidata. Posso essere tranquillo che tutto sarà realizzato con la massima diligenza. Soltanto, signor Ministro, ella ha voluto mettere proprio in coda questa Milano-Pescara! È giusto questo, in rapporto alle esigenze dei trasporti di quelle zone? Quando lei sa che abbiamo la elettrificazione solo per Ancona e manca per tutto il resto, quando sa che abbiamo i traffici del sud che passano per quella linea? Il nostro Presidente potrebbe dirci molto al riguardo! Tutti conoscono le congestioni che si verificano nelle nostre zone in materia di trasporti, quando c'è l'affluenza dei prodotti ortofrutticoli, per-

chè non vi sono solo i prodotti della Calabria e della Sicilia, ma vi sono anche i prodotti ricchissimi e abbondantissimi delle nostre zone. Nella mia zona si sono esportati fino a 250 mila quintali di solo pomodoro ed abbiamo prodotti primaverili, estivi ed autunnali, perchè si sono sviluppate vaste culture in maniera intelligente, tale da creare una vasta produzione, importante più che dal punto di vista quantitativo, dal punto di vista della qualità.

Quindi, signor Ministro, non voglio qui fare affermazioni assolute; abbiamo presentato in proposito un ordine del giorno: quando si parte da Bologna verso Rimini, bisogna partire anche da Pescara in su. È possibile, infatti, dimenticarci di Pescara, in una dorsale come questa? E poi vi è Bari con la sua fiera ed il suo porto verso l'Oriente. È possibile questo? Anche su questo non faccio una postulazione specifica perchè sono certo che il giorno in cui si comincerà a fare sul serio non si potrà non pensare al prolungamento dell'autostrada verso Bari, anche per congiungere Milano, con la sua fiera, a Bari che ha anch'essa la sua fiera. Non è possibile non congiungere questi due centri vitali dell'economia della nostra Nazione.

Voterò pertanto favorevolmente al disegno di legge in esame, anzi con entusiasmo, perchè lo so inizio di tutto quel che necessita in materia di autostrade; perchè questo inizio, affidato a mani capaci, quali quelle del ministro Romita, ci dà affidamento degli sviluppi successivi. E perchè, amico Vaccaro, questa legge ancora una volta rappresenta la solidarietà del Paese per i suoi problemi, senza distinzione di regione e di parte; perchè quel che mi è dispiaciuto del tuo intervento è l'affermazione che non c'è verso il Mezzogiorno quel cuore e quell'entusiasmo che voi vorreste. La legge della Calabria noi la approveremo: sono 204 miliardi per il problema dei fiumi, ma questo non è che una piccola parte di fronte a quel che si è fatto. Se tu parli con entusiasmo delle sue produzioni agricole e le paragoni con quelle della Valle Padana, a che si deve questo se non al cumulo degli interventi che lo Stato unitario italiano ha disposto per le zone depresse, con fraterno amore, facendovi contribuire tutti, per ri-

spondere ad un sacro dovere nei confronti delle generazioni che verranno?

Allora lasciamo certe formule e certi sistemi che danno amarezza (l'ho detto in altre Commissioni e lo ripeterò anche in Aula se occorre) perchè non c'è antitesi tra Nord e Sud, ma c'è invece il desiderio di far bene nell'interesse di tutti, con la rapidità consentitaci dalla Provvidenza e dai mezzi di cui disponiamo. E tanto più sicuri siamo, in quanto lavoriamo con un Governo consapevole, che questi problemi affronta e che questi problemi incomincia a risolvere.

MERLIN. Ho ascoltato tutti con molta attenzione e premetto subito che non tratterò i grossi problemi e non farò osservazioni o critiche all'attuale Ministro, non essendo mai stato mio sistema, dopo aver coperto il posto di Ministro, mettermi a criticare il mio successore. Parlerò come senatore di Padova. Quanto ai colleghi che hanno insistito in quella discussione soprattutto sui problemi del Mezzogiorno, essi sanno che in me hanno un vero amico. In quel breve periodo in cui sono stato Ministro dei lavori pubblici, ne ho dato con la legge della Calabria la dimostrazione, per un affetto sincerissimo che corrispondeva all'amore che i Calabresi e i meridionali hanno avuto quando, nel 1951, noi abbiamo subito una disgrazia grave, se non più grave della vostra. Quindi credo che il ministro Romita possa conciliare questi che non sono opposti interessi, ma che sono interessi comuni dell'intera Nazione, una ed indivisibile.

Quindi mi associo a quel che ha detto l'amico Tartufo. Ora, benchè parli come senatore di Padova, debbo dire che tra i vari problemi uno ce n'è che ha un'importanza nazionale in modo particolare ed è quello della strada. Non sarebbe assolutamente possibile dare tutte le autostrade all'A.N.A.S. e volete sapere quale ne è la ragione? Non tanto per il motivo dei capitali, quanto per il motivo dei mezzi tecnici. Se un'organizzazione statale ha un certo numero di tecnici, non può improvvisare dei progetti che superano la forza di questi funzionari, nè si può assumere da parte dello Stato altri funzionari. Recentemente l'attuale Ministro dei lavori pubblici ha ottenuto l'autorizzazione ad assumere dei funzio-

nari straordinari a contratto: me ne compiacio, anche se ha ottenuto poco. Per lo Stato assumere nuovo personale è un problema veramente grave, ma diventa ancora più grave se si pensa che, quando uno ha messo il piede in un ufficio statale, non vuole andare più via, perchè tutti brontolano verso lo Stato, ma poi, data la carenza del mercato di lavoro, non sanno dove rivolgersi e vogliono restare dove sono.

Ora l'A.N.A.S. si è detto qui, e lo ripeto, fa dei veri miracoli; essa è costituita da funzionari ottimi che si sacrificano fino all'inverosimile, ma se noi dobbiamo addossare ad essi un maggior lavoro, oltre a quello che compiono normalmente, non ce la farebbero più. Quindi accettiamo la collaborazione dei privati, accettiamola anche se c'è in noi della diffidenza, perchè essi vogliono fare il loro interesse. Questo è vero: il capitale privato senza interesse non si muove, ma lo Stato con quei controlli, con quelle assicurazioni che ha messo, mi pare che abbia sufficiente possibilità per richiamare i privati a fare il loro dovere. Ma non vi deve essere una diffidenza preconcepita, non si deve dire *a priori* che non li vogliamo perchè fanno il loro interesse. Ma lasciamolo pur fare questo interesse, perchè la risoluzione di questo problema delle strade è urgente e non v'è ragione per respingere la iniziativa privata.

Nel caso di specie, parlo qui degli interessi di una società che non è costituita neanche da privati, io parlo della società per l'autostrada Brescia-Padova, che è costituita da enti pubblici, Amministrazioni provinciali, comunali, Camere di commercio, Casse di risparmio. L'argomento è stato già sfiorato dal mio amico senatore Corbellini, perchè anche lui è senatore veneto, e deve occuparsi del suo collegio di Vicenza.

Ora non c'è dubbio, egregi colleghi, che questa autostrada che io reclamo è un anello della catena che va saldato. Esaminiamola questa catena: vi è innanzitutto il tratto Torino-Milano, gestito da una società privata, linea fatta male, perchè ci sono un mucchio di saliscendi che sono pericolosissimi; poi vi è la Milano-Bergamo-Brescia, che è pure in corso di lavoro e che è gestita dall'A.N.A.S. e che ha bisogno di essere raddoppiata. E tenga presente a que-

sto proposito, amico Romita, che queste autostrade gestite dall'A.N.A.S. rendono allo Stato oltre 1 miliardo, il che vuol dire che costituiscono realmente un buon affare.

Quando siamo a Brescia, questa autostrada si interrompe e si deve arrivare a Padova attraverso una specie di vuoto, o meglio attraverso una strada che è talmente pericolosa che lungo di essa si verifica il maggior numero degli incidenti stradali.

BUIZZA. È una strada insufficiente quella, ma mantenuta benissimo!

MERLIN. Non voglio contraddire, ma è il grande numero di veicoli che la rendono pericolosa. Ora si arriva a Padova e qui trovate un altro tratto sino a Venezia già servito da un'autostrada, stretta, ma buona. Da Venezia si dovrà arrivare a Trieste e ci sono ragioni anche spirituali per cui vogliamo che Trieste sia unita a noi, anche per mezzo dell'autostrada.

Tra i progetti che l'onorevole Ministro Romita ha sul suo tavolo questo è il più antico, è un progetto già pronto. Siccome qui giustamente ci si preoccupa che siano progetti già pronti, questo per l'appunto è un progetto pronto e bisogna attuarlo.

All'amico Gava, io voglio bene come amico, ma come Ministro del tesoro è una cosa impossibile: si è fissato in testa di dare la sovvenzione solo fino al 40 per cento, ma non vuol dare poi la fidejussione dello Stato per le obbligazioni successive che debbono concorrere a formare il 100 per cento. A parte l'articolo che il senatore Corbellini, nella sua relazione, ha giustamente presentato, io ho proposto un altro articolo e lei, onorevole Ministro, vedrà quale testo le sembrerà che vada meglio. Faccia il Ministro a questo proposito e faccia il Presidente della Commissione, ma si ottenga in qualsiasi modo la garanzia dello Stato.

Inoltre io dico: quando una autostrada sia promossa da enti pubblici, come nel caso specifico cui ho accennato, quando si possa dimostrare col piano di finanziamento che questa autostrada renderà e quindi sarà attiva, quando lo Stato trova degli enti pubblici come la provincia di Verona, quella di Brescia, quella

di Padova, che danno la loro adesione, occorre l'aiuto dello Stato a queste iniziative e non intestardirsi, invece, in un diniego che è dannoso per il Paese.

Io ho già presentato un articolo 4-bis e prego gli onorevoli senatori della Commissione di voler esaminare la soluzione proposta. Credo che l'onorevole Ministro non possa essere in sostanza contrario ad essa, per cui quando il Ministro del tesoro si troverà di fronte ad un voto solenne della nostra Commissione, potrà forse recedere dal suo attuale programma negativo.

Non mi resta altro da dire, poichè sono intervenuto in questa discussione solamente per raccomandarvi l'approvazione di questo articolo che completerà il valore della legge e permetterà di saldare l'anello che manca alla grande autostrada Torino-Milano-Venezia.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Do intanto lettura del parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro alla quale è stata comunicata la relazione da me svolta nella seduta del 17 dicembre scorso:

« La Commissione non ha eccezioni sull'impostazione finanziaria, oneri e relativa copertura. Non è normale la copertura riferentesi genericamente al gettito di un tributo; ma nella fattispecie, il gettito del decreto sull'aumento delle tasse automobilistiche e sulla benzina ha potuto essere determinato su dati concreti, onde l'appoggio ad esso della copertura è senz'altro accettabile.

« La Commissione si permette richiamare l'attenzione della Commissione di merito sui seguenti punti, che hanno o possono avere connessione col lato finanziario;

a) esaminare se non convenga, allo scopo di procedura più semplice e sollecita, applicare alle espropriazioni la legge di Napoli da applicarsi beninteso con criteri di prudente equanimità;

b) chiarire meglio la partecipazione dello Stato agli introiti di cui all'articolo 3, da determinarsi dopo la chiusura ed approvazione di ogni esercizio;

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)38<sup>a</sup> SEDUTA (19 gennaio 1955)

c) si riconosce opportuno estendere i benefici dell'articolo 5 alle fideiussioni lasciando però invariato il resto del testo;

d) nulla da opporre all'articolo 3-bis proposto dal relatore.

*F/to BERTONE ».*

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

Rimane inteso che in detta seduta l'onorevole Ministro dei lavori pubblici risponderà ai vari oratori.

*La seduta termina alle ore 12,20.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.