

# SENATO DELLA REPUBBLICA

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

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

MERCOLEDÌ 26 GENNAIO 1955

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

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### I N D I C E

#### Disegni di legge:

« Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto del 4 giugno 1953, in provincia di Forlì » (353) (Di iniziativa del senatore Braschi) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . .	Pag.	669, 670
ROMANO, relatore . . . . .		669

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

PRESIDENTE, relatore	670, 678, 681, 682, 683, 684
AMIGONI . . . . .	680
BUIZZA . . . . .	679, 680, 683
CANEVARI . . . . .	678, 680
CAPPELLINI . . . . .	677, 679, 681
CERABONA . . . . .	673, 674, 677, 678
CROLLALANZA . . . . .	675, 678, 679, 681
FLECCHIA . . . . .	684
PORCELLINI . . . . .	674, 681, 683
ROMITA, Ministro dei lavori pubblici . . . . .	670, 673, 674, 675, 677, 678, 679, 681, 682, 683, 684
TARTUFOLE . . . . .	675, 680
TERRAGNI . . . . .	674, 677

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massini, 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, altresì, il Ministro dei lavori pubblici Romita.

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

**Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Braschi: « Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto del 4 giugno 1953 in provincia di Forlì » (353).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Braschi: « Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto del 4 giugno 1953 in provincia di Forlì ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

ROMANO, relatore. Onorevoli colleghi, dai rapporti del Genio civile di Forlì, a suo tempo pervenuti al Ministero dei lavori pubblici, si rileva che le scosse telluriche verificatesi il 4 luglio 1952 (e non il 4 giugno, come è detto nel disegno di legge), arrecarono danni a

fabbricati di civile abitazione e a fabbricati rurali nei comuni di Rocca San Casciano, Galeata, Predappio, Santa Sofia, Civitella di Romagna e Meldola.

I danni ai fabbricati urbani non rivestirono carattere di particolare gravità, concretandosi, nella quasi generalità, in screpolature diffuse ai muri e lesioni ai soffitti.

Danni più gravi furono riscontrati nei fabbricati rurali e, ciò precipuamente in conseguenza della loro vetustà e della irrazionale costruzione.

Si accertarono danni a 394 fabbricati urbani (di cui sei riconosciuti inabitabili) e a 700 fabbricati rurali (di cui 37 inabitabili). L'ammontare complessivo dei danni risulterebbe di 250 milioni.

Però, dato quanto sopra, ove si volesse dar corso al disegno di legge, occorrerebbe quanto meno ridurre la spesa, provvedendo, nel contempo, ad assicurare la copertura che nel disegno di legge manca.

Il disegno di legge non ha motivo di essere per quanto riguarda i danni causati ai fabbricati urbani, dato che per essi si provvede con un disegno di legge già approvato dal Senato (n. 726), ed ora all'esame della Camera.

Per quanto riguarda, invece, la riparazione dei danni causati ai fabbricati rurali e all'agricoltura, il disegno di legge è stato ritenuto meritevole di accoglimento sia dal Ministero dell'agricoltura, che dal Tesoro e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Si intende che, in ogni caso, il disegno di legge del senatore Braschi dovrà essere modificato sia per stralciare la parte che riguarda i lavori pubblici, sia per definire la spesa da autorizzare.

A tal proposito, l'onorevole Ministro dell'agricoltura, da me interpellato, mi ha risposto quanto segue: « Come certamente è già a tua conoscenza, alcune delle provvidenze contemplate nel disegno di legge dell'onorevole senatore Braschi in favore delle zone danneggiate dal terremoto in provincia di Forlì, e precisamente quelle relative al settore delle opere pubbliche, vengono regolate da un disegno di legge di iniziativa governativa, che è stato già approvato dal Senato. La suddetta proposta parlamentare conserva però tutto il suo interesse per quanto riguarda gli inter-

venti relativi alla ricostruzione o riparazione delle abitazioni rurali, che si rendono necessari anche per eminenti ragioni di equità, essendo previsti, nel citato disegno di legge governativo, interventi analoghi per le abitazioni urbane. Ti prego perciò di voler considerare l'opportunità di un emendamento per ridurre il contenuto del disegno di legge alle sole norme riguardanti le case rurali, e conseguentemente per affidare agli Uffici del Ministero dell'agricoltura i relativi adempimenti amministrativi. A tal fine potresti anche proporre che il disegno di legge sia sottoposto all'esame dell'8<sup>a</sup> Commissione ».

Proporrei pertanto di segnalare al Presidente del Senato l'opportunità di sottoporre il disegno di legge all'esame dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta del relatore, tendente a chiedere al Presidente del Senato, a norma del primo comma dell'articolo 28 del Regolamento, di voler assegnare il disegno di legge alla Commissione dell'agricoltura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è pertanto rinviato, in attesa della decisione del Presidente del Senato.

**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 ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, mi sia concesso, nel concludere la discussione su questo disegno di legge che riguarda la costruzione di nuove autostrade, l'allargamento di strade ed autostrade esistenti e l'ammodernamento di strade statali del Sud, di esprimere la mia soddisfazione per l'ampiezza della discussione, per le osservazioni fatte, per le critiche lievi e talora anche severe che sono state mosse. Il che dimo-

stra che tutti voi avete compreso come questo problema sia vitale e come debba essere coraggiosamente affrontato.

La realtà è nei fatti. Basta ricordare le disastrose condizioni in cui si trovavano le strade statali e le autostrade in Italia dopo la guerra e le non sufficienti condizioni in cui si trovano in questo momento. Ed il problema stradale che oggi viene a noi non è nuovo, poichè già i miei predecessori, il ministro Aldisio ed il ministro Merlin, hanno messo a fuoco questo problema, che modestamente io avevo avvertito sin dal 1946, quando emanai quella circolare, che considero mio vanto, del 7 agosto, con la quale dettavo norme nuove per le strade, superando la legge. Norme che furono applicate anche all'estero e che sono ora anche di base al nostro progetto.

Io ringrazio il senatore Merlin, che con brevi, ma chiare parole, ha riconosciuto i miracoli che ha fatto l'A.N.A.S. in questo periodo nel ripristinare, e non solo nel ripristinare, ma nel migliorare, con allargamenti di curve, aumento di visibilità, correzione di pendenze e di contropendenze, abolizione di passaggi a livello, la rete stradale, ma la realtà è che non possiamo più continuare con dei mezzi ordinari di bilancio, con delle correzioni, con dei miglioramenti sporadici riguardanti il tratto *A* o il tratto *B*, la zona *A* o la zona *B*. Vi basti considerare che le auto e le moto nel 1938 erano 538 mila; nel 1948 (do le cifre tonde, si capisce), erano 780 mila; nel 1950, 1 milione e 300 mila; nel 1953, 3 milioni e nel 1954 tale cifra è stata di molto superata. Ma c'è di più: non è solamente il numero dei veicoli, degli autoveicoli che percorrono le nostre autostrade che ci deve preoccupare, ma è l'incremento della circolazione. Vale a dire, quella macchina che prima aveva, diciamo, un coefficiente  $x$  di circolazione, ha ora un coefficiente due o tre volte  $x$ . Quindi non è solamente il numero delle macchine che importa, ma è anche l'azione, l'utilizzazione di queste macchine, donde gli inconvenienti che voi sapete, le disgrazie (per cui è intervenuto perfino il Procuratore generale della Cassazione) che quest'anno pare siano passate da 4 mila a 6 mila. Il presidente Corbellini, che è un maestro in materia di trasporti, ci insegna che a circolazione doppia corrispondono

disgrazie quadruple. Comunque sia, le strade nostre sono sature ed occorre pertanto provvedere.

Come si può provvedere? Vado per sintesi, perchè ho molto da dire e prego di aver pazienza anche se il discorso sarà noioso. Non si può continuare con parziali interventi di bilancio. Già l'A.N.A.S., con l'antica denominazione, nel 1928 non si limitò ad un programma contingente, ma impostò un programma che si proiettò nei 25 anni di tempo e che permise di migliorare, di sistemare le strade esistenti. Ma la circolazione italiana da allora ad oggi è aumentata di un peso di 20 volte. Quindi il problema non permette più provvedimenti temporanei, ma occorre una soluzione radicale, organica, razionale, perchè accanto all'aumento che vi ho detto dei veicoli e all'aumento della circolazione, dobbiamo tener conto di 4 coefficienti: il peso delle macchine che circolano, il volume delle medesime, la velocità e la intensità del traffico.

Ora a questo punto vedo già quelle che potrebbero essere le eventuali obiezioni. Ad un programma radicale il bilancio dello Stato non può rispondere, perchè la situazione attuale non consente uno sforzo. Quel che è pacifico è questo, che noi ci troviamo di fronte, relativamente a questo problema, ad una contraddizione: da un lato la necessità impellente di rispondere a questo rapido incremento del flusso circolatorio e, dall'altro, la limitata disponibilità del nostro bilancio, già oberato dalle leggi sagge che voi avete approvato in materia di case, di fiumi, per l'agricoltura, ecc. ecc.

Occorre quindi provvedere in altro modo. E poichè si deve agire con questa direttiva, di creare cioè arterie che possiedano particolari condizioni di sicurezza, che permettano un rapido smaltimento del flusso circolatorio e che possano convogliare il traffico nel modo migliore, occorre separare (ecco un concetto non detto qui) il traffico locale, meno veloce e di breve percorrenza, da quello autostradale, veloce.

Chi viaggia sovente come viaggio io al Sud, si sarà certamente accorto che all'uscita dall'autostrada le macchine si fermano per i numerosi carretti che transitano e che hanno diritto di circolazione. Occorre quindi separare

il traffico e raggiungere il fine dello sblocco delle autostrade. Ed infatti in America, per esempio, c'è la contravvenzione per chi va forte, ma c'è anche per chi va adagio.

Quindi occorre decongestionare le strade statali ordinarie ed a ciò dobbiamo essere ammaestrati da quanto si fa e si fece all'estero e da quanto abbiamo fatto noi, perchè noi dobbiamo ricordare che fummo all'avanguardia.

Ma a proposito della circolazione automobilistica, se me lo permettete, vi leggerò alcuni dati relativi alla fine del 1953. In base a questi dati noi troviamo che la densità circolatoria in Italia, per numero degli abitanti, per gli autoveicoli, è di una macchina ogni 51,6 persone, e come autovetture, di una macchina ogni 77,9 abitanti. Nel Belgio abbiamo rispettivamente il 15,9 e il 22,4; nella Francia, il 14,2 e il 20,3; nella Germania occidentale il 32,3 e il 46,2; nella Gran Bretagna, il 13 e il 17,9; in Olanda, il 35 e il 53,5; in Portogallo, il 65,3 e il 98,7; in Spagna, il 153,9 e il 309,5; in Svizzera, il 18,1 e il 21,7; negli Stati Uniti, infine, il 2,8 e il 3,4.

Ora se voi pensate che anche l'Italia a questo progresso arriverà rapidamente e raggiungerà quelle cifre che altre nazioni hanno già raggiunto, vi convincerete ancor di più del fatto che noi non dobbiamo aspettare che gli avvenimenti ci precedano, perchè le autostrade sono difficili a costruirsi e forse ancor più difficili a concepirsi. Sbagliare il tracciato vuol dire rovinare per dei decenni, per non dire di più, delle zone e forse l'intero Paese, perchè ormai una strada non ha più carattere puramente locale, ma ha carattere nazionale. Non siamo più, infatti, al tempo del romanzo del Ruffini, al tempo del « Dottor Antonio », in cui uno viaggiava quando viaggiava; oggi siamo in un'epoca in cui tutti viaggiano.

Per queste ragioni ho presentato questo disegno di legge, che è stato da voi tutti unanimemente criticato per la sua insufficienza. Però debbo ringraziare tutti e ringraziare specialmente il collega Merlin, che ha posto le premesse di questo disegno di legge, il quale ha riconosciuto che io ho avuto il merito di cominciare a porre la prima pietra con un provvedimento che avrà uno sviluppo ulteriore.

Permettetemi una breve parentesi, perchè il vostro animo sia più sereno. Nell'altro ramo del Parlamento è stato presentato un disegno di legge sulle camionabili. Tale disegno di legge non disturba l'andamento di quest'altro disegno di legge, se voi lo onorerete del vostro voto favorevole. Quando verrà in discussione qui quel provvedimento, mi permetterò in quella sede di confutare talune affermazioni. Citerò ora solo alcuni dati per tranquillizzare voi, e perchè siate al corrente. Non è vero che la camionabile serve meglio; il fatto è che la camionabile serve per tratti locali e non separa i due traffici, come dicevo poco fa, non evita i passaggi, non corre lungo i meridiani, come con tanta precisione e competenza ha detto il senatore Barbaro, non accorcia i percorsi, non unisce i due versanti dell'Italia. Perchè il problema fondamentale italiano, specialmente portuale, è quello di unire i due versanti, sia perchè vi è la dorsale appenninica che disturba e sia perchè vi è una lunghezza notevole. A parte poi che le autostrade hanno il vantaggio, oltre quelli che vi ho detto, di sfruttare quelle che sono le bellezze italiane. Io ripeterò sempre, anche a costo di essere noioso, che l'Italia è un paese bello nel suo arco alpino, nella sua dorsale appenninica, in qualunque sua zona. Se vado sulle Alpi, mi innamoro, se vado lungo le coste adriatiche o tirreniche, mi innamoro. Tutta l'Italia è bella!

La camionabile, quindi, non risolve questo problema, a parte poi che il problema richiede 100 miliardi annui per la sua risoluzione e lo Stato non è in condizioni di sostenere questo onere ed inoltre si perderebbero 4 o 5 anni di tempo, ed io vi dico francamente che noi non abbiamo la possibilità di perdere questo tempo.

Sono state fatte al mio progetto di legge molte critiche; risponderò in questo momento a quelle fondamentali.

Critiche e consensi si sono avuti per quel che riguarda il sistema delle concessioni e qualcuno si è preoccupato di non creare o comunque di non favorire speculazioni e monopoli. Il fatto che già nel mio discorso al Senato mi sono dichiarato favorevole e che nel disegno di legge ho accettato l'emendamento del vostro Presidente, tendente a favorire sempre gli enti pubblici, vi dice che, finchè avrò l'onore

di essere a questo posto, non mi presterò ad altre soluzioni che siano carrozzoni.

Il sistema delle concessioni non è nuovo in Italia: fu sperimentato venti anni fa per le autostrade che voi conoscete ed è quel sistema che permise in quell'epoca che l'Italia fosse all'avanguardia degli altri Stati. E debbo riconoscere che le strade in concessione sono state notevolmente gestite e mantenute. Comunque lo Stato avrà, in base al tipo di concessione che d'accordo con il Tesoro abbiamo elaborato, un controllo severissimo della gestione, della costruzione e della manutenzione. Un tipo di concessione così minuziosamente articolato, per cui lo Stato sarà arcidifeso da ogni carrozzone, perchè non voglio passare alla storia o alla cronaca politica per un uomo che ha favorito dei carrozzoni. Ma, nel tipo di concessione studiato, abbiamo il requisito per cui lo Stato partecipa agli utili eventuali di queste autostrade, benchè io non ne preveda molti, perchè le concessioni attuali solo in questi ultimi anni, e solo tre concessioni, danno dei modesti dividendi ai loro azionisti. Le concessioni saranno seguite con criteri scrupolosamente tecnici, scrupolosamente obiettivi, e, come ho detto, assegnate di preferenza agli enti pubblici.

Il senatore Merlin, che come me avrà sempre presieduto il Consiglio dell'A.N.A.S., avrà visto con che competenza, con che serenità, con che obiettività si discutano i problemi stradali. E c'è di più: a parte che lo Stato partecipa agli utili, l'articolo 11, che io ho disposto, garantisce che lo Stato può riscattare quando vuole la strada, quando questa cioè renda molto o se la gestione si presenta in senso negativo, vale a dire se l'autostrada non venga convenientemente mantenuta.

CERABONA. Ma di quale articolo 11 parla?

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Parlo dell'articolo 11 della concessione, non del disegno di legge!

Lo Stato deve intervenire con un suo contributo per avere il controllo. Il senatore Busoni ha chiesto il 51 per cento di contributo per aver la maggioranza; il senatore Barbaro il 50 per cento; il senatore Crollalanza ha chiesto meno. Ora debbo dire questo: noi abbiamo

fissato il massimo del 40 per cento, che può variare da tratto a tratto e, credetemi pure, onorevoli colleghi, abbiamo perso delle notti — o meglio, io no, hanno perso delle notti gli attuaristi, i tecnici competenti — per stabilire questa percentuale (che può essere anche variata, intendiamoci, perchè è basata su delle previsioni, sulle quali sono stati poi eseguiti dei calcoli precisi). Questo 40 per cento è il risultato del calcolo fatto da diversi Ministeri, è la quota che corrisponde in media a quello che gli enti pubblici possono fare ed è anche la quota che corrisponde a quel che occorre per poter ammortizzare il capitale, in modo che fra 30 anni la strada divenga proprietà dello Stato. Ma se le previsioni che sono state fatte e che non dipendono da noi, poichè dipendono dallo sviluppo economico del Paese, in senso positivo e in senso negativo, fossero errate, ripeto, il tipo di concessione è elastico, è articolato, come vi ho detto, e quindi non c'è pericolo che domani ci possiamo trovare con le mani legate.

Da qualche parte è stato detto: le costruisca l'A.N.A.S. direttamente queste autostrade. Ma l'A.N.A.S. non ha mezzi! Lo Stato non ne può più, la Cassa depositi e prestiti non ne può più! Se noi ci rimettiamo all'A.N.A.S. per la esecuzione di queste opere, per la esecuzione di quei programmi che con tanto amore avete caldeggiato, potremo costruire qualche tratto di autostrada, ma non molto di più. L'A.N.A.S. costruirà certamente e il disegno di legge lo permette e se nei prossimi anni vedremo che le obbligazioni che l'A.N.A.S. emetterà riceveranno accoglienza favorevole nel Paese, vi assicuro che l'A.N.A.S. potrà costruire benissimo. Benchè io mi preoccupi di non creare un organismo, una elefantiasi che poi rimane nei decenni, perchè non dimentichiamo che, quando io ero ragazzo, avevamo un impiegato ogni 133 individui, mentre oggi ne abbiamo uno ogni 44-45. Comunque, siccome mi sono preoccupato anche di questo problema, dal Tesoro ho ottenuto la concessione che se l'A.N.A.S. dovesse costruire, come dovrà costruire qualche tratto che costituisca una strada-pilota, come confronto per le altre costruzioni, io potrò assumere (scusate se dico io), il Ministro dei lavori pubblici potrà assumere dei funzionari a contratto, in modo che

pochi rimarranno a lavoro finito e non costuiranno pertanto un peso ulteriore per lo Stato.

Un altro problema, che è stato sollevato dai senatori Corbellini, Porcellini e Cerabona è quello del pedaggio. È stato detto: anacronistico e feudale. Amici, quando io ero giovane sostenevo che anche i tranvai dovessero essere gratuiti, trattandosi di un servizio pubblico; l'età mi ha persuaso invece che i tranvai vanno sempre aumentando il prezzo dei loro biglietti.

Esaminiamo questo problema del pedaggio, poichè non è una questione superficiale. Il pedaggio è un corrispettivo (ma non è argomento questo per me fondamentale) di una specifica utilità che noi diamo all'utente, perchè l'utente che viaggia lungo una autostrada, guadagna in tempo, guadagna in spesa per carburante e lubrificante e guadagna anche di sicurezza. Ma la differenza tra il sistema feudale e quello attuale sarebbe questa: che nel sistema feudale si era obbligati al pagamento del pedaggio, mentre ora nessuno obbliga a passare per l'aut strada, perchè c'è la strada ordinaria, c'è la strada statale. Quindi è come per il treno rapido: nessuno obbliga ad andare sui rapidi, ma se si vuole andare sul rapido bisogna pagare il supplemento. Se uno non si sente di pagare il supplemento, vorrà dire che ci impiegherà di più.

CERABONA. Addurre inconvenienti non significa risolvere il problema! Anche per il rapido non è detto che sia giusto pagare il supplemento!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Volevo dire solo questo che il pedaggio, come è ora attuato, non è un sistema feudale, poichè non è obbligatori; non è anacronistico perchè non è obbligatorio.

PORCELLINI. È un pedaggio corretto!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma insomma, le strade vanno sì o no costruite, gestite, mantenute? E badate che molti lavori in Italia vanno in rovina perchè non sono mantenuti!

Quindi questo è il concetto che noi abbiamo del pedaggio. Perciò non si tratta del pedaggio feudale, ma di una necessità che abbiamo per la natura stessa delle cose e che potrà riuscire talora giovevole per impedire che coloro che non hanno necessità assoluta di passare per le autostrade ci passino. Ed inoltre il pedaggio è necessario per far sì che un giorno le strade ritornino allo Stato, perchè altrimenti rimarrebbero sempre in mano ai privati.

Ma permettetemi la polemica: è strano che la questione del pedaggio la solleviate con forza proprio voi della sinistra, perchè lungo le autostrade passano proprio le vetture dei privilegiati. Dove scorre il traffico locale, dove passano i piccoli veicoli? Lungo le strade ordinarie. Abbiamo disposto quindi le cose in maniera da far pagare chi può pagare questa comodità, che poi diventa un risparmio formidabile, come ho detto prima, di tempo, di denaro e un aumento della sicurezza, per cui è bene che vi rendiate conto della necessità di questo pedaggio. Comunque, anche fossero errate le mie previsioni, non c'è altro da fare.

Qualcuno, e precisamente il senatore Terragni, ha sollevato la questione della istituzione della Cassa della strada. È questo un problema delicato ed ho a tal proposito degli appunti che le posso far vedere. Studierò la cosa: oggi però non possiamo stabilire quanto ella ha caldeggiato qui in questo disegno di legge, poichè è un problema troppo importante per essere risolto in questo momento. Ma cominciamo a varare queste strade e a chiarire le idee. Io mi riprometto di studiare il problema perchè la Cassa della strada potrà permettere di accelerare le opere.

TERRAGNI. La Cassa della strada, onorevole Ministro, mi sembra che sia in perfetta armonia con le premesse del suo discorso, che cioè i mezzi ordinari di bilancio non bastano per risolvere il problema delle strade!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se io volessi però costituire ora la Cassa della strada, non farei altro che rinviare l'approvazione dell'attuale disegno di legge di qualche anno. Strada facendo provvederemo! Se ella mi fa l'onore, dopo la seduta, di passare

da me, le farò vedere lo studio che ho in proposito e che è favorevole. Io sono infatti un Ministro democratico e ritengo che un Ministro abbia sempre il dovere di ascoltare i parlamentari.

Il senatore Crollalanza ha sollevato un altro problema: l'ente di gestione. Non sono d'accordo in questo e non sono d'accordo in primo luogo per una questione di principio. L'Italia ha troppe sovrastrutture, troppi enti, ma poi, senatore Crollalanza, ella sa meglio di me, poichè ella è stato un valoroso Ministro ed è stato uno di quelli che hanno attuato il programma delle autostrade, che l'articolo 1 della legge 27 novembre 1951, n. 1558, sull'A.N.A.S. dà proprio all'A.N.A.S. il compito di gestire e di realizzare il progressivo miglioramento delle strade statali dell'Italia meridionale ed insulare. Quindi ce l'abbiamo già questa funzione.

**CROLLALANZA.** Mi riferivo alla eventualità che un giorno, prima della scadenza delle concessioni, fossero riscattate dallo Stato tutte le autostrade e divenisse talmente gravosa la gestione da suggerire, per l'appunto, la istituzione di un ente di gestione.

**ROMITA, Ministro dei lavori pubblici.** Si tratta quindi di un problema che discuteremo tra trent'anni (*ilarità*). Il mio concetto ve lo espongo subito. E mi rivolgo a tutti, poichè non faccio una polemica personale, ma nel medesimo tempo che rispondo al senatore Crollalanza, rispondo ed assicuro non soltanto lui, che come ex Ministro lo sapeva meglio di me, ma coloro che possono pensare che l'A.N.A.S. non abbia questa funzione di realizzare delle opere di miglioramento delle strade statali.

E veniamo al programma, e, con esso, alle più dolenti note. Tutti si sono lamentati: chi ha chiesto la linea jonica, chi con garbo, come il senatore Cerabona, ha chiesto per la sua zona, un'altra linea. È umano, anzi, è un dovere per ognuno farsi interprete dei sentimenti e delle necessità della propria zona. I senatori Buscni, Crollalanza, Cerabona, Porcellini, Terragni, Vaccaro, tutti hanno lamentato che il programma è incompleto. Ma il programma si fa poco per volta! Quello che

vi posso dire, e che forse vi farà dispiacere, è che il programma sarà attuato tutto nel tempo, ma si darà ad esso inizio in rapporto alle esigenze del Paese, senza preferenze, senza cedere alle pressioni, perchè le autostrade, pur rispondendo alle necessità delle singole zone, debbono avere un carattere nazionale e risolvere dei problemi nazionali. Gli itinerari saranno scelti dai tecnici dell'A.N.A.S., del Tesoro e del Ministero dei trasporti, anche per collegare quelle zone che possono essere deficitarie di linee di comunicazione.

Ma non lamentatevi eccessivamente, voi del Sud: non ci sarà preferenza nè per il Sud, nè per il Nord. Io accetto il concetto espresso da alcuni oratori in questa Aula, che cioè l'autostrada deve servire dove c'è il traffico e deve arrivare dove questo traffico può essere sviluppato. È questo un binomio indissolubile!

Comunque permettetemi di dirvi questo: il programma Vanoni è un confortante presagio e ci lascia sperare che noi bruceremo le tappe. Anche perchè, per merito vostro, quando uno di voi si alza e richiede l'inserimento nel programma di una certa linea, io, che l'ho ascoltato con attenzione, mi riunisco nell'ufficio con i miei tecnici e credo che quando cominceremo le autostrade ci sarà una tale pressione di opinione pubblica, me lo auguro e lo desidero, per cui bruceremo le tappe ed il programma lo attueremo in un tempo più breve.

E badate, sono talmente convinto di questo che io avrei potuto fare un programma trentennale in cui contentavo tutti, ma allora voleva dire imbrogliare tutti; mentre invece ho la convinzione che cominceremo rapidamente e rapidamente porteremo avanti le nuove opere.

Quindi niente preferenze per il Nord o per il Sud.

**TARTUFOLI.** Ed il Centro?

**ROMITA, Ministro dei lavori pubblici.** Al Centro non faremo certamente il salto della cavalletta!

Permettetemi di dirvi una cosa, amici. Io sono un deputato del Nord, ma ritengo di essere uno dei primi deputati che abbia detto che il problema del Sud è un problema nazionale. L'Italia del Nord, che è satura, non può

svilupparsi di più se non riesce a sviluppare il Sud. È la stessa ragione per cui l'America del Nord aiuta tanti Paesi d'Europa. L'Italia del Nord è satura di prodotti industriali ed ha bisogno di smerciarli in altre zone.

Ed ora, senatore Vaccaro, rispondo a lei, che è stato il più fine ed aspro oppositore. Permetta che le legga dei dati sulla consistenza della rete delle strade statali al 1° gennaio 1947. Avevamo allora strade statali per una lunghezza complessiva di chilometri 21.393, dei quali in macadam protetto per chilometri 13.659 (Centro-Nord, chilometri 7.046; Sud ed Isole, chilometri 6.613) e in macadam ordinario, chilometri 7.734 (Centro-Nord, chilometri 1.787; Sud ed Isole, chilometri 5.947). Vediamo ora la consistenza della rete delle strade statali al 1° gennaio 1955. Lunghezza complessiva, chilometri 24.017, di cui in macadam protetto, chilometri 21.749 (Centro-Nord, chilometri 9.718; Sud ed Isole, chilometri 12.031) e in macadam ordinario chilometri 2.267 (Centro-Nord, chilometri 429; Sud ed Isole, chilometri 1.838).

Nell'attuale lunghezza di chilometri 24.017 sono comprese le strade di nuova classifica, tra le quali quelle dell'Italia meridionale per chilometri 2.942, sistemate per conto della Cassa per il Mezzogiorno. Complessivamente, quindi, dal 1° gennaio 1947 al 1° gennaio 1955 sono stati sistemati e depolverizzati chilometri 8.000 di strade, nella seguente misura: nell'Italia centro-settentrionale, chilometri 2.600; nell'Italia meridionale ed insulare, chilometri 5.400.

Le spese per il miglioramento della rete delle strade statali dal 1947 ad oggi, esclusi gli importi per riparazione di danni di guerra e dei lavori eseguiti per conto della Cassa per il Mezzogiorno, sono le seguenti: per l'Italia meridionale, 90 miliardi e 379 milioni circa; per l'Italia centro-settentrionale, 68 miliardi e 897 milioni circa. Per i miglioramenti di strade statali del Sud, per conto della Cassa per il Mezzogiorno, è stata spesa, a tutt'oggi, la somma di lire 12 miliardi e 200 milioni.

Non solo, ma l'A.N.A.S., con la legge citata del 1951, ha stanziato 40 miliardi per le strade del Sud e ne abbiamo ancora a disposizione 10 miliardi. Quindi per il programma d'ammodernamento stradale, oltre i 20 mi-

liardi che vanno per migliorare il Sud, si hanno ancora a disposizione: 10 miliardi di quella legge del novembre 1951. Quindi, in complesso, sono 30 miliardi. Ragione per cui, onorevoli colleghi del Sud, non diteci che vi trascuriamo. L'Italia è unica, non c'è nè Nord, nè Sud; vi sono solo i bisogni del Nord e del Sud e state sicuri che l'A.N.A.S. sarà sensibile a tutti i problemi che si manifesteranno.

Ma c'è ancora un altro problema che vorrei trattare. Per quale ragione, senatore Vaccaro, ha lamentato i 100 milioni solo per la Napoli-Bari? Io non dovrei dirlo, ma se con un emendamento viene aumentata la cifra per studiare altri progetti per il Sud, come Ministro sono favorevolissimo, perchè i progetti vanno studiati. Le do quindi perfettamente ragione.

Il senatore Flecchia ha fatto una lunga discussione relativamente al progetto di una certa strada. Non entrerei in polemica con lui; dico solo, con la pianta davanti, che il progetto fu esaminato e fu scartato per ragioni tecniche relative al traffico. Io sono pronto ad ascoltare i progettisti ancora, perchè non c'è nessuna congiura del silenzio, ma non posso dire che il progetto Calvi-Marrone sia attualmente accettabile. L'autostrada, secondo questo progetto, passa proprio per la mia Alessandria ed io ho dovuto rispondere agli amici della mia terra negativamente. Quindi non ho nessuna ragione per oppormi, ma il Consiglio dell'A.N.A.S., composto di tecnici di valore, ha fatto giustamente presente che noi con il tratto Ceva-Savona veniamo a mettere in correlazione tre strade, la 20, la 28 e la 29; cioè con un breve tratto risolviamo i problemi del Piemonte, perchè il porto naturale del Piemonte è Savona.

Il progetto di cui ella invece ha parlato, che prevede il transito per la mia Alessandria, presenta delle difficoltà gravissime e comporta delle spese notevoli perchè si attraversano numerosi fiumi e si debbono pertanto costruire moltissimi ponti e non ci si serve delle strade nazionali n. 20, 28 e 29, che noi abbiamo a disposizione. Comunque, vengano pure i compilatori di quel progetto da me: sono prontissimo ad ascoltarli e fosse vero che mi persuadessero di poter far passare l'autostrada per la mia Alessandria. Ma ora, in coscienza,



onorevoli senatori, questo non lo posso dire, perchè ho prima detto che le strade non servono alle Provincie, ma servono all'Italia. Non occorre essere un tecnico per comprendere il vantaggio della Ceva-Savona che allaccia le strade n. 20, 28 e 29. Voi capite che con un breve tratto si collega Savona con tutto il Piemonte, ed è questo un progetto già studiato, preparato, approvato. È un progetto, onorevoli senatori, che va preso veramente in considerazione. Comunque, niente congiura del silenzio, perchè io medesimo ho dovuto rispondere picche ai miei concittadini e ad elementi del mio stesso Partito (scusate la parentesi), che mi avevano chiesto il passaggio della strada per la città di Alessandria.

Desidero, infine, ringraziare il Presidente della Commissione per la magnifica relazione e per gli emendamenti che ha voluto prospettare.

Cerchiamo tutti di fare in modo che questa discussione così proficua possa risolvere il problema vitale delle autostrade. Per me — ripeto — il problema è connesso con lo sviluppo economico-commerciale del nostro Paese, con lo sviluppo del turismo, del commercio, dell'industria, con il progresso del nostro Paese. Legare il mio nome a queste autostrade è la mia massima soddisfazione. Ha avuto ragione il senatore Merlin, che aveva predisposto questo progetto, come l'onorevole Aldisio che lo aveva cominciato; voi votandolo, onorevoli colleghi, siate sicuri che compirete un'opera buona, un'opera giusta.

*(Vivi applausi dal centro e dalla destra, con gratulazioni).*

Permettetemi ora di rispondere ad alcune obiezioni marginali, cui non ho creduto di dover rispondere prima.

Al senatore Corbellini dichiaro che sono d'accordo con i suoi emendamenti.

Al senatore Vaccaro rispondo che sono d'accordo anche con il suo emendamento.

Al senatore Cerabona dichiaro che sto studiando il problema della sua regione, perchè purtroppo gli ho detto finora molte buone parole, ma non ho dato nulla.

CERABONA. Questo è vero.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'ho già pregato di venire da me per esaminare in-

sieme i problemi di quella terra che ha bisogno dell'aiuto del Paese.

Al senatore Terragni spero di aver dato soddisfazione con la mia risposta di prima.

TERRAGNI. Senz'altro, onorevole Ministro, e la ringrazio!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Crollanza, credo che, chiarito il mio concetto, ella possa essere soddisfatto.

Al senatore Cappellini, che sosteneva, se non ho mal capito, che è urgente la costruzione di nuove autostrade, anzichè l'allargamento di quelle esistenti, dichiaro che il problema va di pari passo, perchè ci sono le autostrade come la Torino-Milano, come quella del Veneto, dove non si marcia più, perchè sono strette.

CAPPELLINI. Onorevole Ministro, non ho fatto una questione di precedenza; ho detto che l'allargamento della Milano-Torino non dovrebbe essere fatto con il contributo dello Stato poichè a tale allargamento deve provvedere, a mio modo di pensare, la Società che ha in concessione l'autostrada.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se riuscirò a quanto ella auspica, sarò ben lieto.

Ai senatori Busoni e Crollanza assicuro che la concessione, ossia lo schema del tipo di concessione, come ho detto, è così articolato e minuzioso, che arma lo Stato contro qualsiasi eventualità.

Al senatore Busoni, che ha auspicato che sia l'A.N.A.S. da sola a provvedere alla costruzione di queste autostrade, rispondo che è vero che l'A.N.A.S. può fare autostrade, ma ne faremo solo qualche tratto e poichè il programma delle nuove costruzioni è vasto, noi evidentemente, man mano che l'A.N.A.S. riuscirà a sopperire al lavoro che gli è stato affidato, gli affideremo altri compiti costruttivi. Su questo può esser tranquillo, poichè sono un piemontese e noi piemontesi siamo tutti un po' statalisti.

Ai senatori Cappellini, Terragni, Porcellini, Cerabona, sul pedaggio, ho risposto.

I senatori Corbellini, Terragni, Buizza hanno parlato di evasioni fiscali: mi pare che in tal senso parla già l'articolo 6 del disegno di

legge e quindi ritengo che possano esser soddisfatti.

Ai senatori Terragni, Buizza, Porcellini, Vaccaro, Tartufoli, che hanno detto di preferire gli enti pubblici, ho già risposto dichiarandomi pienamente d'accordo.

Ho già risposto al senatore Busoni per quanto riguarda l'appunto che mi ha fatto in Senato di aver voluto favorire un ente monopolistico, perchè quell'ente l'ho eliminato. La F.I.A.T., la « Pirelli » e l'E.N.I. hanno interesse ad avere le autostrade perchè ne deriva un aumento del consumo delle macchine, della gomma e della benzina, ma non c'è proprio alcuna ragione perchè le autostrade le debbano fare loro.

Comunque, di mia iniziativa, ho messo in rapporto tra di loro la Società Leonardo da Vinci e l'I.R.I. per vedere se è possibile trovare una combinazione.

A coloro che hanno parlato dei vari tratti ho già detto che spero che tra un anno o due potranno essere portati a termine. Ma ora bisogna cominciare. Al senatore Terragni che chiede giustamente che sia tenuto presente il collegamento con la Svizzera, dico che le strade non hanno solo carattere nazionale ma internazionale. Quindi vanno studiate in funzione del collegamento con l'estero.

Ritengo di aver risposto a tutte le obiezioni di carattere generale; in sede di discussione degli articoli risponderò alle altre obiezioni.

CANEVARI. Avevo fatto osservare l'opportunità di provvedere con la maggiore sollecitudine, in relazione agli impegni finanziari, per attuare la comunicazione più rapida tra Genova e il Sempione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Finora ho parlato di problemi generali e non locali. Ho detto che è un programma iniziale che stiamo sviluppando. Ad ogni modo ho sul tavolo tutti i resoconti stenografici dei vostri discorsi e li sto studiando.

PRESIDENTE, *relatore*. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

CROLLALANZA. Poichè ordini del giorno potranno essere presentati in sostituzione di emendamenti ad articoli del disegno di legge,

ritengo sia più opportuno discutere gli ordini del giorno dopo l'approvazione degli articoli.

CERABONA. Può verificarsi anche il caso contrario: e cioè che il voto sugli articoli sia condizionato all'approvazione o meno di qualche ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Possiamo quindi discutere adesso gli ordini del giorno che sono stati già presentati, lasciando salva la possibilità di presentarne altri prima che siano approvati tutti gli articoli del disegno di legge.

Il primo ordine del giorno è stato presentato dal senatore Cappellini. Ne do lettura:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 788, sulla "costruzione di autostrade e strade";

rilevato come la Società per azioni per la autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, costituitasi fra Province, Comuni e Camere di commercio, abbia a suo tempo presentato al Ministero dei lavori pubblici regolare domanda di concessione per l'autostrada in parola, corredata dal relativo progetto e dal piano finanziario;

considerato che al predetto Ministero è stata presentata da parte di altra Società privata domanda di concessione per l'autostrada Milano-Bologna-Firenze-Napoli che ha in comune con la precedente il tratto Milano-Bologna, costituente il tronco più ricco di traffico e quindi suscettibile di maggiori ricavi;

atteso che la eventuale concessione del tronco Milano-Bologna ad altra Società precluderebbe di fatto la realizzazione, da parte della Società fra Enti locali, dell'ulteriore tracciato autostradale da Bologna a Pescara caratterizzato, allo stato attuale delle cose, da una minore intensità di traffico;

considerata l'opportunità che l'iniziativa per la creazione di una arteria autostradale con direttrice nord-sud sul versante adriatico da Milano a Pescara sia favorita ed incoraggiata e ne sia consentita l'attuazione secondo l'accurata elaborazione tecnica, economica e finanziaria degli Enti locali partecipanti alla Società per azioni;

rilevata la situazione di particolare depressione economica e di arretratezza produttiva delle zone marchigiane ed abruzzesi che l'autostrada dovrebbe collegare apportandovi più consistenti traffici commerciali e turistici;

richiamati gli affermati criteri di proprietà nella concessione di autostrade a favore degli Enti locali;

impegna l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esaminare la domanda di concessione avanzata il 22 aprile 1954 con nota n. 4917/1370/50 dalla Provincia di Milano, per conto della Società per azioni fra Comuni, Province e Camere di commercio per la costruzione e gestione della autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, per l'intero tracciato richiesto ».

Un altro ordine del giorno, presentato dai senatori Tartufoli ed altri, può considerarsi un'interpretazione dell'ordine del giorno Cappellini.

Dò pertanto lettura anche dell'ordine del giorno presentato dai senatori Tartufoli, Molinari, Vaccaro, Busoni, Caporali, Romano Domenico e Porcellini:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, nello esaminare in sede deliberante il disegno di legge n. 788 sulla costruzione di autostrade e strade, prendendo nota dell'appunto circa il programma di massima delle autostrade,

esprime fin da ora il preciso invito al Ministro dei lavori pubblici che quando sarà iniziata la costruzione della autostrada Milano-Pescara, i lavori relativi dovranno iniziarsi sia dal nord che da Pescara, in analogia a quanto il programma stesso prevede per la Milano-Napoli ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che non posso accettare l'ordine del giorno Cappellini come impegno perchè le autostrade saranno studiate di comune accordo tra i Ministeri dei lavori pubblici, del tesoro e dei trasporti. Se mi impegnassi verrei a superare la legge. Posso però accettare l'invito di esaminare la questione con la massima comprensione.

CROLLALANZA. Vorrei che si parlasse non della Milano-Pescara, ma della Milano-Lecce,

considerando la Milano-Pescara come un primo tempo di costruzione della Milano-Lecce. Ciò perchè rimanga impegnato il Governo allo sviluppo costruttivo dell'autostrada nel suo organico sviluppo, che è essenziale per la saldatura economica tra il nord e il sud.

CAPPELLINI. Accetto l'idea espressa dal collega Crollalanza, ma faccio osservare che il Consorzio degli enti locali, per ora, ha elaborato un progetto e richiama la concessione al Ministero per il tratto Milano-Bologna-Pescara.

L'inserimento di un ulteriore tratto fino a Lecce esulerebbe dalla richiesta attuale.

Ma la questione è un'altra. Ho ascoltato l'onorevole Ministro e non sono rimasto soddisfatto delle sue parole perchè in sostanza ha detto solo molte parole, parole che ascoltiamo da tanto tempo. Ad un certo momento sembrava che avesse in animo di esporre il suo programma, modificando il programma che già ci è stato presentato, ma poi tutto si è risolto in una dichiarazione generica. Però di fronte ad una proposta concreta di un gruppo di enti locali che deve essere considerata come richiesta preferenziale non valgono dichiarazioni generiche. Perciò la mia preoccupazione aumenta perchè ancora una volta siamo di fronte a generiche affermazioni che non incidono nella sostanza.

Noi ci troviamo di fronte ad un gruppo di Amministrazioni locali altamente qualificate che si sono da tempo preoccupate di studiare seriamente questo problema e di presentare le relative richieste. Tutti i colleghi sembrano essere favorevoli agli enti locali e questo è lo scopo del mio ordine del giorno.

BUIZZA. L'ordine del giorno Tartufoli domanda che la autostrada si incominci tanto dal nord che da Pescara. Se si trattasse del tratto Milano-Piacenza che è già programmato e che è lungo 57 chilometri non vedrei alcuna difficoltà a cominciare i lavori da Milano e da Piacenza.

Ma quando penso che la Milano-Pescara è di 547 chilometri.....

CROLLALANZA. Una ragione di più per creare il fatto compiuto cominciando dal nord e dal sud.

BUIZZA. Potrebbe esservi il pericolo di fare un tratto di 30-40 chilometri da Pescara verso il nord senza che serva a nulla. Comunque ritengo che l'ordine del giorno Tartufoli non sia aderente alla realtà e quindi dichiaro che voterò contro.

TARTUFOLI. L'impostazione del mio ordine del giorno si ispira ad un concetto che è già stato applicato per la Milano-Napoli. Capisco che al senatore Buizza possa non piacere, ma io credo che tutti possono comprendere quanto interessi alle popolazioni meridionali il fatto che si incominci l'autostrada anche dal sud.

Relativamente alla questione sollevata dal senatore Cappellini, credo che non si possa prescindere dalla sua motivazione. Ho partecipato all'organizzazione del consorzio che si interessa della Milano-Pescara, al quale partecipano tutte le Amministrazioni provinciali, i Comuni capoluoghi e le Camere di commercio delle zone attraversate. Le popolazioni sono ansiose di sentire che le soluzioni da loro date al problema sono accettate e che non può esistere alcun dubbio circa la concessione definitiva.

Con una lettera personale all'onorevole Ministro ho esposto i problemi che bisognerà risolvere fin dalla partenza. Quando sarà stato fatto il tratto Milano-Bologna si dovrebbe passare al successivo fino a Rimini, ma ci si troverà di fronte a problemi che noi dobbiamo esaminare fin da questo momento. Perciò chiediamo che ci sia l'affidamento assoluto della concessione all'organo pilota e che fin da ora si debba considerare il rapporto che va a crearsi con la concessionaria della Milano-Napoli per il tratto Milano-Piacenza, comune all'autostrada Milano-Pescara. Vorrei perciò che l'onorevole Ministro considerasse l'opportunità di accettare se non come impegno, come raccomandazione ricca di espressioni concrete, sia l'ordine del giorno Cappellini che il mio.

AMIGONI. Sono del parere che quanto è stato detto sia fundamentalmente giusto, ma è anche giusto quanto ha detto l'onorevole Ministro. Io credo che si possa trovare una formula che risolva tutto, considerando però che l'onorevole Ministro non può impegnarsi.

CANEVARI. Desidero esprimere il mio pensiero in merito alla proposta del collega Cappellini.

Siamo tutti d'accordo sui concetti da lui espressi e sulle considerazioni che l'hanno mosso, ma il Ministro non può assumere un impegno; il Ministro può considerare la proposta Cappellini come raccomandazione, raccomandazione che può essere confortata anche dall'appoggio della Commissione. Ma il Ministro, ripeto non può assumere un impegno, poichè il Ministro ha degli organi che debbono esprimere il proprio parere prima che sia raggiunta una decisione di questa natura.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Tartufoli, debbo rilevare che il collega Tartufoli si è forse offeso delle considerazioni fatte dall'onorevole Buizza. Le considerazioni del collega Buizza sono, peraltro, considerazioni di ordine pratico e meritano di essere tenute presenti. Se lo stanziamento a disposizione per la costruzione dell'autostrada Milano-Pescara viene esaurito mentre si iniziano i lavori e si conducono avanti dalle due estremità, il tempo di esecuzione delle opere minaccia di essere eccessivamente prolungato in relazione al desiderio che abbiamo tutti di mettere a disposizione del traffico, il più rapidamente possibile, i tronchi di strada man mano che vengono costruiti e collaudati.

Perciò proporrei che l'ordine del giorno Tartufoli fosse modificato nell'ultima parte, e precisamente sostituendo alle parole « i lavori relativi dovranno iniziarsi sia dal nord che da Pescara ecc. », le parole seguenti: « i lavori relativi dovranno essere iniziati e condotti dalle due estremità, in modo da potersi utilizzare per il traffico i rispettivi tronchi man mano che ne sia ultimata e collaudata la costruzione ».

In questa maniera voi potete cominciare i lavori anche da Pescara: a noi questo non interessa, non abbiamo delle preferenze. Desideriamo peraltro che man mano che i tronchi di strada siano stati ultimati, possano essere utilizzati per il traffico.

TARTUFOLI. Siamo d'accordo!

CANEVARI. Quanto all'ordine del giorno Cappellini, a mio avviso ritengo che l'onorevole

Ministro possa accoglierlo solo come raccomandazione.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Risponderò brevemente per quel che riguarda l'ordine del giorno Cappellini; benchè forse il senatore Cappellini dirà, come ha detto prima, che le mie sono solo delle parole, ...per cui vi è da ritenere che i senatori che mi hanno applaudito sono quasi dei minorati.

CAPPELLINI. Non ho detto questo! Ho detto solo che non sono soddisfatto di quanto ella ha esposto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Se io prendo impegno fin d'ora di accettare una domanda di concessione, ciò significa legare le mani al Ministro dei lavori pubblici nei confronti delle condizioni che domani quell'ente può fare. Se noi ci esprimiamo, nell'ordine del giorno, stabilendo un preciso impegno per il Ministro di accogliere una certa domanda di concessione, vuol dire che domani lo Stato non avrà più facoltà di trattare. Questo non mi sento assolutamente di farlo.

PORCELLINI. Si potrebbe dire « invita » invece che « impegna ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma forse nemmeno questo! Io mi sono impegnato a trattare con gli enti pubblici, ma non mi posso impegnare ad accettare domande di concessione.

CAPPELLINI. Sono disposto a sostituire la parola « impegna » con la parola « invita ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma c'è poi, come ho già detto, l'espressione « ... ad accogliere la domanda di concessione, ecc. ecc. ».

PRESIDENTE *relatore*. Si potrebbe dire: « invita l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esaminare la domanda di concessione, ecc. ecc. ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche questa formulazione non potrei pienamente accettarla, perchè potrebbe darsi il caso, un

giorno (caso che credo non avverrà mai) che debba respingere il progetto di un ente pubblico ed esaminarne un altro. Si potrebbe fare appello allora ad un ordine del giorno di tal genere.

CAPPELLINI. Si potrebbero allora appor- tare queste modifiche al mio ordine del giorno: al posto della parola « impegna », mettere la parola « invita » e poi continuare dicendo « ... ad esaminare con carattere di precedenza la domanda di concessione, ecc. ecc. ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accettare questa formulazione.

CROLLALANZA. Rimane l'inciso che io ho chiesto di inserire nell'ordine del giorno, vale a dire le parole: « come prima realizzazione della Milano-Lecce ».

CAPPELLINI. Certamente. Siamo d'accordo su questo.

PRESIDENTE, *relatore*. Se non vi è nulla in contrario, sarebbe forse meglio dire: « come iniziale realizzazione della Milano-Lecce ».

CROLLALANZA. Va bene.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ritengo che l'ordine del giorno Taruffoli vada corretto nel senso proposto dal senatore Canevari. Ella, senatore Cappellini, forse sperava che io dicessi: comincio di qui o comincio di là. In questa maniera la legge non passerebbe più, per ragioni comprensibili...

CAPPELLINI. Siamo d'accordo sulle considerazioni fatte dal senatore Canevari.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Io ho già spiegato prima a tutti voi, e non sono parole, che io vedo chiara l'Italia dinanzi ai miei occhi: vedo Milano... (*Interruzioni*). Guardate, signori senatori, che noi in questo momento facciamo della storia economica, non facciamo della cronaca politica.

CAPPELLINI. C'è sempre della politica di mezzo, signor Ministro!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho voluto dire storia politica per non sopravvalutarmi, ma facciamo della storia economica, perchè se noi sbagliamo questa legge, i nostri posteri ne sconteranno le conseguenze, come oggi scontiamo le conseguenze degli errori del passato. Proprio il senatore Vaccaro ci ha rimproverato il binario unico e la cremagliera delle ferrovie calabresi!

Dicevo, dunque, che io vedo chiara l'Italia dinanzi ai miei occhi. Vedo l'autostrada che parte da Milano e va a Bologna, va a Pescara e scende lungo l'Adriatico, sempre più giù, e gira fino ad arrivare a Reggio. E a questo proposito dirò che mi hanno persuaso coloro che hanno sostenuto la necessità del collegamento anche lungo la linea jonica. E vedo ancora l'altro ramo dell'autostrada che parte da Milano e che da Bologna prosegue per Firenze, per Roma, e che arriva a Napoli e continua per la Calabria fino alla Sicilia. Vedo dinanzi agli occhi tre dorsali trasversali, lungo i meridiani, come ha ben detto il senatore Barbaro, e poi la nordica, la Torino-Trieste, la centrale che va a Pescara, e la sud che da Bari va a Napoli. Questo è il programma. Da dove si comincia? Non dipende da me! Vi giuro che io non ci metterò la minima pressione ed il fatto che io respinga la proposta Flecchia di una dorsale che passi per la mia città, il fatto che non ho accontentato il mio amico, e più che amico, fratello, Canevari, in merito alla sua città, vuol dire che in questo momento vedo solo i problemi nazionali. Ma vedo anche che la legge deve passare alla Camera dei deputati e qui potrebbero sorgere delle obiezioni se io dovessi ora darvi assicurazioni precise sui problemi di natura locale. Fatemi degli ordini del giorno, se siete convinti di avere a che fare con un galantuomo che ha rispetto del Parlamento. Il mio scopo è di fare queste autostrade: non mettiamo un sasso nell'ingranaggio della legge.

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno del senatore Cappellini, quale risulta con le modificazioni concordate, suona pertanto così:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 788 sulla "Costruzione di autostrade e strade";

rilevato come la Società per azioni per l'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, costituitasi fra Province, Comuni e Camere di commercio, abbia a suo tempo presentato al Ministero dei lavori pubblici regolare domanda di concessione per l'autostrada in parola, corredata dal relativo progetto e dal piano finanziario;

considerato che al predetto Ministero è stata presentata da parte di altra Società privata domanda di concessione per l'autostrada Milano-Bologna-Firenze-Napoli che ha in comune con la precedente il tratto Milano-Bologna, costituente il tronco più ricco di traffico e quindi suscettibile di maggiori ricavi;

atteso che la eventuale concessione del tronco Milano-Bologna ad altra Società precluderebbe di fatto la realizzazione, da parte della Società fra enti locali, dell'ulteriore tracciato autostradale da Bologna a Pescara, caratterizzato, allo stato attuale delle cose, da una minore intensità di traffico;

considerata l'opportunità che l'iniziativa per la creazione di una arteria autostradale con direttrice nord-sud sul versante adriatico da Milano a Pescara, come iniziale realizzazione della Milano-Lecce, sia favorita ed incoraggiata e ne sia consentita l'attuazione secondo l'accurata elaborazione tecnica, economica e finanziaria degli enti locali partecipanti alla Società per azioni;

rilevata la situazione di particolare depressione economica e di arretratezza produttiva delle zone marchigiane ed abruzzesi, che l'autostrada dovrebbe collegare apportandovi più consistenti traffici commerciali e turistici;

richiamati gli affermati criteri di priorità nella concessione di autostrade a favore degli enti locali;

invita l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esaminare con carattere di precedenza la domanda di concessione avanzata il 22 aprile 1954 con nota n. 4917/1370/50 dalla provincia di Milano, per conto della Società per azioni fra Comuni, Province e Camere di commercio per la costruzione e gestione della autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara, per l'intero tracciato richiesto ».

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

(È approvato).

Vi è ora l'ordine del giorno dei senatori Tartufoli ed altri, che, con la modifica proposta dal senatore Canevari, suona così:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, nell'esaminare in sede deliberante il disegno di legge n. 788 sulla costruzione di autostrade e strade, prendendo nota dell'appunto circa il programma di massima delle autostrade, esprime fin da ora il preciso invito al Ministro dei lavori pubblici che, quando sarà iniziata la costruzione dell'autostrada Milano-Pescara, i lavori dovranno essere iniziati e condotti dalle due estremità, in modo da poter possibilmente utilizzare per il traffico i rispettivi tronchi man mano che ne sia ultimata e collaudata la costruzione ».

BUIZZA. Dichiaro che voterò a favore di questo ordine del giorno, poichè esso ora esprime il mio pensiero.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Tartufoli ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Vi è ora un terzo ordine del giorno dei senatori Porcellini e Busoni, del seguente tenore:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato, riunita in sede deliberante per discutere il disegno di legge "Costruzione di autostrade e strade", invita il Ministro a considerare la necessità di includere l'autocamionale della Cisa-Fornovo-Pontremoli di chilometri 53,800 fra quelle che devono essere iniziate subito ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Guardate che il problema sollevato da questo ordine del giorno è un problema difficile, che deve essere attentamente studiato. Non mettete pertanto, in questo ordine del giorno, la parola « subito », ma dite al massimo « al più presto possibile ».

PRESIDENTE, *relatore*. La linea di Pontremoli è veramente una linea difficile e può capitare quel che è capitato al valico di Giovi. Si sono incontrate delle difficoltà tali che è stato impossibile continuare e si sono dovuti sospendere i lavori. È probabile che si debbano fare non una ma due gallerie distinte, per meglio resistere alle pressioni del particolare terreno circostante.

PORCELLINI. Questi studi sono stati già fatti!

PRESIDENTE, *relatore*. Ma il piano geologico della zona non è stato ancora completato.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Porcellini, sono d'accordo con lei, ma parlo per dolorosa esperienza di ingegnere e di Ministro. Di ingegnere, che quando ha incominciato una galleria, ha dovuto poi abbandonarla; di Ministro, perchè un lavoro fatto in precedenza lo stiamo rifacendo, perchè le argille gonfiano talmente, talvolta, che non è colpa di nessuno. Gli esami geologici vanno pertanto fatti con estrema prudenza, perchè buttare via il denaro è un delitto. Sono d'accordo che la linea va fatta, sono d'accordo che gli studi debbano essere fatti fare subito: non mettetemi però dei vincoli per far subito un lavoro, perchè dopo ella, onorevole Porcellini, non sarà responsabile, ma il povero Ministro che avrà incominciata quell'opera sarà il colpevole.

BUIZZA. In relazione all'ordine del giorno presentato dal senatore Porcellini, faccio presente anche io che il progetto è stato studiato da tempo. Inoltre, debbo richiamare l'attenzione su questo fatto, che la strada della Cisa, è molto frequentata dalle autocisterne che riforniscono la Valle Padana, provenienti dal porto di La Spezia. Nello stesso tempo questa strada è frequentata perchè rappresenta l'allacciamento più rapido con l'« Aurelia », che è una strada quasi pianeggiante in confronto della Bologna-Firenze-Roma, che è come le montagne russe. Questa camionale rappresenterebbe proprio un alleggerimento del traffico sulla Bologna-Firenze-Roma.

Ecco perchè, in un certo senso, aderisco all'ordine del giorno presentato dal senatore Porcellini.

PORCELLINI. Dichiaro di accettare le modifiche suggerite dall'onorevole Ministro al mio ordine del giorno. E desidero anche rilevare che, oltre alle considerazioni di carattere tecnico, poste in luce or ora dal senatore Buizza, altre ve ne sono da fare, di carattere sociale. Io mi preoccupo cioè della disoccupazione esistente in quelle zone, ritenendo che l'inizio

di questi lavori potrebbe portare un certo beneficio all'attuale situazione.

PRESIDENTE, *relatore*. Rileggo pertanto l'ordine del giorno dei senatori Porcellini e Busoni, quale risulta nella nuova formulazione:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato, riunita in sede deliberante per discutere il disegno di legge "Costruzione di autostrade e strade", invita il Ministro a considerare la necessità di includere l'autocamionale della Cisa Fornovo-Pontremoli di chilometri 53,800 fra quelle che devono essere iniziate al più presto possibile ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Vi è poi un ordine del giorno presentato dai senatori Cerabona, Voccoli, Ferrari, del seguente tenore:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato fa voti al Ministro dei lavori pubblici di inserire nel programma attuale delle costruzioni delle autostrade un tratto che congiunga l'autostrada Napoli-Bari a Potenza, Matera, Taranto, Lecce, Gallipoli, completando così un programma di rapide comunicazioni nel sud d'Italia ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accettare questo ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno Cerabona. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Vi è infine un ordine del giorno del senatore Flecchia, del seguente tenore:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica, allo scopo di realizzare, fra la Regione piemontese ed il mare ligure, una comunicazione stradale di maggiore efficienza e convenienza per minore lunghezza di percorso, quota di valico, curve, pendenze e spesa; prima di dare corso al progettato raddoppio della camionabile Serravalle-Genova e

alla costruzione della Savona-Ceva-Torino (progetto di massima), invita il Ministro dei lavori pubblici a sottoporre all'esame dei competenti uffici i progetti dell'ingegnere Calvi, per la costruzione della autostrada Molledo-Ovada e diramazioni, e del dottor Marrone, per la costruzione dell'autostrada Savona-Sassello-Acqui-Asti-Torino, progetti presentati all'A.N.A.S. nel marzo 1953 ».

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Dove si parla, nell'ordine del giorno, di « sottoporre all'esame », io direi piuttosto « sottoporre a nuovo esame ».

FLECCHIA. Mi dichiaro d'accordo.

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno del senatore Flecchia suonerebbe pertanto così:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica allo scopo di realizzare, fra la Regione piemontese ed il mare ligure, una comunicazione stradale di maggiore efficienza e convenienza per minore lunghezza di percorso, quota di valico, curve, pendenze e spesa; prima di dare corso al progettato raddoppio della camionabile Serravalle-Genova ed alla costruzione della Savona-Ceva-Torino (progetto di massima), invita il Ministro dei lavori pubblici a sottoporre a nuovo esame dei competenti uffici i progetti dell'ingegnere Calvi, per la costruzione dell'autostrada Molledo-Ovada e diramazioni, e del dottor Marrone, per la costruzione dell'autostrada Savona-Sassello-Acqui-Asti-Torino, progetti presentati all'A.N.A.S. nel marzo 1953 ».

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

(È approvato).

Esaurito l'esame degli ordini del giorno, rinvio alla seduta di domani la discussione degli articoli del disegno di legge.

*La seduta termina alle ore 12,20.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.