

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 55<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 18 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SPATARO,  
indi del Vice Presidente TIBALDI

#### INDICE

<b>CONGEDI</b> . . . . .	Pag. 2799	Trasmissione . . . . .	Pag. 2799
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		<b>Discussione:</b>	
Annunzio di presentazione	2799	« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (156 e 156-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati):	
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	2801	CARON . . . . .	2812
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . .	2799	CROLLALANZA . . . . .	2802
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . .	2800	GAIANI . . . . .	2828
Presentazione di relazione . . . . .	2801	LOMBARDI . . . . .	2825
		ZANNIER . . . . .	2815



## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

**PRESIDENTE**. La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

**FENOALTEA**, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

**PRESIDENTE**. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

### Congedi

**PRESIDENTE**. Ha chiesto congedo il senatore Bolettieri per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

**PRESIDENTE**. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputati AMADEO ed altri. — « Modificazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729, recante norme per il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali » (216).

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**PRESIDENTE**. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

*Roda e Pellegrino:*

« Norme integrative e modificative delle leggi 19 luglio 1962, n. 959, 12 agosto 1962,

n. 1289 e 1290, e 16 agosto 1962, n. 1291, concernenti la revisione dei ruoli organici dei Ministeri delle finanze e del tesoro » (217);

*Veronesi, Tedeschi e Tortora:*

« Concessione di un contributo annuo a favore dei " Convegni della salute " » (218);

*Bernardinetti, Carelli e Angelilli:*

« Estensione dell'assegno straordinario di cui all'articolo 1 della legge 21 febbraio 1963, n. 358, ai congiunti dei decorati di medaglia d'oro al valor militare alla memoria » (219);

*Picardo e Barbaro:*

« Modificazioni all'articolo 1 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, recante norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (220);

*Carelli, Bernardinetti e Angelilli:*

« Modifiche agli articoli 6 e 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1955, n. 797, in materia di assegni familiari » (221);

*Veronesi, Bergamasco, D'Andrea Andrea e Nicoletti:*

« Modifica del termine previsto dall'articolo 27 della legge 5 marzo 1963, n. 246, istitutiva dell'imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili » (222).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

**PRESIDENTE**. Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede deliberante:

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

CAROLI ed altri. — « Costituzione in Comune autonomo della frazione Porto Cesareo nel comune di Nardò, in provincia di Lecce, con la denominazione di Porto Cesareo » (190), (previo parere della 5ª Commissione);

*alla 4ª Commissione permanente* (Difesa):

ALBARELLO e LUCCHI. — « Disposizioni per la concessione della pensione a particolare categoria di ex ufficiali e sottufficiali delle Forze armate » (186), (previo parere della 5ª Commissione);

*alla 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

ALBARELLO e LUCCHI. — « Modifiche alle norme concernenti le pensioni privilegiate ordinarie » (187), (previ pareri della 1ª e della 4ª Commissione);

Deputati AMADEO ed altri. — « Modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729, recante norme per il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali » (216), (previ pareri della 2ª e della 7ª Commissione);

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

DI PRISCO e ALBARELLO. — « Istituzione del corso di laurea in lingue e letterature straniere presso la Facoltà di economia e commercio dell'Università di Padova distaccata a Verona » (188), (previo parere della 5ª Commissione);

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

JANNUZZI. — « Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni, come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta » (198), (previo parere della 5ª Commissione e della Giunta consultiva per il Mezzogiorno);

*a'la 8ª Commissione permanente* (Agricoltura e foreste):

« Elevazione del contributo annuo dello Stato all'Istituto nazionale di economia agraria » (215), (previo parere della 5ª Commissione).

#### **Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente**

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede referente:

*alle Commissioni riunite 1ª* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) e *6ª* (Istruzione pubblica e belle arti):

CHABOD. — « Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di tutela del paesaggio, antichità, monumenti e belle arti nella regione della Valle d'Aosta » (185), (previo parere della 2ª Commissione);

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

« Celebrazione nazionale del ventennale della Resistenza » (191), (previo parere della 5ª Commissione);

*alla 2ª Commissione permanente* (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

PICCHIOTTI e PAPALIA. — « Abrogazione dell'obbligatorietà del mandato di cattura per i reati fallimentari » (189);

*alla 5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

Deputato ALESSANDRINI. — « Modificazioni degli articoli 3 e 4, libro primo, del testo unico delle leggi sulla Cassa depositi e prestiti approvato con regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453 » (194), (previo parere della 1ª Commissione);

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

« Modifiche all'articolo 8 del regio decreto 6 maggio 1923, n. 1054; agli articoli 2, 3, 9,

15 della legge 13 marzo 1958, n. 165; all'articolo 2 del regio decreto legislativo 1° giugno 1946, n. 539, e loro successive modificazioni, concernenti la carriera e il trattamento economico del personale direttivo e docente della scuola secondaria » (184), (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione);

#### Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), il senatore Oliva ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (174 e 174 bis).

#### Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di ieri, le Commissioni permanenti riunite 1ª (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) e 5ª (Finanze e tesoro) hanno approvato il seguente disegno di legge:

« Norme sugli organici e sul trattamento economico dei sottufficiali e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri, del Corpo delle guardie di finanza, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, del Corpo degli agenti di custodia, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e del Corpo forestale dello Stato » (168).

#### Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (156 e 156-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Mini-

stero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

F E N O A L T E A , *Segretario:*

« Il Senato,

considerata la preoccupante situazione determinatasi in Puglia e nelle altre provincie servite dall'Ente autonomo dell'Acquedotto pugliese per la crescente insufficienza di distribuzione idrica, in rapporto allo sviluppo costante della popolazione ed alle esigenze dell'avvaloramento agricolo ed industriale delle suddette zone;

considerato che con l'adduzione delle acque del Calore e la costruzione in corso del Canale Andria-Bari, nonchè dei piccoli acquedotti sussidiari, realizzati o realizzabili, e l'utilizzazione delle acque artesiane, se si migliora la situazione per qualche zona, non si soddisfa il fabbisogno di vaste altre plaghe della regione, per oggi e per un prossimo domani, e tanto meno per il futuro;

in conformità dei voti più volte espressi dagli enti locali e di recente rinnovati;

invita il Governo, senza attendere il piano regolatore degli acquedotti, ad adottare i seguenti provvedimenti:

a) rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958 che assegnava all'Ente acquedotto pugliese le acque in destra Sele;

b) autorizzare l'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese a presentare il progetto esecutivo per l'utilizzazione di tali acque, non appena il Consiglio superiore dei lavori pubblici si sarà espresso sul progetto di massima presentato sin dal 1959;

c) assicurare il finanziamento ed il sollecitato appalto del raddoppio del Canale principale nel tratto Andria-Mercadante, nonchè delle opere di presa dell'invaso del Perusillo e la relativa immissione di tali acque

nel sistema distributivo dell'Acquedotto pugliese ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Crollanza ha facoltà di parlare.

**C R O L L A L A N Z A .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di manifestare il mio pensiero sul bilancio in esame e su alcuni aspetti dell'attività del Ministero, ritengo che sia giunto il momento, in considerazione di una particolare congiuntura, di prospettare al Governo ed a questa Assemblea l'opportunità di rimettere un po' di ordine nel campo delle competenze per le opere pubbliche, oggi diviso tra vari Ministeri ed enti.

Mi spiego. Come i colleghi sanno, di recente il Consiglio dei ministri ha ritenuto di accogliere i voti espressi, in un convegno della Fiera del Levante, a Bari, per una ulteriore proroga di attività della Cassa per il Mezzogiorno.

È da ritenere che alla deliberazione di massima, adottata dal Consiglio dei ministri, debba far seguito, tra non molto, la precisazione e regolamentazione della futura attività della Cassa. Momento migliore, dunque, non vi potrebbe essere per evitare che si continui a procedere in ordine sparso, così come è avvenuto finora, nel vasto settore delle opere pubbliche, essendo mancato un effettivo ed organico coordinamento tra il Ministero dei lavori pubblici, la Cassa per il Mezzogiorno e gli altri Dicasteri che si occupano di alcune delle attività di questo settore.

Una responsabile decisione da parte del Governo a tal riguardo sembra, perciò, quanto mai tempestiva, tenuto conto che lo stesso ministro Pastore, secondo alcune sue recenti dichiarazioni, considera in gran parte superata, da parte della Cassa, la fase costruttiva delle infrastrutture, cioè delle opere pubbliche, mentre sempre più impegnativa ed in crescente sviluppo ritiene debba essere l'attività intesa ad incentivare nel Mezzogiorno e nelle Isole le fonti dell'economia, sia nel settore dell'agricoltura, che in quello dell'industria e delle altre attività collaterali.

Se è così, come è così, dopo aver dato atto alla Cassa — verso la quale non sono mancate, peraltro, da parte mia critiche e riserve, specialmente nel suo primo periodo di attività — dei massicci investimenti finanziari effettuati e dell'imponente consuntivo di opere eseguite a favore del Mezzogiorno, penso che non vi sarebbe però una giustificazione ad attribuirle ulteriormente la competenza anche nel campo delle opere pubbliche, che dovrebbe invece essere restituita al Ministero dei lavori pubblici.

Nell'accennato convegno di Bari io non mancai di riconoscere al ministro Pastore ed al presidente Pescatore di avere, con i successivi provvedimenti legislativi di questi ultimi anni e con più opportuni indirizzi, reso più aderente alle effettive esigenze del Mezzogiorno e delle Isole l'attività della Cassa.

Tuttavia, ritengo che i risultati di una politica meridionalistica sarebbero stati ancora maggiori e migliori se tra la Cassa, il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura vi fosse stato quell'effettivo ed organico coordinamento di azione, che purtroppo è mancato, e se l'azione della Cassa ed i suoi notevoli mezzi finanziari fossero stati integrativi e non sostitutivi di quelli del Ministero dei lavori pubblici, il quale — tranne in questi ultimi esercizi — ha visto sempre più inaridite le disponibilità del suo bilancio, il che gli ha impedito di svolgere una parallela adeguata attività a favore delle regioni meridionali e degli stessi compiti ordinari di istituto.

Tutto ciò non lo dico io soltanto, ma è stato rilevato, in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento, anche da altri colleghi esponenti di vari Gruppi politici.

Lasciamo, dunque, alla Cassa — ed è un gran compito — unicamente l'attività di incentivazione economica e riportiamo nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici le competenze che gli erano state sottratte.

Al convegno di Bari, presente il ministro Pastore, io posi il problema in questi termini: o restituire, come ho detto, le competenze delle infrastrutture, cioè delle opere pubbliche, al Ministero, oppure, per assurdo, pur di assicurare unicità d'indirizzo e di

azione, passare alla Cassa quelle residue competenze in materia di opere pubbliche che riguardano il Mezzogiorno, tuttora gestite dal Ministero. Quest'ultima ipotesi, però, io la prospettai sul piano polemico e non su quello di una pratica realizzazione, in quanto mi sembrerebbe quanto mai deprecabile.

Non so quali siano le intenzioni del Governo al riguardo, ma ritengo che il problema posto sul tappeto sia meritevole di attenta considerazione, anche perchè penso che non soltanto si debba far ritornare nell'ambito del Ministero l'attività delle opere pubbliche oggi di competenza della Cassa, ma si debba altresì, una buona volta, far rispettare integralmente quella legge del 1933 — mai dichiarata decaduta — che concentrava tutte le opere pubbliche nella competenza del Dicastero da lei presieduto, onorevole Sullo. Ricordo, tra le altre attività, nel campo dell'edilizia, quella dell'I.N.A.-Casa, che fa capo al Ministero del lavoro.

**SULLO**, *Ministro dei lavori pubblici*. Quella legge è stata corretta ed oggi l'INA-Casa dipende congiuntamente dai due Ministeri. Per la parte tecnica l'INA-Casa adesso dipende da noi.

**CROLLALANZA**. Secondo me dovrebbe dipendere completamente dal Ministero dei lavori pubblici, perchè l'attività giuridico-amministrativa e quella tecnica non si possono scindere. So perfettamente che il nuovo Piano decennale per la costruzione di case per lavoratori, onorevole Sullo, ha la sua paternità, essendo stato elaborato quando ella era Ministro del lavoro, ma probabilmente se in quell'epoca ella si fosse trovato a dirigere l'attuale Dicastero, avrebbe contrastato, in Consiglio dei ministri, quel progetto di legge, che prevede una diarchia di competenze.

Comunque, è pacifico che risultati più organici si potrebbero avere se tutto il settore dell'edilizia rientrasse nella completa competenza del Ministero dei lavori pubblici; ciò dico con riferimento anche alle iniziative per costruzione di case da parte del Ministe-

ro dei trasporti e di quello delle poste e delle telecomunicazioni. Il Ministero dei lavori pubblici deve essere il cane da guardia a difesa delle sue competenze tradizionali, in quanto c'è la tendenza a sottrargli altre attività.

Con l'occasione io ritengo, onorevole Ministro, che sia da prendere il coraggio a due mani e abolire anche lo sperpero di miliardi che si fa nel settore dei cantieri di lavoro. Mi riferisco non soltanto al miliardo e 700 milioni che rientrano nell'attività del suo Dicastero, il quale ha, per lo meno, la possibilità, attraverso i suoi organi tecnici periferici, di seguire i propri cantieri, ma anche al grosso malloppo di miliardi che vengono stanziati annualmente sul bilancio del Ministero del lavoro e che riguardano cantieri nei quali l'80 per cento degli operai messi in turno si limitano semplicemente a porre la firma di presenza.

E da considerare poi che tali cantieri non hanno più — anche da un punto di vista di assistenza sociale — alcuna giustificazione, tenuto conto che le campagne si spopolano, e che le imprese di costruzioni meccanizzano sempre di più le loro organizzazioni, non soltanto per ridurre i costi, ma anche per mancanza di mano d'opera.

Ella, onorevole Sullo, ha dato al Ministero dei lavori pubblici un certo dinamismo, un dinamismo che rientra nel suo temperamento e che era quanto mai opportuno, tenuto conto che l'Amministrazione alla quale presiede è — nonostante il progresso dell'epoca moderna — caratterizzata da una vecchia legislazione e da ordinamenti che, in parte, possono considerarsi superati. Ella ha avuto inoltre il merito di risolvere o di impostare alcuni problemi di notevole rilievo. Gliene do atto anche se per qualche impostazione il nostro Gruppo deve fare le più ampie riserve: mi riferisco, in modo particolare, alla progettata legge urbanistica.

Molto, però, rimane ancora da fare: superata è da considerarsi, infatti, la legge del 1865; necessario è il potenziamento dei Provveditorati alle opere pubbliche, attraverso maggiori limiti di competenza ed un decentramento ancora più vasto di quello che fu concesso nel 1935, quando essi furono isti-

tuiti; opportuna la modifica dei suoi comitati tecnici amministrativi; necessaria anche la revisione di alcuni testi unici legislativi, come quello dell'edilizia economica e popolare; urgenti il riordinamento dell'Amministrazione centrale, nelle sue strutture essenziali, la sistemazione del personale e l'adozione di provvedimenti idonei, anche spregiudicati, per rimpinguare quantitativamente e qualitativamente i ruoli dei funzionari tecnici, onde consentir loro di soddisfare adeguatamente le esigenze della Nazione.

Fatta questa premessa, e passando all'esame della situazione di bilancio nonché di alcuni settori dell'attività del Ministero, devo rilevare che lo stato di previsione sottoposto al nostro esame, ha una possibilità di spesa di 364 miliardi e 800 milioni, con un aumento di 75 miliardi di fronte all'esercizio precedente, di cui oltre 71 di parte straordinaria. Il relatore, però, ha tenuto a mettere in evidenza che ben oltre 108 miliardi si riferiscono ad oneri per prestazioni di precedenti esercizi, per cui gli stanziamenti disponibili, compresi anche gli 11 miliardi iscritti sul bilancio del Tesoro per i provvedimenti di legge in via di perfezionamento che riguardano il Dicastero dei lavori pubblici, risultano, in effetti, dell'importo reale di 267 miliardi e 871 milioni. Le spese di investimento sarebbero di 214 miliardi e 838 milioni, di cui 195 miliardi per opere a pagamento non differito e 20 miliardi in annualità per opere di competenza degli enti locali e di privati.

La cifra, nonostante questi rilievi, sembra imponente, ma bisogna considerare che gli stanziamenti per pagamenti in unica soluzione si riferiscono, in parte notevole, ad adempimenti di leggi speciali, mentre difettano i fondi per quelli che sono anche i compiti ordinari dell'Amministrazione, e in modo particolare per le manutenzioni delle opere, che purtroppo continuano ad avere stanziamenti in bilancio assolutamente irrisori.

Circa le annualità da concedersi per opere ad enti locali, è da rilevare, onorevole Ministro, che, specie nel Mezzogiorno e nelle Isole, esse trovano, in effetti, scarso impiego, e non per colpa del Ministero, bisogna dirlo, che con il limite di impegno a disposi-

zione potrebbe assicurare, mediante i propri contributi, una mole di opere di notevole portata, che si aggirerebbe su qualche centinaio di miliardi.

Ma la realtà è un'altra; la realtà è che, dopo gli affidamenti ricevuti dal Ministero per contributi a favore di opere igieniche, di edilizia scolastica o per altre opere, gli enti locali, in molti casi, si trovano nella difficoltà di dare agli istituti finanziatori le delegazioni sufficienti a garanzia delle operazioni di mutui e del loro ammortamento.

Avviene anche che gli enti locali, spesso, per la lentezza e complessità delle procedure amministrative, son costretti a constatare che i progetti delle opere, impostati con una determinata dimensione di spesa, arrivano al traguardo, al momento cioè che dovrebbero essere approvati, con un fabbisogno finanziario, a seguito di varianti o di modifiche di prezzi sul mercato, completamente diverso da quello originario. Si è costretti allora a procedere all'aggiornamento dei progetti, sia dal punto di vista tecnico che da quello finanziario, ciò che importa nuove defatiganti trattative con gli istituti che devono concedere i mutui.

Questa è una delle ragioni per cui il monte dei residui cresce sempre di dimensione; questo uno dei motivi per cui si rende necessaria quella tale revisione, cui ho accennato poc'anzi, della legislazione, nonché la riforma degli ordinamenti e lo snellimento delle procedure.

Non si capisce, per esempio, perchè il Ministero dei lavori pubblici, attraverso i suoi organi centrali amministrativi ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, debba occuparsi frequentemente di piccole pratiche, come potrebbe essere, ad esempio, la deroga per una determinata attività edilizia, mentre dei Comitati tecnici amministrativi dei Provveditorati alle opere pubbliche fa parte l'architetto urbanista che, come cane da guardia, il più delle volte è molto più cerbero di quanto non lo sia poi la Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel difendere le norme dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi.

Sempre a tale riguardo, c'è da chiedersi per quali motivi il Ministero dell'interno o quello della pubblica istruzione, che hanno anch'essi i loro rappresentanti nei Comitati tecnici dei Provveditorati alle opere pubbliche, debbano, in ultima analisi, riservarsi il parere o l'approvazione per opere igieniche o di edilizia scolastica, anche quando si tratta di progetti di scarso rilievo. Forse che nelle Amministrazioni centrali vi sono occhi più vigili di quanti non ve ne siano da parte di coloro che si trovano sul posto e che, quindi, spostandosi anche con relativa facilità, possono osservare da vicino i problemi e pronunziarsi responsabilmente sui progetti sottoposti all'esame degli organi tecnici?

Uno dei settori del Ministero, nel quale si sono fatti indiscutibilmente dei notevoli progressi, è il settore della viabilità che si è giovato delle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, riguardanti la sistemazione delle strade da classificare provinciali e la sistemazione e classificazione delle strade comunali, nonché della legge 21 maggio 1955, n. 649 — la famosa legge Romita — e delle leggi 7 febbraio 1961, n. 59, e 24 luglio 1961, n. 729, che si riferiscono alla viabilità statale ed alle autostrade.

Nell'ambito della viabilità minore, i maggiori progressi si sono registrati sulla rete delle strade provinciali, soprattutto mediante le ultime leggi, sottoposte dal ministro Sullo all'approvazione del Parlamento. Esse hanno consentito, attraverso un criterio perequativo di assegnazione tra le varie regioni, di sviluppare la sistemazione delle strade ex comunali passate alle Province e delle stesse vecchie strade provinciali. Viceversa ancora lacunoso si presenta il settore delle strade comunali, a giudicare almeno dal notevole numero di domande giacenti al Ministero per mancanza di possibilità di contribuzione da parte dello stesso. È da auspicare, pertanto, che a tale settore siano assegnate, nel nuovo esercizio, maggiori disponibilità finanziarie.

Per quanto riguarda le autostrade, do atto al ministro Sullo di aver impresso un moto acceleratore alle Convenzioni con la

società concessionaria, cioè all'I.R.I., per la realizzazione di alcune delle autostrade interessanti il Mezzogiorno. Mi riferisco particolarmente all'acceleramento dei tempi di ultimazione sia per la Napoli-Bari, sia per la Canosa-Bologna, che è quanto dire per la Bari-Milano.

Devo osservare, però, che mentre per quanto si riferisce alla Napoli-Bari il ritmo di accelerazione imposto corrisponde a quello che effettivamente la società concessionaria segue, per la Canosa-Bologna, a giudicare anche dalle lamentele che pervengono dalle altre regioni interessate, cioè dalla Romagna, dalle Marche e dall'Abruzzo, mi sembra che da parte della società concessionaria non vi sia lo stesso impegno.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.* Questo dipende soprattutto dal fatto che tutti i Comuni, per ragioni particolaristiche, desiderano modificare il tracciato. Si perdono mesi interi per la definizione del tracciato.

**C R O L L A L A N Z A**. Onorevole Ministro, lei ha perfettamente ragione, ed io ricordo che purtroppo ciò è avvenuto, in passato, anche per la Napoli-Bari, per l'errore iniziale di aver disposto tre progetti di massima: uno che prevedeva il passaggio dell'autostrada per Potenza, l'altro per Avellino ed il terzo per Benevento. Si dette, in tal modo, via libera alle richieste e alle polemiche, non solo delle Amministrazioni provinciali e dei grossi Comuni che furono interpellati, ma anche dei comunelli che si sentirono autorizzati ad interferire con pretese a carattere campanilistico. È stata questa la causa principale del ritardo nell'inizio di un'opera che era tra le prime che si dovevano realizzare in base alla legge del 1955.

Ad eliminare situazioni così incresciose, io ritengo che, ad un certo momento, il Ministero abbia il diritto, e direi anzi il dovere di rompere gli indugi e le polemiche e di affidare ai tecnici e agli economisti il compito di dare le indicazioni definitive per i tracciati, in base a valutazioni ispirate agli interessi nazionali e non influenzate da visioni campanilistiche.

Lei mi darà atto, onorevole Ministro, che, se la Napoli-Bari è indiscutibilmente una arteria di primaria importanza per i collegamenti del versante orientale meridionale della Penisola con la capitale del Mezzogiorno, con Roma e con il versante tirrenico centro-settentrionale, l'autostrada Bari-Canosa-Bologna-Milano è altrettanto importante e molto più urgente ed attesa dalle nostre popolazioni per i rapporti economici sempre più intensi che intercorrono tra la Puglia e il nord Italia, specialmente oggi che si cominciano finalmente ad ottenere delle realizzazioni nel campo dell'industrializzazione col famoso quadrilatero Taranto-Ferrandina-Brindisi-Bari.

Le stesse attese per l'autostrada adriatica si manifestano in Abruzzo, ove vi è un altro centro di attività industriale, nell'area di Chieti e Pescara, una zona questa che dispone di un porto canale e dove si è delineato un notevole spirito di intraprendenza economica. Si tratta, dunque, di regioni meridionali che hanno urgente bisogno di potersi collegare rapidamente con l'Italia settentrionale.

Quindi, onorevole Ministro, non abbia più riguardi: lei ha già dato molto tempo agli enti locali per esprimere il loro parere. Non c'è ora che da tagliare il nodo gordiano e provvedere nel modo più razionale ed organico, nell'interesse della Nazione.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.*  
Infatti questo è il nostro proposito.

C R O L L A L A N Z A . Sempre in tema di viabilità, un'altra esigenza debbo poi prospettare, quella di accelerare il ritmo di eliminazione dei passaggi a livello, sia sulle strade statali, sia su quelle provinciali, dando la precedenza, nei finanziamenti alle Province, alle proposte che prevedono anche opere di tal genere.

Si tratta di un problema assillante, perchè i passaggi a livello costituiscono una delle cause non ultime della purtroppo crescente sequenza di incidenti e di mortalità che si verifica sulle nostre strade; una mortalità che, se si riveleranno esatte le previsioni degli organi competenti, raggiungerà, nel

corso di quest'anno, la cifra di 10 mila unità, il che è enorme.

Non possiamo più oltre consentire che la vita umana debba essere tanto spesso insidiata, non soltanto per l'incoscienza e la intemperanza di molti utenti della strada, ma anche per le condizioni di pericolosità nelle quali spesso le strade si trovano.

In tema di viabilità, mi corre, inoltre, l'obbligo di prospettare alla sua sensibilità, onorevole Ministro, ed a quella del Senato un altro problema: fino ad ora, come ho già rilevato, si sono fatti passi notevoli nel campo della viabilità, diciamo così, extra urbana, ma purtroppo poco o nulla, ai fini della circolazione, per quella urbana.

Oggi non soltanto non si circola più a Roma, a Milano, nei grandi centri, ma nemmeno, in generale, nei capoluoghi di provincia ed anche in altri Comuni, a causa delle loro particolari condizioni topografiche, che contribuiscono ad accrescere gli ingorghi stradali e gli stessi pericoli d'investimento.

Ma, a prescindere dal problema degli incidenti sempre più frequenti, vi è il bisogno di muoversi, di circolare agevolmente, di non sciupare tempo; problema, questo, che ha assunto grandissime proporzioni a causa dello sviluppo della motorizzazione.

Si sa che per Roma si sta finalmente provvedendo — troppo lentamente, peraltro — con un altro tronco della metropolitana e con qualche strada di scorrimento (pare si stia per iniziare quella al Corso d'Italia, con determinati sottopassaggi e quindi con la possibilità di assicurare lo sviluppo di scorrimento del Muro Torto); a Milano, per conto del Comune, altre iniziative sono in corso; anche a Napoli qualche iniziativa sta per impostarsi, ma in tutte le altre città? Si attende, forse, che iniziative simili le prendano le Amministrazioni comunali? Evidentemente si prescinde dalla realtà, cioè dalle condizioni finanziarie nelle quali la generalità dei Comuni si trovano! I Comuni, a seguito della crescente motorizzazione dei mezzi di trasporto, subiscono l'usura delle pavimentazioni stradali, con relative crescenti spese per la manutenzione e per il rinnovarsi frequente della segnaletica orizzontale e verticale; subiscono l'aggravio finanziario del moltiplicarsi dei vigili urbani, ma che

cosa ricevono in cambio dallo Stato — che riscuote tasse sempre maggiori per il consumo dei carburanti e dei lubrificanti, per le patenti e le tasse di circolazione — per compensare gli aggravii notevoli cui sono sottoposti continuamente i loro bilanci?

È giunto il momento, onorevole Ministro, di impostare una legge che consenta di andare incontro ai Comuni, sia per costruire, ove possibile, delle metropolitane, sia per realizzare, ove è necessario, delle strade sopraelevate, sia per imporre, legislativamente, nelle nuove attività edilizie, al fine di evitare gli ingorghi di macchine nelle strade, la costruzione di garages sotterranei corrispondenti al numero degli appartamenti dei singoli palazzi.

Senza tali provvedimenti non si fronteggerà lo sviluppo della motorizzazione, nè si avrà mai spazio sufficiente per parcheggiare le auto e liberare le strade dagli ingorghi della circolazione.

Vi sono a Roma delle strade nelle quali il parcheggio a fianco ai marciapiedi non si svolge ormai più soltanto su di una fila, ma su due ed anche tre; ciò che costringe a fare acrobazie per evitare investimenti e danni alle proprie vetture.

MAGLIANO GIUSEPPE. Anche per i pedoni.

CROLLALANZA. È esatto, e il senatore Magliano ne sa qualche cosa perchè è stato vittima di un incidente del genere. Il problema sembra, dunque, meritevole della maggior considerazione.

Un altro problema sul quale richiamo anche la sua attenzione, onorevole Ministro, è quello delle sistemazioni idrauliche. È vero che per questo settore sono state emanate varie leggi, da quella del 9 agosto 1954, numero 638, a quella del 24 luglio 1959, n. 622, e dall'altra del 25 gennaio 1962, n. 11, oltre la famosa legge speciale che assegna oltre 200 miliardi per le esigenze della Calabria. Ma ben altri fondi occorrerebbero per dare più adeguata applicazione al piano orientativo per la sistematica regolazione delle acque, disposto con la legge 19 marzo 1952, n. 184, con particolare riguardo a quelle opere che si riferiscono al regime torrentizio, causa

molto spesso del disfacimento della montagna in molte zone del Mezzogiorno e nello stesso Appennino tosco-emiliano; motivo costante di preoccupazione, sia per le continue frane che si verificano, sia per il numero crescente di abitati da consolidare, sia, infine, per la stessa difesa delle opere di bonifica che si realizzano al piano e dei comprensori della riforma fondiaria, che sono costati qualche migliaio di miliardi.

Non debbo qui ricordare quel che avvenne alcuni anni fa, in conseguenza di persistenti piogge e di perturbamenti atmosferici, sia sul versante jonico che su quello adriatico, dove molte opere furono gravemente danneggiate o distrutte. È da aggiungere, nei riguardi del settore delle sistemazioni idrauliche, che ad aggravare la situazione contribuisce la mancanza di un coordinamento effettivo tra la Cassa per il Mezzogiorno, il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura.

Bisogna, dunque, onorevole Ministro, guardare realisticamente la situazione, che è veramente preoccupante, particolarmente nel Mezzogiorno, per cercare di fronteggiarla con un apposito disegno di legge, prescindendo dai problemi dei maggiori corsi d'acqua, quali quello del Po e della Valle Padana, per cui vi sono state provvidenze speciali ed è in corso un piano di sistemazione definitiva. Mi riferisco specialmente al regime torrentizio del sub-Appennino pugliese, della Murgia, della Lucania e degli Abruzzi. Negli Abruzzi, se non ricordo male, vi sono ben 53 comuni da consolidare, cioè comuni sui quali incombe la minaccia delle frane, ed i cui abitati potrebbero, per un peggioramento della situazione idro-geologica del bacino nel quale si trovano, da un momento all'altro precipitare in parte a valle.

Io non voglio qui trattenermi sulla immane recente calamità che si è abbattuta nell'alta valle del Piave: al riguardo è stata presentata dal mio Gruppo un'interpellanza e di ciò parleremo al momento opportuno. Essa tuttavia deve ammaestrarci ed indurci a guardare ai problemi idraulici della montagna con maggior senso di responsabilità. Io voglio sperare che ciò sarà compreso una buona volta dal Governo.

Per concludere, nei riguardi del settore delle opere idrauliche, ricorderò che, sino ad oggi, tra Ministero dei lavori pubblici, Ministero dell'agricoltura e Cassa per il Mezzogiorno, sono stati spesi 442 miliardi, di fronte al fabbisogno aggiornato del piano di orientamento che è di 1.556 miliardi. Vi è quindi oltre il 70 per cento di lavori ancora da eseguire.

Per l'edilizia economica popolare sono stanziati in bilancio, per concessione di contributi, 3 miliardi e 210 milioni, ciò che offre la possibilità di esecuzione di lavori per 80 miliardi e per 120 mila vani. A queste possibilità si aggiunge il nuovo Piano di attività dell'I.N.A.-Casa. Occorrerebbe però — sempre nel quadro delle case per i meno abbienti — adottare ulteriori provvedimenti per ridare vita alla legge per il risanamento degli alloggi malsani, cioè alla legge numero 640. Se si vuole, inoltre — come sarebbe quanto mai necessario — dare più vasto sviluppo all'attività edilizia, bisognerebbe, come ho già prospettato in un precedente intervento, affiancare agli Istituti delle case popolari, all'I.N.C.I.S., all'I.N.A.-Casa, anche l'iniziativa privata, dando dei contributi a quei costruttori i quali si impegnassero non soltanto a realizzare delle abitazioni veramente economiche e popolari, di 2 o 3 vani, e magari anche di un solo vano e accessori, ma anche a contenere i fitti, per un determinato numero di anni, alla portata effettiva delle categorie più bisognose. Non lasciamo, onorevole Ministro, soltanto agli Istituti delle case popolari, che hanno piani in corso o in via di attuazione, in molte provincie, ormai superiori alle loro possibilità ed alle loro attrezzature, il compito di portare avanti unicamente questo tipo di attività.

Per quanto riguarda l'I.N.C.I.S., debbo prospettare l'opportunità che si proceda con un ritmo molto più celere ai riscatti e che, nell'attesa che si perfezionino i contratti di assegnazione, si provveda egualmente alle manutenzioni, preservando i complessi edilizi dal loro deperimento. Purtroppo si lamentano situazioni quanto mai incresciose di stabili che si trovano in pieno abbandono. Segnalo, inoltre, un'altra lamentela, che sembra quanto mai giustificata: l'I.N.C.I.S.

pretende, anche nei complessi edilizi ove si verifica il riscatto da parte di tutti gli attuali assegnatari, di governare la gestione del condominio, che dovrebbe essere invece lasciata, ai fini anche dei tempestivi interventi manutentori, alla sollecitudine e responsabilità degli assegnatari divenuti condomini.

Passando dal settore edilizio a quello urbanistico, debbo soltanto richiamare, ancora una volta, la sua attenzione, onorevole Ministro, sulla legge n. 1884 del 23 dicembre 1962, che porta il suo nome e che riguarda il risanamento della città vecchia di Bari. Quella legge, come ella ricorda, prevede stanziamenti di 7 miliardi, in parte per le opere cosiddette di risanamento, in parte per la costruzione di alloggi a disposizione di quella parte di popolazione che dovrebbe essere sfrattata dalla città vecchia, onde consentire le opere di risanamento, nonché uno stanziamento di 100 milioni per contributi al Comune nell'esecuzione di quei lavori che sono di sua competenza, come fognature, sistemazioni stradali, eccetera.

Io ebbi già a rilevare, allorchè la legge fu presentata al Parlamento, che per assicurare l'effettivo risanamento della città vecchia non basta provvedere a determinati diradamenti di agglomerati edilizi, al restauro di alcune opere meritevoli di conservazione e di valorizzazione ed alla esecuzione di opere pubbliche; ma bisogna anche preoccuparsi di bonificare il complesso dei fabbricati privati, costituito in gran parte da bassi, dai cosiddetti sottani — dove le famiglie vivono in condizioni igieniche quanto mai deplorevoli — e da due o tre piani sovrastanti dove sono accampate, è il caso di usare questo termine, altrettante famiglie, ognuna in una camera, composte, alle volte, anche da dieci persone, la cui promiscuità, nonostante gli accorgimenti e gli espedienti che vengono adottati, dà luogo ad inconvenienti quanto mai incresciosi.

Ebbene, come si può pretendere che i proprietari procedano al risanamento e, in molti casi, alla demolizione e ricostruzione dei fabbricati, senza conceder loro dei contributi, stante gli obblighi volumetrici ed urbanistici imposti giustamente dal piano regola-

tore per preservare l'aspetto caratteristico della città vecchia, obblighi che non assicurano redditi adeguati alle spese da sopportare?

È da considerare che si tratta generalmente di piccoli proprietari, per lo più artigiani, marittimi o esercenti di modeste botteghe.

Onorevole Ministro, è necessario procedere, anche in questo caso, con gli stessi criteri legislativi adottati a favore delle città di Assisi, di Siena, nonchè di Venezia, cioè di località aventi particolari caratteristiche storiche ed urbanistiche. Bisogna dunque andare incontro anche alla proprietà privata, così come del resto il Governo si era impegnato a fare allorchè aveva accettato, in occasione dell'approvazione della legge n. 1884, un mio ordine del giorno in tal senso.

Se nelle condizioni attuali di bilancio non si riesce a provvedere con nuovi stanziamenti, considerato che i 4 miliardi a disposizione per le case da destinare agli sfrattati possono in un primo momento risultare esuberanti, se ne destini uno, con un nuovo disegno di legge, allo scopo da me accennato dando in tal modo l'avvio anche al risanamento dell'edilizia dei privati, salvo a reintegrare il miliardo stornato in un successivo esercizio.

Onorevole Ministro, avviandomi verso la conclusione di questo mio intervento, debbo ancora una volta richiamare la sua attenzione sulla situazione idrica della regione pugliese, della quale ebbi a prospettare, quando fu varata la legge per il piano regolatore degli acquedotti, gli aspetti quanto mai preoccupanti. In molte zone della Puglia, nel periodo estivo, l'acqua la sera sparisce dai rubinetti e, in alcuni casi, manca per giornate intere; ma anche nel periodo invernale vi sono purtroppo delle gravi limitazioni e restrizioni che sono in pieno contrasto con le esigenze di vita di una popolazione in crescente sviluppo demografico e con i bisogni degli importanti centri ove è in atto un promettente processo di industrializzazione.

Io devo ricordarle, onorevole Sullo, che quando le feci presente che la Puglia non poteva attendere i quattro anni concessi al Co-

mitato dei tecnici per predisporre, secondo la legge 4 febbraio 1963, n. 129, il piano regolatore degli acquedotti, ebbi da lei la promessa che si sarebbe recato in Puglia per rendersi conto di persona del problema, e che comunque avrebbe adottato una soluzione soddisfacente, nel contrasto degli interessi che si è determinato per le acque in destra Sele a seguito delle opposizioni degli irpini e dei salernitani.

Poichè il problema è tuttora insoluto, al riguardo ho presentato l'ordine del giorno di cui è stata data lettura.

Tale ordine del giorno la invita esplicitamente, onorevole Ministro, ad esaminare e decidere, mi permetterei di dire, con senso di responsabilità, di fronte alla situazione che si è determinata, questo increscioso problema che pesa sulla regione pugliese.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici*. Non so, senatore Crollanza, se lei è stato informato delle riunioni che facemmo con il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Bari e con il Presidente dell'Acquedotto pugliese...

**C R O L L A L A N Z A**. Io so soltanto che l'Amministrazione provinciale di Bari sta per indire un nuovo convegno per rimettere sul tappeto il problema, e so che assilla giustamente i parlamentari perchè premano sul Governo. E non è la sola Amministrazione provinciale di Bari, ma ad essa si affiancano quelle di tutta la Regione, ed anche delle altre Regioni che sono servite dall'acquedotto pugliese, nel sollecitare i parlamentari perchè il problema trovi alfine una soluzione, sia pure graduale e tale da conciliarsi con le possibilità finanziarie dello Stato, ma che valga, una buona volta, a chiarire le idee tecniche in materia, a superare i contrasti e, comunque, ad assicurare la realizzazione delle opere necessarie per garantire il fabbisogno idrico alle popolazioni servite dall'Acquedotto pugliese, per i bisogni di oggi e di domani.

**I N D E L L I**. A tutto il Meridione, però!

C R O L L A L A N Z A . E passiamo ad altri argomenti. Ho già accennato, onorevole Ministro — e qui non mi ripeto — all'opportunità di abolire i cantieri di lavoro e di incamerare i miliardi, a tale scopo finora destinati, per opere utili, produttive; tanto più che oggi — parliamoci chiaro — dove esiste questa manodopera disoccupata? Esistono solo gli eterni clienti dei cantieri di lavoro, i quali hanno poca voglia di lavorare!

Per quanto riguarda i porti, onorevole Ministro, dovrei ripetere cose più volte dette, cose che ho illustrato anche ieri durante la discussione del bilancio della Marina mercantile, per cui non mi sento autorizzato ad intrattenere l'Assemblea sulle stesse argomentazioni.

Le voglio soltanto dire, onorevole Ministro, che è semplicemente increscioso rilevare l'irresponsabilità del Tesoro, il quale non soltanto lesina i fondi per provvedere al completamento delle opere marittime più urgenti, destinate a dare assetto definitivo ad alcuni porti, secondo le concezioni moderne e lo sviluppo dei traffici, ma, quel che è peggio, destina semplicemente poco meno di 3 miliardi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici per provvedere alle opere di manutenzione di tutti i porti, fingendo di ignorare che alcune opere stanno andando in malora. È incoscienza questa! È incoscienza, dopo avere speso decine e decine di miliardi per costruire delle opere, lasciarle deperire o addirittura andare in rovina!

Ma, io mi domando, non c'è proprio la possibilità, onorevole Ministro, di aprire gli occhi, di fronte alle proprie responsabilità, a chi si ostina a non voler vedere o capire?

E per concludere, su questo settore di attività del Ministero, io devo prospettare la esigenza che il piano dei porti che è in compilazione, di concerto anche con la Marina mercantile, tenga conto, nella graduatoria delle opere da programmare, della nuova realtà del Mezzogiorno; cioè consideri che non vale creare aree di sviluppo industriale, con relative infrastrutture, come strade ed autostrade, realizzare cioè tutte le attività che la Cassa per il Mezzogiorno e il Ministero dei lavori pubblici stanno ponendo in es-

sere, se non si comprendono anche i porti tra le necessarie infrastrutture al servizio di tali aree industriali e dei poli di sviluppo economico. Ciò vale, per esempio, per il completamento delle opere ed il potenziamento delle attrezzature del porto di Bari.

Nel campo delle attività inerenti alle nuove costruzioni ferroviarie, osservo che i fondi stanziati in bilancio (5 miliardi) sono talmente irrisori da non consentire neppure il completamento delle opere in corso. È vero che il problema dello sviluppo della rete ferroviaria si può considerare in parte superato dalla moderna viabilità; però per le grandi distanze esso sussiste tuttora. Nel Mezzogiorno, poi, vi sono ancora gravi lacune, mentre con piccoli accorgimenti la rete dello Stato potrebbe essere potenziata e messa in condizioni di assolvere meglio alle proprie funzioni.

Per esemplificare, dirò che tali finalità potrebbero essere realizzate, per esempio, con la costruzione della Bari-Matera-Metaponto, che assicurerebbe, attraverso la Puglia, una rapida via di comunicazione lungo i litorali jonico ed adriatico, a partire dalla Sicilia, tra il sud ed il nord — come ha riconosciuto lo stesso relatore al bilancio dei trasporti — tenuto conto che la linea tirrenica è quanto mai satura e non riesce più a contenere lo sviluppo dei traffici. La nuova linea consentirebbe all'Amministrazione ferroviaria di dividere il traffico secondo le esigenze, soprattutto nei periodi di punta.

Può sembrare anacronistico che io parli di questo problema oggi, nella situazione di bilancio in cui ci troviamo ed in fase di slittamento della lira, fenomeno questo che preoccupa la Nazione e deve preoccupare anche il Governo. Esiste, però, una coincidenza: dal 1° gennaio la rete delle ferrovie secondarie calabro-lucane sarà statizzata ed il Governo non potrà certamente mantenerla in esercizio nelle stesse condizioni in cui si trova oggi. Ebbene, poichè di tale rete fa parte anche la Bari-Matera, che ne costituisce il tronco terminale verso la Puglia, e poichè è da presumere che l'Amministrazione ferroviaria dovrà ammodernare le calabro-lucane, abolendo i rami secchi e vivificando quelli che hanno suscettibilità di svi-

luppo, tanto vale, onorevole Ministro — richiamo la sua attenzione e la pregherei di richiamare a sua volta l'attenzione del collega dei trasporti — abolire il suddetto tronco e realizzare, invece, con caratteristiche di grande comunicazione, il tronco statale Bari-Metaponto-Matera, cioè il raccordo rapido tra la linea jonica e quella adriatica.

Un'ultima raccomandazione riguarda le calamità pubbliche. Ella, onorevole Ministro, in occasione dell'ultimo terremoto, ha constatato personalmente che cosa significa la mancanza di una legge organica e di uno adeguato stanziamento, a questo scopo, sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Evidentemente tanto più rapida e tanto più benemerita sarebbe stata l'azione svolta nelle regioni dell'Irpinia e del Sannio, se tale legge fosse stata in atto e se fondi adeguati fossero stati disponibili sul suo bilancio.

Ebbi già a prospettare, nello scorso esercizio, l'opportunità di una simile legge, la quale dovrebbe contemplare, con una casistica di norme, le varie forme e misure dei contributi e degli interventi diretti dello Stato, in rapporto ai vari tipi ed alle proporzioni delle singole calamità, per evitare che, ogni volta, si debba fare una legge che si differenzi da quelle precedenti, sia nell'entità dei contributi, sia nelle caratteristiche stesse dell'intervento dello Stato.

Dovrebbe essere, inoltre, stanziato in bilancio, in ogni esercizio, un fondo adeguato per i primi interventi, che dia la possibilità al Ministro dei lavori pubblici, munito di pieni poteri, di intervenire nella fase iniziale, senza attendere le decisioni del Governo e del Parlamento, riservando a leggi finanziarie successive l'ammontare degli stanziamenti definitivi in relazione alla calamità verificatasi, onde provvedere ad un organico piano di ricostruzione.

Ella stesso, onorevole Ministro, sembrò interessarsi a questa mia proposta; ebbene, se la ritiene ancora meritevole di considerazione, si renda promotore di una iniziativa legislativa in tal senso.

Per quanto riguarda i danni di guerra, c'è solo da raccomandare (anche se quest'anno sono stanziati 7 miliardi in più) che una buona volta, come giustamente dice il rela-

tore, si faccia un piano, scaglionato in un certo numero di anni, per chiudere questa partita, quanto mai incresciosa, ancora aperta a 20 anni dalla cessazione del conflitto!

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prospettare, durante questo mio intervento, le lacune e gli inconvenienti che si verificano nel campo delle opere pubbliche, non soltanto per l'insufficienza dei fondi a disposizione del Ministero per alcune essenziali attività, ma anche per l'inadeguato collegamento che si verifica con gli altri Dicasteri ed enti che hanno competenza nello stesso settore, mi ha mosso non certo uno spirito preconcepito, quale oppositore politico di questo Governo, ma il bisogno di assolvere ad un dovere di parlamentare, pensoso che gli scarsi mezzi finanziari dello Stato siano spesi bene, senza dispersioni, nel modo più razionale ed economico, secondo una graduatoria di priorità e di tempestività tra le molte esigenze che si profilano; condizione questa, peraltro, che si realizza non certo procedendo in ordine sparso, ma concentrando tutte le competenze del settore nel tradizionale Ministero dei lavori pubblici, il quale, però, va riorganizzato nelle sue strutture, reso agile nelle procedure, con l'aggiornamento della sua legislazione e con l'ulteriore decentramento di funzioni ai Provveditorati alle opere pubbliche ed ai relativi Comitati tecnici amministrativi (questo è il vero decentramento, altro che quello politicamente pericoloso delle Regioni che dovrebbero costare altre migliaia di miliardi allo Stato!), e potenziato con una nuova linfa immessa nella compagine del suo personale al centro e alla periferia.

Sarà benemerito della Nazione, onorevole Ministro, quel Governo che, superando le prevedibili resistenze (e resistenze ce ne saranno), riuscirà infine a mettere ordine nel settore, instaurando una vera politica dei lavori pubblici idonea ad assicurare, in modo organico ed efficiente, il progresso civile della Nazione. (*Applausi e congratulazioni dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Caron. Ne ha facoltà.

C A R O N . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici in discussione in quest'Aula porta, al capitolo delle opere marittime, un importo di spesa che il relatore, il nostro ottimo collega Garlato, a giusta ragione considera insufficiente, e che pone davanti a noi, in tutta la sua drammaticità, il problema dei porti.

Di tutti i porti, naturalmente, ma io desidero prospettare la situazione grave di quello di Venezia, la cui storia, la cui realtà attuale, le cui prospettive non possono non essere sottolineate in questo dibattito.

La storia del porto di Venezia — mi si consenta — è altrettanto dolorosa e, aggiungerei, mortificante, quanto la storia del degradamento e dell'abbandono della città monumentale cara a tutti i popoli civili.

A cominciare dagli ingressi del porto, dai moli foranei risalenti al secolo scorso o ai primissimi di questo, l'assenza di manutenzione, di ripristino, di ammodernamento è totale. Le grida di allarme per il degrado dei murazzi, delle protezioni interne, continuano, mi si consenta, ad essere inascoltate.

Anche il servizio escavazione porti, per tanti motivi benemerito, che in passato ha svolto un ruolo efficiente per il mantenimento della agibilità, oggi vede questa fortemente ridotta. Nell'intero percorso dei canali, dei bacini, da decenni non si provvede al mantenimento, o almeno al mantenimento efficiente.

Se questo è lo stato della conservazione — e non si creda, onorevoli colleghi, che io esageri — che dire dei piani di sviluppo? Basti ricordare che per tutti questi anni il documento fondamentale è rimasto il « piano regolatore portuale » che porta la data del 1925, con una variante del 1956 che è stata approvata con legge del 1960. Orbene, questo piano di sviluppo previsto nel 1925, non è ancora attuato nelle sue parti nel 1963!

Per la parte industriale si prevedevano canali marittimi e sistemazioni fino a Fusina; a tutt'oggi in questa parte i canali sono scavati a metà sezione, mancano tutti i rivestimenti di sponda, le strade demaniali.

Per la parte commerciale si prevedeva la costruzione di quattro moli. Ebbene oggi, — è veramente sconsolante dirlo — è in funzione solamente mezzo molo, cioè la banchina nord del molo A.

Ma è possibile poi, nel 1963, fare riferimento degno ad un piano che porta la data del 1925? Le dimensioni dei canali, i fondali previsti tra otto e nove metri al massimo, paralizzano le industrie esistenti anzichè sollecitarne di nuove. Quando si pensi che la stazza netta media delle navi entrate nel porto nel 1962 è di 1.507 tonnellate — la più piccola, quindi, di tutti i porti italiani — ci si rende conto come, per le navi moderne di stazza imponente, l'ingresso al porto di Venezia sia, di fatto, vietato. E tutto ciò quando la natura del porto, con la sua tipica formazione lagunare, avrebbe favorito gli insediamenti portuali, anche moderni, meglio di qualsiasi altro porto italiano. Non si può dimenticare, poi, che nel dopoguerra, tra gli investimenti governativi in attrezzature portuali, Venezia ha avuto la parte più piccola, quando — e questo è l'importante — avrebbe potuto assicurare il massimo rendimento produttivo.

Se era, è, e sarà ancora per molti anni giusto che si provveda per le Regioni meridionali del nostro Paese, si deve pure aver cura di mantenere l'equilibrio tra l'est e l'ovest dell'Alta Italia.

Non è chi non riconosca che il benessere d'un Paese è tanto maggiore quanto maggiore è l'equilibrio regionale che in esso si manifesta. Il chiedere interventi massicci per il porto di Venezia — in un quadro di interventi statali che, ancora una volta, io sottolineo e non esito a dire che deve essere veramente programmato — non è chiedere uno sforzo supplementare per una zona che sia stata preferita, ma è compiere un'opera di risarcimento, di eliminazione di lacune del passato, ed è anche compiere un'opera produttiva per tutta l'economia del nostro Paese nel suo complesso.

Attraverso i porti fluisce la maggiore quantità delle merci che alimentano l'economia del nostro Paese e passa la maggiore quantità delle esportazioni: è quindi una spe-

sa certamente produttiva quella di impiegare soldi nel settore portuale. Del resto la autorevole voce di un ex Ministro dei lavori pubblici, il senatore Crollanza, pochi minuti fa sottolineava gli stessi concetti.

La mancanza di un piano, quindi, ha danneggiato Venezia, come del resto altrettanto potrei dire per i maggiori scali nazionali, costituendo indubbiamente la causa prima della situazione di estremo disagio nella quale è costretto il traffico via mare. Assolutamente improduttiva si è dimostrata — ed io credo che i membri del Governo qui presenti saranno d'accordo — la dispersione dei pochi fondi disponibili tra porti di importanza commerciale molto scarsa i quali, alla prova dei fatti, palesano tutta la loro incapacità di assorbire il supero di traffico che le inadeguate strutture dei porti maggiori non riescono a smaltire in tempi e a costi ragionevoli.

Ma altri due errori di valutazione credo siano stati fatti e abbiano influito, e forse in misura ancora maggiore, nel determinare lo stato di mortificante degradamento delle strutture del porto di Venezia: il fatto che per alcuni l'Adriatico sarebbe un mare chiuso, un mare antieconomico, da abbandonare al suo destino di mare di frontiera o, se si vuole, di mare delle guerre; e che il porto di Venezia avrebbe una possibilità di penetrazione nel retroterra limitata a una sola zona, tra l'altro depressa, quella della Venezia propriamente detta, e che i porti dell'arco ligure basterebbero ad assolvere le funzioni di rifornimento del triangolo industriale dell'Alta Italia.

I fatti, più che le mie parole, fortunatamente invece dimostrano il contrario. L'Adriatico è un mare vivo ed è destinato a svolgere un ruolo sempre più importante nell'ambito del Mercato comune e dei Paesi dell'Europa che chiamerò danubiana. La pianeggiante rete ferroviaria e stradale consente al porto di Venezia di spingersi, economicamente, ben oltre i confini del Veneto, e la penetrazione potrà essere ancora più profonda, anche oltre confine, quando saranno attuati i programmi di sviluppo delle comunicazioni terrestri ed idroviarie e sarà finalmente af-

frontato il problema dei valichi orientali verso il centro Europa, dei quali dopo parlerò, anche se in maniera molto succinta.

Venezia, nei confronti dei porti esterni formati per la conquista sul mare, offre poi dei vantaggi innumerevoli, consistenti nel risparmio delle opere esterne di difesa, nella maggiore tranquillità delle acque per la sosta di navi in sicurezza con ogni tempo, nella possibilità di assegnare maggiore ampiezza alle calate commerciali, ai depositi, ai parchi, alle banchine di raccordo, rispetto ai sistemi di trasporto terrestri e idroviari, nonché nella possibilità di destinare aree pressochè illimitate per l'insediamento di nuovi impianti industriali a contatto col mare.

Nel movimento marittimo delle merci il porto di Venezia è riuscito fortunatamente a tenere fino ad oggi, nonostante questo stato di disagio, abbastanza bene il passo con gli altri porti marittimi nazionali, continuando ad assorbire da solo circa un decimo del movimento italiano complessivo delle merci. E anche per quanto riguarda i passeggeri, Venezia si è ormai affiancata con continuo progresso allo sviluppo dei porti di Genova e di Napoli.

Gli enti locali hanno fatto quanto potevano (Comune, Provincia, Camera di commercio, e soprattutto il Provveditorato al porto), e dobbiamo pur riconoscere che la privata iniziativa a Marghera ha fatto moltissimo e si è coraggiosamente affiancata e spesso sostituita all'azione statale con apporti di progetti e di investimenti veramente massicci. Ma ovviamente non a tutto può sopperire l'iniziativa locale, e molti progetti per il porto di Venezia sono andati, onorevole Ministro, irrimediabilmente perduti o sono sulla strada di esserlo.

Venezia, nonostante la sua favorevole posizione geografica, non ha potuto, ad esempio, ancora inserirsi nella rete degli oleodotti, e per gli stessi motivi un nuovo progetto in gestazione, progetto di enorme importanza per l'Italia e per la Regione veneta, rischia di essere trasferito altrove.

E da considerare, poi, che la perdita di importanza di Venezia ridonda a svantaggio

di tutto l'Adriatico e anche di Trieste, perchè io considero e vorrei definire questi due porti, più che come enti a sè stanti, come due moli di uno stesso grande scalo.

Ecco perchè, come lei ben sa, onorevole Ministro, e come sa in particolare l'onorevole Sottosegretario che amabilmente ci ha ricevuti a suo nome, i parlamentari veneti di qualsiasi corrente politica (veramente confortante questo concerto che non capita molto spesso) hanno reputato doveroso di denunciare collegialmente lo stato di mortificante abbandono in cui è lasciato da troppi anni il porto di Venezia ove, ripeto, ancora non sono state nemmeno attuate le previsioni di un piano regolatore del 1925, dove vengono trascurate anche le riparazioni dei danni di guerra — anche questo dovrevo sottolinearlo per la verità — e le ordinarie manutenzioni di difesa foranea, di canali di grande navigazione, di banchine e di altre opere di fondamentale interesse.

Il mancato adeguamento delle attrezzature portuali di Venezia — desidero ancora sottolinearlo — contrasta con le grandi possibilità che il porto lagunare è in grado di offrire ai moderni insediamenti, con spese che sono nettamente inferiori a quelle che, per ragioni geografiche si debbono sostenere per altri porti per i quali è necessaria la conquista del mare.

Ecco perciò che il Provveditorato al porto di Venezia ha presentato, su richiesta del Dicastero della marina mercantile, un piano la cui cifra (90 miliardi) può, all'apparenza, spaventare, ma che non costituisce altro che la somma necessaria per dei lavori strettamente urgenti. Io esprimo la ferma convinzione che, nell'attuazione di un programma (e so che lei, onorevole Ministro, è convinto come lo sono io, della necessità, che in uno Stato moderno vi sia una programmazione, aggiungerò, immediatamente, democratica) bisogna che assolutamente al porto di Venezia, nell'interesse del Paese, nell'interesse di quell'equilibrio regionale al quale prima ho fatto cenno, si provveda. Credo di poter pensare che l'attuale Governo non potrà varare questo piano previsto dal Ministero della marina mercantile di concerto con lei,

onorevole Sullo. Ma, ciò nonostante, io ho creduto mio dovere puntualizzare questa grave situazione di Venezia che influisce anche pericolosamente su tutta l'economia veneta, economia che ha bisogno di nuovi impulsi, e che trova, a mio giudizio, fondamento in un ben congegnato sistema di trasporti che si appoggi al porto di Venezia e da esso si irradi.

A questo proposito, onorevole Ministro, io ho per tanti motivi — non ultimo quello che della questione mi occupai direttamente fin dal suo sorgere — il dovere di dire una breve parola a favore della costruzione di un'autostrada: la Venezia-Monaco. È ben noto a tutti come uno degli incentivi maggiori allo sviluppo sempre più grande del triangolo industriale dell'Italia del Nord siano state, tra l'altro, anche, le migliori comunicazioni con le zone più ricche, più fortemente industrializzate del Centro Europa. Ai valichi di anteguerra vediamo, e ce ne compiaciamo tutti, aggiungersene altri. L'arco alpino Nord-orientale, oltre al Brennero che svolge a mala pena, vorrei dire con tanta pena, la sua funzione, ha invece solamente i piccoli valichi di Ponte Drava, Tarvisio e Trieste. Un valico, quindi, sulle Alpi Aurine che, servito da otto strade in partenza da Venezia, raddoppi le possibilità di comunicazione con la Baviera attraverso l'Austria, porterebbe dei benefici assolutamente incalcolabili o, per meglio dire, calcolabili (perchè parliamo in termini di economia) per l'afflusso e deflusso di merci, al porto di Venezia ed anche, ciò che è importante per un Paese come il nostro, dove il turismo è una delle più grandi se non la più grande industria, nel campo turistico.

Fautore, fin da quando ebbi l'onore di ricoprire l'incarico di Sottosegretario ai lavori pubblici, di una rete autostradale razionale che unisca punti diversi della nostra Penisola, vedo ora, come li vedono del resto tutti gli italiani, con grande soddisfazione i benefici diretti e indiretti che le autostrade costruite portano all'economia del nostro Paese. E ho letto con grande piacere, onorevole Ministro, che lei ha confutato la teoria, a mio giudizio strana, di chi voleva dire che le autostrade sono delle spese impro-

duttive per il nostro Paese. Bene ha fatto a contraddire questa idea ma, come tutti gli italiani, mi rendo conto, e sono certo che se ne sarà reso conto anche lei personalmente, onorevole Ministro, delle strozzature che questa rete autostradale trova precisamente nel Nord-Est dell'Italia, nella Regione veneta della quale mi onoro di essere da tanti anni, qui al Senato, rappresentante: valichi insufficienti per smaltire un traffico sempre crescente. La volontà congiunta delle Camere di commercio delle tre Venezie, delle Amministrazioni provinciali, dei Comuni, degli Enti del turismo, ha fatto procedere l'iniziativa. Penso che non sia da escludere il contributo diretto di grosse imprese private, ma io ritengo che lo Stato debba essere consenziente a questa iniziativa e, aggiungerei, coadiuvante.

Credo però di sapere quale è la situazione nella quale ella naviga, signor Ministro, per quanto riguarda i fondi per le autostrade. Perciò — conscio che è necessario presentare un piano concreto — fino da ora le annuncio che tra pochissime settimane nella nostra Regione ci sarà un grande Convegno che puntualizzerà nel modo più chiaro, più preciso, dal punto di vista tecnico e finanziario, anche questo problema. Sarà per me un piacere e un onore, onorevole Ministro — nella speranza che quel giorno lei abbia più tempo per ascoltarmi — portarle un progetto concreto, perchè credo che questo sia il sistema migliore, per far marciare l'iniziativa, più che tanti discorsi.

Mi auguro sinceramente, onorevole Ministro, che le poche cose che ho avuto l'onore di dirle siano esaminate con attenzione da lei ed anche dagli Uffici che così bene lavorano ai suoi ordini. La ringrazio. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Zannier. Ne ha facoltà.

**Z A N N I E R .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, prima di iniziare il mio esame sui problemi del bilancio, reputo doveroso, anche perchè rappresentante di quelle popolazioni in Parla-

mento, a nome del Gruppo socialista democratico, rinnovare ai superstiti dell'immane sciagura del Vajont, colpiti nei loro affetti, il più commosso e reverente cordoglio ed esprimere a quanti hanno contribuito ad alleviare le sofferenze fisiche e morali delle popolazioni e dei Comuni di quelle zone — in primo luogo alle Forze armate — il più caldo apprezzamento e un'affettuosa riconoscenza.

Non intendo, in questa sede, anticipare giudizi su eventuali responsabilità, che debbono essere accertate dalla Magistratura e dalla Commissione di tecnici recentemente nominata; ma, affinchè luce piena e completa, sotto tutti gli aspetti, sia fatta sulle cause remote e recenti che hanno reso possibile tale disastro, auspico che il Parlamento aderisca alla nomina di una Commissione di inchiesta. Tale Commissione non ritengo possa ostacolare le indagini delle Commissioni governative e della Magistratura, che operano in settori di competenza diversi, ma ritengo possa concorrere alla ricerca della verità.

Ma oggi i morti del Vajont, oltre a questo accertamento di responsabilità, ci impongono di pensare ai vivi. Ai primi interventi, validamente predisposti nei vari settori dai Ministri responsabili, debbono seguire provvedimenti a carattere definitivo, con l'assegnazione di mezzi adeguati.

Debbo prendere atto con soddisfazione delle recenti decisioni in merito prese dal Consiglio dei ministri. Si dovrà provvedere, a mio avviso, sentite le popolazioni interessate, alla ricostruzione di insediamenti urbani in località che, sotto il profilo ecologico, nel rispetto dei costumi e delle tradizioni, siano in grado di assicurare, con il reinserimento nella vita economica, condizioni di umana e civile esistenza.

Questo discorso vale per tutte le popolazioni colpite, ma in particolare per gli abitanti di Erto e Casso che ormai, perduta ogni possibilità di trovare una base alla loro economia con lo sfruttamento del richiamo turistico che il lago offriva, in sostituzione della perduta utilizzazione dei terreni in fondo valle, sottesi dal lago stesso, devono necessariamente porsi il problema del-

la ricerca di un nuovo insediamento urbanistico.

Del resto, indipendentemente da questa sciagura, per una parte di questa popolazione l'esigenza di un trasferimento, nel quadro di una politica programmata sul piano regionale, si sarebbe dovuta affrontare al fine di assicurare ad essa migliori condizioni di vita. Questa sciagura ci ripropone ancora un tema: quello della revisione degli strumenti legislativi che disciplinano le misure di sicurezza relative alla tempestiva segnalazione dei pericoli derivanti da rovine o da altre cause che possono pregiudicare la pubblica incolumità laddove sono bacini artificiali. Infatti, le norme previste dal regio decreto 10 ottobre 1931, n. 1370, e successive modificazioni, per tale settore, sono del tutto insufficienti ed inadeguate, nè prevedono l'utilizzazione degli strumenti che la tecnica moderna mette a disposizione. Se dispositivi moderni di rilevamento, di segnalazione e di allarme, questi ultimi siti nei centri abitati sottoposti al pericolo, fossero stati installati, certamente insieme a coloro che si sono salvati, perchè in tempo svegliati dal rombo delle acque, altri oggi avrebbero il dono della vita. Ed è proprio per l'esame di questi problemi di carattere morale, tecnico, sociale, oltre che per la fondamentale esigenza dello Stato democratico di dimostrare la volontà di assicurare la giustizia con la ricerca della verità, che trova fondamento la nostra richiesta di una Commissione parlamentare.

E veniamo ora al bilancio. Intendo oggi presentare quei problemi tuttora insoluti, che, secondo la mia modesta esperienza di diversi anni di lavoro al servizio e nell'interesse di molte amministrazioni di enti locali, pregiudicano l'attuazione delle opere pubbliche, per l'inadeguato funzionamento del Ministero dei lavori pubblici e per la complessa procedura legislativa vigente, affinché ella, signor Ministro, con il dinamismo che le è riconosciuto, veda se le è possibile intervenire e predisporre per lo meno un piano di lavoro per riformare organicamente le superate strutture legislative esistenti, adeguandole alla dinamica dei tempi moderni.

Vi è una circolare del 20 aprile 1951, n. 2663, del Ministero dei lavori pubblici, che istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un ufficio di coordinamento delle opere pubbliche, avente lo scopo di raccogliere e di tenere aggiornati i dati statistici sullo sviluppo dei programmi di lavoro dei Ministeri e degli enti che vi provvedono nella spesa con il concorso dello Stato, di elaborare e coordinare piani provinciali per le varie opere e ancora — e questo, a mio avviso, è il punto più importante di tale circolare — di individuare e segnalare le cause che ritardano l'inizio e lo sviluppo dei lavori, intervenendo anche, per via breve, presso i competenti uffici per rimuovere gli accennati intralci, con una tempestiva azione di propulsione e di chiarificazione; di formulare infine proposte allo scopo di rendere più efficace l'attività amministrativa-statale nel campo dei lavori pubblici.

Ed è nell'ambito dei temi indicati da questa circolare, oggi più che mai attuale, che intendo svolgere la prima parte del mio intervento. Ritengo infatti ormai sia di dominio pubblico che il ritardo nell'esecuzione delle opere pubbliche e il conseguente ritardo nell'utilizzazione dei relativi fondi stanziati dipendano essenzialmente dalla inadeguatezza legislativa nel settore dei lavori pubblici e dalla carenza quantitativa e qualitativa del personale impiegato nel settore stesso.

Accenno per sommi capi alle deficienze ormai accertate e alle norme che, a mio avviso, dovrebbero essere riformate.

Il nuovo capitolato generale per l'appalto delle opere pubbliche rappresenta il primo passo verso l'aggiornamento delle strutture legislative vigenti; ma ancor più importante ed urgente è l'apprestamento di un nuovo quadro legislativo che disciplini organicamente e coerentemente la materia della progettazione, direzione, contabilità e collaudazione dei lavori pubblici, attualmente regolata dal regolamento 25 maggio 1895, n. 350, adeguando tali norme alle esigenze dei tempi, apportando tutte quelle modifiche che vanno dal momento delle annotazioni contabili al collaudo.

Ciò ha carattere di urgenza perchè le lunghe procedure tecniche, amministrative e burocratiche attualmente previste male si conciliano con le disposizioni del nuovo capitolato, specie per la parte ove sono previste le penalità per i ritardati pagamenti che, con le attuali procedure, sono pressochè inevitabili.

Decentramento. Le norme sul decentramento amministrativo, di cui al decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, con la delega ai Provveditorati alle opere pubbliche della competenza ad emettere decreti di concessione dei contributi previsti dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, e ad approvare fino all'importo di 200 milioni, i progetti delle opere ammissibili a contributo, non hanno risolto il problema dello snellimento della procedura per l'attuazione delle opere, perchè tuttora sono richiesti esami e decisioni separati di più amministrazioni ed uffici dello stesso Ministero.

Sarebbe a tal fine auspicabile la modifica dell'articolo 2 di tale legge prevedendo, in primo luogo, che il programma delle opere pubbliche da eseguire a carico o col contributo dello Stato, contrariamente a quanto attualmente previsto, e ciò fino al momento dell'avvento dell'istituto regionale, venga predisposto da una Commissione provinciale nella quale, accanto agli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici, sia assicurata la presenza consultiva delle Amministrazioni provinciali interessate, organi democraticamente eletti, a conoscenza delle reali necessità nei vari settori delle opere pubbliche, e sia integrata, alla occorrenza, dagli altri istituti interessati per i settori di competenza. Ciò garantirebbe un'equa ripartizione dei finanziamenti alle singole comunità, in base ad una graduatoria di necessità e priorità, senza disperdere e frazionare i pochi mezzi a disposizione per mille rivoli, fuori da una visione organica e programmata delle finalità che si vogliono raggiungere.

In secondo luogo, è evidente la necessità di una estensione dei limiti di competenza dei singoli organismi, qualificandoli maggiormente, con personale idoneo, attribuendo loro piena responsabilità, nell'espletamento di

tutte le operazioni inerenti e successive all'approvazione del progetto.

Non si tratta di una riforma di decentramento amministrativo; il problema di fondo è un decentramento di responsabilità e perciò sarebbe opportuno che all'ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile venisse conferita la possibilità tecnica summenzionata fino all'importo di 100 milioni, che al Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche fosse conferita competenza fino all'importo di 500 milioni, e al Consiglio superiore oltre tale importo.

Ai predetti organi, entro i limiti di tale competenza, dovrebbe essere demandata la facoltà di approvazione di perizie di varianti e suppletive con l'autorizzazione del reimpiego degli eventuali ribassi d'asta, entro il limite di spesa stanziato e ammesso a contributo, l'approvazione dei prezzi nuovi e la concessione di proroghe; l'autorizzazione infine, e questo è importante, all'esperimento, ove si renda necessario, delle gare di appalto in aumento, con il riconoscimento automatico del contributo sulla maggiore spesa occorrente per l'attuazione dell'opera.

Il superamento dell'attuale legge è nella realtà. Basti a tal fine citare un esempio, per dimostrare l'impossibilità del rispetto della procedura di tale legge. Infatti, a meno che non si vogliano paralizzare i cantieri con le conseguenze economiche e vertenze giuridiche che ne deriverebbero, è impossibile attendere l'approvazione di un prezzo nuovo per una categoria di lavori non prevista in progetto, ma che si rende necessaria in corso d'opera: prima da parte dell'ente che mediante atto deliberativo ne approva il concordamento, poi dall'organo tecnico tutorio (Prefettura, Genio civile), quindi, infine, come previsto dall'articolo 2 della legge in questione, dal Provveditorato alle opere pubbliche. Eppure, nella quasi totalità dei casi, a questo arresto dei lavori si arriverebbe, qualora le attuali norme e disposizioni in materia venissero rispettate. Fortunatamente, il senso di responsabilità della stazione appaltante e dell'imprenditore permettono di superare tali intralci amministrativi, infirmando però nel momento stesso la

validità dello strumento giuridico. Analogamente si dovrebbe dar corso, per quanto concerne i limiti di competenza dei vari lavori e forniture alla modifica della legge 30 luglio 1959, n. 595, attinente alle opere igieniche, in conformità a quanto previsto per l'estensione dei limiti di competenza della più sopra menzionata legge.

Merita infine di essere ancora segnalata, per quanto concerne i finanziamenti, la non opportunità di attuare per stralci opere inferiori a 100 milioni, e la necessità di assicurare comunque ad un'opera iniziata il totale successivo finanziamento con impegno di spesa all'atto dell'approvazione del progetto stesso.

Mi soffermerò ora a trattare in particolare alcuni problemi che spesse volte invalidano l'efficacia dei vari interventi statali nel settore dei lavori pubblici a favore degli enti locali.

Appalti. Un problema di attualità è la disserzione degli appalti delle opere pubbliche degli enti locali, dovuta principalmente all'aumento dei prezzi dal momento della progettazione a quello dell'appalto, ma in buona parte anche alla complessità della procedura richiesta per i pagamenti in acconto e a saldo dei lavori. Oggi buona parte degli imprenditori non intendono accedere agli appalti di opere pubbliche (vedi il settore dell'edilizia scolastica ed altri settori) proprio per la preoccupazione di questi ritardati pagamenti.

Si deve inoltre segnalare che la Cassa depositi e prestiti, sugli stati di avanzamento e relativi certificati di pagamento emessi per le opere di edilizia scolastica, e soltanto per queste (e non si capisce il perchè), trattiene, in base al proprio regolamento, sino al collaudo, un importo pari al 20 per cento del mutuo concesso. Poichè tale trattenuta è superiore a quella contrattualmente prevista dai capitolati speciali d'appalto (10 per cento sui primi 18 milioni e 5 per cento sul rimanente importo dell'opera), le Amministrazioni comunali non sono in grado di dar corso ai pagamenti relativi alle ultime rate, e quindi contravvengono alle disposizioni previste dal nuovo capitolato generale in mate-

ria di ritardati pagamenti, e devono accollarsi oneri di interessi, mentre per le imprese tale ritenuta di garanzia rappresenta un onere insopportabile e concorre a determinare il disinteresse all'appalto di queste opere. È necessario quindi provvedere affinché la Cassa depositi e prestiti, anche per il settore dell'edilizia scolastica, riduca tale garanzia dal 20 al 10 per cento.

Onorevole Ministro, a nulla varrebbe il provvedimento di legge approvato stamane in Commissione, che consente la possibilità di una revisione dei prezzi, se queste norme, che sono effettivamente fondamentali per incentivare l'interesse a partecipare all'appalto, non venissero modificate.

Sempre al fine di accelerare i pagamenti delle opere eseguite a carico o con il contributo dello Stato, e finanziate con mutui accesi presso la Cassa depositi e prestiti, si dovrebbe esaminare l'opportunità del versamento dell'importo ammesso a mutuo presso le singole tesorerie provinciali delegandole a compiere le operazioni di somministrazioni per conto della Cassa stessa, il che permetterebbe l'immediatezza dei pagamenti.

Ed ancora, nel settore delle opere sovvenzionate dallo Stato, devesi segnalare che il contributo per le spese tecniche, nell'attuale misura del cinque per cento dell'importo dei lavori, per le opere di piccola entità, è del tutto insufficiente poichè tali spese, in base alle vigenti tariffe professionali, superano notevolmente il contributo stesso, che, anzichè fisso e costante, dovrebbe essere graduato e scalare in relazione all'importo dei lavori e alle tariffe stesse; infatti, per un'opera dell'importo presunto di dieci milioni, con il cinque per cento non si sopperisce alle spese tecniche generali, mentre il cinque per cento è addirittura esuberante per opere i cui importi sono dell'ordine di centinaia di milioni. La gradualità quindi della tariffa professionale senza riduzioni dovrebbe essere rispettata anche nel riconoscimento del contributo dello Stato per queste spese. Per i piccoli Comuni questa carenza di mezzi adeguati per sopperire alle spese tecniche non può essere superata con i già dissestati bilanci comunali.

Personale. Mi preme accennare ora al problema del personale, con particolare riferimento a quello tecnico.

Dall'allegato n. 3 al disegno di legge risultano, al 1° ottobre 1962, coperti 2.924 posti di geometra su 1.236 di organico; 359 di ragioniere su 246; 377 di segretario su 170; 2.336 di assistente su 951; 1.492 di archivistica e applicato su 552; 622 di ausiliario su 352, mentre ci sono 565 ingegneri delle prime categorie su 687 posti di organico.

Questi dati sono eloquenti ed è evidente che questa situazione del personale non può che riflettersi negativamente sulla funzionalità del Ministero dei lavori pubblici dando origine, come è avvenuto recentemente da parte dei geometri, a manifestazioni e scioperi di protesta contro un organico superato dalle necessità dei tempi nuovi. Sarebbe perciò auspicabile che i complessi problemi di questa categoria di tecnici e analogamente i problemi degli assistenti, che tante benemeritenze hanno al loro attivo, venissero una buona volta affrontati e risolti adeguando gli organici alle reali necessità dei servizi del Ministero, senza attendere lontane riforme burocratiche o la realizzazione del decentramento amministrativo regionale, ma mettendo sin d'ora in condizione di parità di carriera quel personale che da molti anni presta servizio nei ruoli aggiunti.

Ma alla generale esuberanza di personale attualmente presente al Ministero dei lavori pubblici rispetto a quello previsto dall'organico, fa riscontro la deficienza di ingegneri con particolare riferimento alle prime categorie. A questa preoccupante carenza si aggiunge la diserzione dei concorsi, come di recente si è verificato, dato che su cento posti di ingegneri in prova si sono avuti solo 54 partecipanti.

Le cause di questo stato di cose, di questa deficienza di personale tecnico qualificato sono certamente note a tutti noi e possono principalmente riassumersi nella inadeguata retribuzione riservata ai giovani ingegneri che intendono accedere all'Amministrazione dello Stato. Infatti per tale categoria le prospettive economiche sono tutt'altro che allettanti, almeno nei primi gradi della carriera. Il criterio di assunzione, infine, me-

dante concorso, ha dimostrato l'impossibilità di risolvere il problema.

È necessario pertanto un adeguamento delle retribuzioni e nel contempo una revisione dei criteri di assunzione dei giovani laureati, dando la possibilità ai migliori delle varie Università di accedere ai posti disponibili attualmente in organico mediante sommaria esame professionale di accertamento e periodo di prova. Vorrei brevemente soffermarmi su questo punto: spesse volte i candidati vengono sottoposti ad esami a carattere universitario. Eclisse di elasticità, teoria dei lavori virtuali, eccetera, sono problemi che, evidentemente, per chi non è fresco di studi rappresentano sicuro ostacolo per il superamento della prova d'esame. A mio avviso si dovrebbe insistere soprattutto ricercando una competenza specifica professionale tecnica-amministrativa nei vari settori dove i candidati saranno chiamati ad operare.

Le promozioni infine nei vari gradi devono trovare logica accelerazione nella valutazione dei funzionari, non solo in base agli scatti di carriera attualmente previsti dalla legge, ma soprattutto in base all'attività, alla responsabilità e alle competenze specifiche di studio e ricerche scientifiche nelle varie specialità che dovranno esser tenute presenti quale fattore essenziale ai fini della carriera.

Ed in questo momento mi torna il ricordo di un collega ingegnere, attualmente in pensione che sentiva l'orgoglio di avere appartenuto al glorioso Corpo del Genio civile quando effettivamente tutti i tecnici del Genio civile erano in condizioni di dare lumi, di dare scienza, di dare consigli anche ai liberi professionisti. Oggi il problema, salvo lodevoli eccezioni, è rovesciato.

È necessario in sostanza premiare coloro che dimostrano passione per lo studio e per la ricerca e per il miglioramento delle proprie qualità tecniche rispetto a coloro — e non sono pochi — che, raggiunto un posto di ruolo, si adeguano ad una vita tranquilla senza sentire il dovere morale e l'orgoglio di svolgere il proprio ufficio affinché la Pubblica Amministrazione sia all'altezza dei suoi compiti, proprio in questo momento in cui lo Stato intende impostare, attraverso una

politica di programmazione, la propria attività anche mediante le pubbliche imprese.

Evidentemente una tale situazione dà vigore a quelle forze politiche che vedono nello Stato, così inadeguatamente strutturato, l'incapacità di assumere e assolvere determinati compiti che la maggioranza della pubblica opinione intenderebbe assegnargli.

Non v'è dubbio che i problemi trattati sono di primaria importanza nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici per un migliore funzionamento di tale Amministrazione.

Edilizia scolastica programmata. Ma accanto a questi problemi, tralasciando l'esame in linea tecnico-amministrativa del bilancio che difficilmente subirebbe varianti nei vari capitoli di spesa, mi permetto, onorevole Ministro, di richiamare la sua attenzione su un altro aspetto che interessa congiuntamente il Ministero dei lavori pubblici e quello della pubblica istruzione e dove la mia esperienza professionale e di studio mi consente di dare un modesto apporto. Intendo riferirmi al settore dell'edilizia scolastica.

In tale settore, infatti, particolarmente nell'ultimo decennio, prima con la legge 3 agosto 1949, n. 589, e poi con le successive leggi specifiche n. 645 del 1954, n. 17 e n. 1073 del 1962 sono stati concessi cospicui contributi statali atti a facilitare il riassetto della edilizia scolastica nazionale, mentre contemporaneamente il Centro studi del servizio per l'edilizia scolastica, istituito dal Ministero della pubblica istruzione, ha impostato il problema dell'edilizia scolastica elementare superando le arretrate concezioni del passato, cercando di adeguare i nuovi regolamenti alle esigenze di una tecnica costruttiva moderna, in relazione ai nuovi criteri didattici e pedagogici.

In tale settore, quindi, pur segnalando la frequente mancanza di collaborazione tra il pedagogo e il tecnico incaricato della progettazione della scuola, si sono raggiunti risultati positivi che potranno essere ulteriormente potenziati se questa collaborazione diventerà più intima e allorchè il tecnico specializzato in edilizia scolastica affinerà le proprie conoscenze nel settore in cui è chiamato ad operare.

La scuola, nei Paesi più progrediti, è oggi il luogo dove la vita viene largamente impostata dagli stessi scolari e non rappresenta più una istituzione organizzata esclusivamente dall'insegnante. Il rigido principio dell'insegnamento della cattedra viene sostituito dal principio democratico della collaborazione e della corresponsabilità, per cui tutti i locali della scuola debbono ricevere chiaramente l'impronta della loro funzionalità in questo senso ed essere veramente in grado di assolvere a tali moderne finalità didattiche.

In tale direzione da noi molta strada si deve ancora compiere. Negli uffici del Genio civile si è fermi a discutere della reazione bilaterale, ad esaminare se in un progetto sia superata per un'aula la superficie dei 45 metri quadrati, i rapporti illuminanti e altri particolari tecnici certamente non determinanti per una moderna edilizia scolastica, mentre negli Stati dove il tecnico ha marciato in stretta collaborazione con il pedagogo, i problemi della composizione architettonica vengono impostati con una visione più libera, non condizionata da rigidi limiti di regolamento. Così sono stati impostati e risolti in Svezia, in Inghilterra e nei Paesi nordici in genere, così sono stati impostati e risolti in Germania dove Hans Scharoun nelle sue opere colloca ad esempio alla luce intensa solare i locali per lo sviluppo, mediante il gioco, della prima adolescenza, per passare alla luce meno intensa che favorisce l'acquisizione delle prime esperienze e dove nasce il colloquio tra l'individuo e l'opera, per raggiungere infine — e questo è il punto importante — la luce dominante dal nord dove si sviluppa la personalità dell'io con la ricerca della riflessione.

Eppure una tale concezione distributiva di indiscussa validità, dove il colore e la luce accompagnano lo sviluppo biologico e mentale del ragazzo, troverebbe contrasto nei nostri regolamenti, pronti come sempre a precisare in termini categorici caratteristiche tecniche ed orientamenti, per cui un progetto che prevedesse la sistemazione delle aule a nord sarebbe decisamente respinto e bocciato.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue ZANNIER). E in questo modo si pregiudica ogni seria possibilità di studio e di esperienze nuove. Sembrano problemi di poco valore, ma sono invece di vitale importanza che dimostrano con quale passione, con quale serietà in altri Paesi vengono studiati proprio perchè l'educazione occupa il primo posto all'ordine del giorno. E da qui l'auspicio e l'augurio che nel futuro i regolamenti per la progettazione, che più che regolamenti nel nostro caso sono spesse volte dei ricettari, siano una guida di massima, un indirizzo in mano di tecnici qualificati con specifica preparazione in tale settore, studiosi della psicologia dell'alunno e della moderna didattica che sappiano approvare e costruire edifici in grado di assolvere alla vera funzione cui sono destinati che è funzione di educazione, sì da poter parlare di una vera e propria « pedagogia delle pietre ». Ecco perchè presso gli uffici del Genio civile non basta l'ingegnere, che può essere un tecnico di vaglia per risolvere i problemi di carattere ordinario, ma occorrono architetti o ingegneri specializzati in questo settore se si vogliono impiegare utilmente i fondi che lo Stato pone a disposizione. Ma ad un miglioramento qualitativo dell'edilizia scolastica, pur con le deficienze sopra segnalate, fa riscontro la mancanza di un'organizzazione scolastica sul piano territoriale che rischia di rendere sterile lo sforzo di miglioramento specifico dianzi accennato e di pregiudicare il migliore funzionamento didattico e formativo della scuola sotto il profilo umano e sociale. L'attuale eccessivo frazionamento e la dislocazione di unità scolastiche intesi a soddisfare all'esigenza di una popolazione scolastica entro i limiti previsti dalla legge e cioè nel raggio massimo di due chilometri, permetteranno di realizzare un determinato numero di aule senza però dare vita ad una scuola moderna-

mente e socialmente intesa. Pur riconoscendo la difficoltà che, in certi casi, in considerazione della dislocazione dai centri urbani o frazioni, con particolare riferimento alle zone di montagna, comporta la mancanza di edifici atti ad ospitare gli alunni del luogo, si ritiene necessaria una programmazione nel settore della scuola elementare che abbia per meta finale la costituzione di unità scolastiche dotate dei cinque corsi completi, e tale da giustificare, in base alla popolazione scolastica, l'attuazione di tutti i locali e servizi richiesti da una moderna scuola. Così facendo si riconosce la validità del concetto accolto in tutti i Paesi più socialmente avanzati dell'Europa che la scuola non è un problema di aule ma è un'organizzazione sociale dove il bambino deve imparare soprattutto a vivere. Noi spesse volte impostiamo questi problemi alla ricerca della risoluzione immediata. E così come abbiamo costruito le prime case per lavoratori senza adeguati servizi e che oggi difficilmente trovano acquirenti perchè sono vani e non case, così abbiamo costruito, spesse volte, aule e non scuole. E nè si può continuare a spendere il denaro pubblico dando soddisfazione al primo sindaco che si presenta per la richiesta del contributo statale, costruendo scuole che a distanza di quattro o cinque anni, per mancanza di popolazione scolastica, rimangono del tutto o parzialmente inutilizzate sperperando i mezzi che la collettività mette a disposizione.

Solo con una edilizia scolastica programmata, costruendo scuole consolidate comprendenti i cinque corsi elementari, si costruirà per il futuro. Se tale impostazione o programmazione può essere discutibile per gli alunni del primo ciclo delle scuole elementari, che maggiormente hanno bisogno del contatto familiare, certamente è indispensabile per gli alunni del secondo

e per quelli del terzo ciclo della scuola dell'obbligo. Una siffatta unità scolastica infatti dovrebbe essere costruita al centro di zone ben configurate e, con adeguato ed autonomo servizio di trasporto automobilistico dei bambini, anche il problema delle distanze verrebbe risolto.

Tale problema, che esiste e va affrontato, a mio avviso, nei termini sopra esposti anche per la scuola elementare, deve assolutamente essere studiato e risolto per l'edilizia scolastica, riguardante la scuola dell'obbligo recentemente approvata dal Parlamento. Almeno per i finanziamenti che verranno concessi per l'edilizia postelementare in prosieguo di tempo, si raccomanda tale criterio.

È necessario, pertanto, in relazione alla consistenza della popolazione scolastica ed al fine di costituire una scuola completa di attrezzature didattiche, assistenziali e ricreative, prevedere la costituzione di consorzi tra Comuni, onde realizzare, per tale tipo di scuola, dei centri scolastici in grado di soddisfare pienamente le attese di una moderna società.

La risoluzione del problema secondo tali criteri — oltre che assicurare vantaggi di ordine didattico e formativo, che evidentemente occupano il primo posto — permette di impiegare in termini economici i contributi che lo Stato assegna a tal fine consentendo di realizzare economie e ridurre i costi di costruzione e gestione. È noto infatti che più frazionate sono le opere, maggiore è la spesa di realizzazione rispetto ad una opera realizzata in forma unitaria.

Il problema, quindi, di una edilizia scolastica programmata sul piano provinciale è, a mio giudizio, urgente ed indifferibile, se si vuole affrontare il problema della scuola in termini seri, impiegando utilmente i fondi che lo Stato assegnerà prossimamente per tale settore. Per una tale programmazione è necessario il concorso del tecnico, del pedagogo, dell'amministratore.

Un altro aspetto che infine va segnalato è la complessa procedura per il finanziamento e la realizzazione delle opere riguardanti l'edilizia scolastica. È noto, infatti, che le promesse di contributo statale, ai sensi delle

vigenti leggi, vengono concesse dal Ministero della pubblica istruzione di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, in base alle domande presentate dai Comuni, corredate da preventivi di spesa di larga massima, per cui, sia per la natura stessa dell'elaborato e, talvolta, anche per un non ponderato esame del costo delle opere — il che succede nelle Amministrazioni che tecnicamente non sono preparate alla formulazione di questi preventivi — capita talvolta che si hanno notevoli squilibri tra la richiesta ed il costo effettivo dell'opera stessa. Ciò determina di frequente decurtazioni sensibili, da parte degli organi superiori, comportando, già in fase di compilazione del progetto esecutivo dell'opera, la richiesta di contributi integrativi per la copertura della spesa occorrente allo scopo.

Per tale motivo, ed in considerazione che molte volte dette opere, per una errata valutazione tecnica ed economica e per una altrettanto errata politica di accontentamento, vengono finanziate a lotti, sono necessari diversi anni prima che l'opera stessa trovi compimento.

Nascono, di conseguenza, difficoltà per l'appalto dei lavori e per i relativi finanziamenti dei superiori di spesa, che creano certe volte l'impossibilità di inserimento nei già dissestati bilanci comunali.

Sarebbe opportuno pertanto che l'assegnazione definitiva del contributo statale venisse determinata in base alla spesa riconosciuta con il decreto di approvazione tecnica del progetto esecutivo dell'opera da parte dei competenti organi. Sarebbe così possibile correggere sia le errate valutazioni di spesa formulate in sede di domanda di contributo, sia gli aumenti di costi che da tale momento si verificano rispetto all'inizio dei lavori.

Questo provvedimento, possibile, risolverebbe tutti quei tempi di attesa che attualmente si verificano e che determinano i lamentati ritardi negli appalti.

Illustrati gli aspetti tecnici ed urbanistici del problema, mi soffermo brevemente sui finanziamenti. Sembra, infatti, che i contributi promessi agli enti interessati abbiano intera-

mente assorbito i limiti di impegno previsti dalle citate leggi sino a tutto l'esercizio finanziario 1964-1965 e che per il corrente esercizio finanziario e per il prossimo non vi sia nessuna disponibilità prevista in bilancio per l'attuazione di opere scolastiche, proprio nel momento che, con l'entrata in funzione della scuola dell'obbligo, più urgente è la necessità di edifici scolastici, avendo ormai le Amministrazioni comunali esaurite le possibilità di impiego anche dei locali di fortuna. Numerose inoltre sono ancora le opere incomplete in attesa di finanziamento.

La gravità della situazione in tale settore non deve permettere periodi di attesa nemmeno ad un Governo provvisorio, se non si vuole ulteriormente pregiudicare il già grave problema dell'edilizia scolastica.

Accanto a questo vi è il problema della casa, che presenta aspetti di eccezionale gravità, nonostante i notevoli interventi privati e pubblici nel settore. L'aumento dei prezzi e la mancanza di una valida politica di contenimento dei costi delle aree fabbricabili, hanno ulteriormente aggravato il problema. È necessario in tale settore una legge generale che, nel quadro di una politica programmata, elimini la legislazione frazionata attualmente vigente, prevedendo con adeguati stanziamenti unitarie norme tecniche sia sul piano dell'attuazione sia su quello fiscale, con l'intento di costruire case e non vani, armonicamente inserite in una valida pianificazione urbanistica ed ecologica, tale da rendere possibile una buona convivenza sociale, ma nel tempo stesso di colpire l'evasione fiscale per le costruzioni di lusso.

Poichè nel bilancio di spesa del corrente esercizio il solo intervento pubblico in tale settore, sino alla recente approvazione del piano straordinario per l'edilizia popolare, era rappresentato dal piano decennale per la costruzione di case per i lavoratori, è necessario provvedere tempestivamente, ora che sono state emanate le norme di attuazione di tale piano, alla sollecita costituzione delle Commissioni provinciali e alla pubblicazione dei bandi, ciò affinché le attese di una larga categoria di lavoratori siano soddisfatte al più presto possibile.

Vi è infine il problema urbanistico, che con la recente proposta di legge tante critiche ha suscitato sul piano nazionale. E lei, onorevole Ministro, ha il merito di aver saputo evidenziare l'importanza di tale problema, rendendo sensibili e coscienti anche gli strati meno attenti dell'opinione pubblica, nonostante che la proposta di legge abbia fornito motivo per ignobili speculazioni durante la campagna elettorale a danno dei partiti del centro sinistra.

Non vi è dubbio che l'attuale disordine urbanistico ha le sue origini primarie nella speculazione dei terreni, che, alterando i prezzi, ha reso preziose tutte le aree vicine agli agglomerati urbani, determinando lo sfruttamento più insensato ed immorale, rendendo impossibile quello sviluppo dell'edilizia popolare che era nelle attese del mondo del lavoro. D'altra parte è altrettanto certo che tali fenomeni di speculazione hanno trovato terreno idoneo allo sviluppo per la mancanza di una volontà politica, per lo scarso impegno morale e sociale, sia individuale che collettivo. Per la complessità che questo problema presenta sul piano politico, economico e tecnico, ed anche perchè desidero essere ossequiente al cortese invito di brevità rivoltomi dal relatore, non mi sembra opportuno in questa sede e in questo intervento a carattere generale entrare in argomento, poichè esso sarà certamente materia di studio e di discussione nel prossimo dialogo delle forze di centro-sinistra e del Parlamento.

Viabilità. Si deve onestamente riconoscere che in tale settore il Ministero dei lavori pubblici attraverso l'A.N.A.S. e mediante le numerose provvidenze di legge, ha operato validamente, migliorando la viabilità nazionale e contribuendo al miglioramento di quella provinciale e, indirettamente, a quella di carattere intercomunale.

A proposito però di questa ultima viabilità debbo, anche in questa sede, onorevole Ministro, ripeterle, come ho avuto modo di farle sia pure sommariamente presente in sede di Commissione, che non sono d'accordo con alcune disposizioni di carattere tecnico impartite dal suo Ministero e, in particolare, circa le caratteristiche geometriche da dare

alle strade, allorchè viene fissato il minimo di due corsie della larghezza totale minima di metri 6. Tale norma, che è contenuta in una circolare dove si parla dell'assegnazione dei finanziamenti in base alla legge n. 181, trasmessa alle Provincie, per la mia modesta esperienza di professionista che si occupa da anni delle opere degli enti pubblici, e perchè faccio parte della Commissione provinciale strade della mia provincia, posso dirle che può essere pericolosa e determinare una preoccupante situazione per lo sviluppo della viabilità in montagna.

Noi sappiamo che normalmente, in montagna, le attuali strade hanno carreggiate della larghezza di circa 5 metri, mentre il piano viabile effettivamente utilizzabile, normalmente inferiore, è dell'ordine di 3,50 o 4 metri. Se si dovesse dar corso alla sistemazione di queste strade di montagna, specie dove tali strade si sviluppano a mezza costa ed in forte pendenza, portando la carreggiata da 5 a 6 metri, come prescritto dalla predetta circolare, si dovrebbe andare incontro, in certi casi, a un aumento di spesa che non trova giustificazione sul piano economico.

Io potrei citarle l'esempio di strade progettate in Friuli che hanno raggiunto la spesa di centinaia di milioni, spesa non giustificata per l'abitato che si dovrebbe servire. D'altra parte però vi è un'esigenza fondamentale: questi paesi di montagna hanno bisogno di essere serviti da strade adeguate, perchè la strada rappresenta l'unico mezzo per una civile comprensione, per comunicare con i centri abitati più prosperi della valle.

Ecco perchè, onorevole Ministro, vorrei richiamare la sua attenzione su questo problema, che sembra da poco. Infatti quando si presenta un progetto all'ufficio del Genio civile, un progetto che non raggiunge le caratteristiche prescritte nella circolare, il progetto non viene approvato ed in questo modo si ostacola lo sviluppo di una rete viaria di notevole importanza umana, civile e turistica per queste zone che maggiormente hanno bisogno.

Il problema della viabilità in montagna è stato sempre trascurato; si è pensato ai grandi problemi ma si sono trascurati spesso volte i piccoli e questo problema della

viabilità in montagna ha grande importanza per il miglioramento di una civile esistenza di milioni di montanari, ma deve essere dimensionato in termini economici che ne giustifichino la spesa in rapporto alle reali necessità di questi centri abitati ed all'economia di dette zone.

Quindi, attraverso una modifica di queste disposizioni di legge, lasciando agli organi locali autonoma decisione in merito, sarà possibile alle Provincie valersi dei contributi di cui alla legge n. 181, anche per la sistemazione della viabilità di questo importante settore.

Mi preme ancora, in questa sede, avviandomi alla conclusione, sottolineare, per quanto concerne il Veneto, e in particolare la regione Friuli-Venezia Giulia, che ad una deficiente sistemazione delle strade di montagna nei termini che ho dianzi illustrato, fa fronte una notevole carenza nello sviluppo della grande viabilità. Non intendo portare qui il tono di un provincialismo che non ho mai riconosciuto valido nell'impostazione di una politica economica a carattere nazionale. Il Veneto in generale ha, rispetto alle altre regioni dell'arco alpino, una manifesta deficienza di vie di comunicazione con i confinanti Paesi dell'Europa. Ma, mentre per le provincie venete-occidentali il problema è avviato a risoluzione con la costruzione dell'autostrada del Brennero, inserita nel programma di cui alla legge n. 729, il problema del collegamento delle provincie orientali con l'Austria, attraverso il transito di Tarvisio, non è stato ancora inserito in un piano programmatico che possa far prevedere a breve scadenza la sua risoluzione. Tale problema, infatti, è della massima urgenza, se si tiene conto che quest'anno il numero dei transiti, rispetto ai tre mesi estivi corrispondenti dell'anno scorso, ai posti di frontiera del Friuli, è passato da un totale di 2.598.376 a 3.582.811, con un aumento di circa un milione di unità e di quasi il 40 per cento in termini percentuali.

Il problema della costruzione della strada Udine-Tarvisio, in collegamento con la Trieste-Venezia e la diramazione per Gorizia-Lubiana, deve essere pertanto immediatamente affrontato, non solo per garantire la sicurezza

za e la pubblica incolumità, ma anche per evitare di perdere quelle correnti di traffico commerciale e turistico che gravitano verso il Veneto e le spiagge dell'Adriatico.

L'urgenza deriva infine dal fatto che le comunicazioni ferroviarie lungo la direttrice Udine-Tarvisio sono del tutto inadeguate alle esigenze di un traffico sempre crescente e impegnativo. La convergenza di queste due componenti negative, qualora non si provveda tempestivamente, determinerà, come già si verifica, deviazioni delle correnti di traffico verso altri Paesi serviti da reti stradali di più ampia capacità.

Infine, nel quadro delle grandi strade di traffico, per il migliore potenziamento della viabilità internazionale, mi permetto di proporre in questa sede, affinché ne sia tenuto presente l'inserimento nei prossimi programmi, la necessità della costruzione dell'autostrada Padova-Tarvisio. Tale tratto di autostrada, che a Gemona si collegherebbe con la Udine-Tarvisio, permetterebbe di ridurre le distanze, rispetto agli altri itinerari possibili, da un minimo di 30 ad un massimo di 50 chilometri, con percentuali quindi che vanno da un minimo del 18 a un massimo del 27 per cento e che rappresentano accorciamenti fino ad ora non raggiunti da alcuna autostrada italiana rispetto agli esistenti itinerari stradali.

La costruzione di tale direttissima, oltre che diventare elemento della grande autostrada internazionale « E.7 », Roma-Vienna-Varsavia, con il vantaggio di ridurre notevolmente le distanze nei limiti sopra detti, riveste una grande importanza per il risveglio economico e sociale del territorio occidentale della Regione Friuli-Venezia Giulia, zona particolarmente depressa in primo luogo perchè mancante di una importante via di comunicazione. Infatti, se è vero, come è vero, che i problemi della viabilità, sia su strada che su rotaia, devono essere esaminati non in termini competitivi ma in termini integrativi, con una visione unitaria del problema, la realizzazione di questa strada trova oggi ulteriore validità ed urgenza proprio in considerazione del fatto che il Ministero dei trasporti intende abolire, perchè antiecono-

mica, la ferrovia pedemontana Sacile-Gemona, il cui tracciato coincide approssimativamente con quello della progettata autostrada.

Tale circostanza, con la validità delle caratteristiche tecniche, in ordine al tracciato e alla percorrenza, più sopra illustrate, ha posto il problema all'ordine del giorno delle popolazioni della destra-Tagliamento che vedono, nell'attuazione di quest'opera, non solo la risoluzione di un problema della grande viabilità, ma anche la possibilità di una rinascita economica e sociale di una delle più depresse aree dell'Italia Settentrionale.

I problemi che ho prospettato alla sua attenzione, onorevole Ministro, sono di due diversi ordini di grandezza. Problemi che, se possono sembrare di poca entità in questa sede, dove normalmente si discutono grandi temi, sono di notevole interesse invece per i nostri comuni. Ed ella avrà certamente la gratitudine delle pubbliche amministrazioni avviandoli a risoluzione. Sono, come si suol dire, piccole cose, ma spesse volte le piccole cose fanno le grandi storie. Gli altri sono problemi di coordinamento, di riforma legislativa, di programmazione da prospettarsi al futuro Governo che dovrà compiere ogni sforzo per adeguare, attraverso le invocate riforme legislative della Pubblica Amministrazione, tutti gli strumenti necessari affinché, con quadri qualificati, si possa dar corso a quella politica di programmazione che, con attenta qualifica delle spese pubbliche, favorisca l'armonico sviluppo sociale del nostro Paese. (*Applausi dal centro-sinistra. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Lombardi. Ne ha facoltà.

**L O M B A R D I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dall'immensa platea degli argomenti che fanno capo allo stato di previsione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, io raccolgo l'invito solo su un punto particolare che riguarda la navigazione interna.

È di questi giorni l'apertura a Milano di una mostra delle « Vie d'acqua da Milano al mare » e di Convegni, quale quello di Fer-

rara, di Parma e di Milano, i quali rappresentano un rinnovato invito a trattare questo problema che è stato ed è ancora la cenerentola del settore dei trasporti del nostro Paese. Ci sono tuttavia ragioni di sperare per il futuro, in quanto in questi ultimi tempi, tra l'altro anche la legislazione si è occupata dell'argomento. È di pochi mesi l'approvazione di alcune leggi, quale quella dei ponti stabili sul Po (l'eliminazione dei ponti di barche con l'interessante nuovo principio della proibizione di costruire altri ponti in chiatte sul Po); la legge che perfeziona l'istituzione del Magistrato per il Po con riferimenti di particolare interesse per la navigazione interna, per quanto concerne la trasformazione della Sezione autonoma del Po in un ufficio normale del Genio civile per il Po e un'adeguata rappresentanza degli interessi navigatori nell'ambito del Comitato tecnico; la legge che riguarda il canale Milano-Cremona-Po, ai fini di una migliore organizzazione delle competenze del Consorzio, dell'inserimento dell'infrastruttura idroviaria in un contesto di sviluppo industriale e anche delle modalità di esproprio e dell'utilizzazione migliore dell'attuale patrimonio stesso del Consorzio; la legge, ancora, che riguarda la classifica del Mincio-Ticino in seconda classe; la legge di finanziamento della Padova-Venezia e infine la legge che ha perseguito lo scopo di aiutare i costruttori di natanti e coloro che debbono costruire attrezzature portuali e gli stessi trasportatori (premio di percorrenza).

Accanto a questi fatti ci sono altre cose che è bene sottolineare anche se ancora rimangono un generico invito per un programma nel settore delle vie d'acqua. Vorrei ricordare la costante attualità che ha questo problema in quei Paesi che da tempo esercitano l'attività dei trasporti idroviari. Basti ricordare l'esempio ormai classico dei Paesi del M.E.C., come viene indicato da un ultimo rapporto della Commissione del Mercato comune e dallo studio del dottor Lemmens di Bruxelles: documenti da cui traspare l'impegno notevole nel campo finanziario, a proposito di nuove vie di navigazione, per l'ammodernamento della rete esistente, per

l'ammodernamento dei natanti e per l'incremento del traffico.

Per fare qualche accenno sarebbe interessante prospettare l'esempio del Belgio, dove esiste un programma che ha come scopo di collegare tutti i centri industriali del Paese per via d'acqua e quindi ciascun centro industriale con il mare, l'attuale svolgimento dei lavori della canalizzazione della Mosella e soprattutto l'esempio della recente canalizzazione del Neckar e del grande porto di Stoccarda.

Altro fatto pure interessante, come già dissi in occasione del bilancio dei Trasporti e come mi pare di aver sentito da chi mi ha preceduto, è il farsi strada del concetto di una sana concorrenza tra i trasporti, con l'abbandono cioè del preconetto di una spietata concorrenza e con l'accettazione di una collaborazione tra i diversi modi di trasporto. Questo concetto porta naturalmente sul piano politico ad insistere su una politica di coordinamento e, di conseguenza, a consentire, attraverso la divisione dei compiti, che anche la via d'acqua ove esistano certe condizioni, diventi un problema attuale anche nel nostro Paese, tenuto presente che ciascun modo di trasporto non è in alternativa assoluta con nessun altro, mentre la possibilità di una collaborazione porta al massimo di rendimento e di produttività il sistema dei trasporti.

Pertanto si potrebbe dire, passando alla situazione italiana, che essa è deficitaria al riguardo e si trova in questo senso assai indietro rispetto agli altri Paesi del M.E.C., mancando il nostro Paese di una politica antiveggente nel settore dei trasporti.

Si può ancora ricordare un altro fatto, il quale per noi deve costituire un segnale d'allarme, cioè il tentativo dei francesi di collegare il Rodano al Reno. Ciò può rappresentare, per il futuro dei traffici mediterranei, un particolare *handicap* nei confronti dei porti italiani. Nell'ipotesi che si costruisca un collegamento per grande navigazione (portata utile sulle 1.350 tonnellate e oltre) da Marsiglia a Rotterdam, fino ai porti del Mare del Nord e del canale della Manica, dobbiamo renderci conto che l'Italia sarebbe tagliata completamente fuori da

una attiva presenza nell'ambito del Mercato comune. Bisogna aggiungere inoltre che la realizzazione di quest'opera, nell'ipotesi della effettiva formazione di un mercato unico dell'Europa dei Sei, che spero possa estendersi anche ad altri Paesi, aumenterà il grado di competitività del sistema dei trasporti e di conseguenza si aggraverà la situazione italiana nel settore, per la mancanza di una strada d'acqua, come l'idrovia Padana che, partendo dall'Adriatico, raggiunga attraverso il ponte svizzero il centro del M.E.C.

Ma accanto a questi elementi di carattere generale, che io dovrei ritenere ormai superati e già acquisiti all'opinione pubblica del nostro Paese, vorrei aggiungere ulteriori elementi che purtroppo non sono stati fino a questo momento messi in particolare rilievo. Essi ci vengono suggeriti dai lavori del XX Congresso internazionale della navigazione, tenuto a Baltimora (Stati Uniti) nel 1961. Gli esperti dei vari Paesi, che allora presentarono dei rapporti al riguardo — specialmente i tedeschi, i francesi e i belgi — raccolsero i vari quesiti sotto due domande di carattere generale. La prima: in che modo, aprendo una nuova via d'acqua o sistemandone una esistente, si può ridurre il costo dei trasporti? La seconda: in quale misura, creando una nuova via d'acqua, noi siamo in grado di valorizzare l'economia di un territorio?

Gli studi fatti al riguardo sono stati di un interesse eccezionale. Basterebbe ricordare, in ordine al secondo punto, quanto è stato fatto da alcuni esperti in materia di economia dei trasporti. Essi hanno sostenuto che l'apertura di una nuova via d'acqua può consentire, per le varie utilizzazioni del demanio idrico ai fini dell'agricoltura, della produzione di energia elettrica, della dotazione di acque industriali e domestiche, un risultato economico globale così intenso che nessun altro modo di trasporto potrebbe offrire, date certe condizioni del terreno a favore della navigazione interna. E si aggiunga pure l'altra osservazione fatta dagli esperti tedeschi i quali hanno sostenuto che agli effetti di una politica del decentramento industriale nessun modo di trasporto è in grado di fare quello che può fare la naviga-

zione interna. Ora tutto questo è stato, seppure all'inizio, applicato anche nel nostro Paese seppure per tentativi iniziali. Basterebbe ricordare gli ultimi due convegni, tenuti nella città di Ferrara (maggio scorso) e a Parma (settembre), per dimostrare l'interesse degli studiosi e degli esperti intorno a questo problema. È stato recentemente pubblicato uno studio dell'ingegner Tanci a proposito dei costi di trasporto, non sotto l'aspetto generale e teorico del confronto con i costi di trasporto di altri modi, ma sotto quello del riferimento alla realizzazione concreta della idrovia padana: discorso che è necessario fare per creare nelle persone responsabili della politica economica del nostro Paese un pieno convincimento. Non solo. Ma alcuni studiosi di economia hanno cercato, con finalità analoghe a quelle del Congresso di Baltimora, di precisare il rapporto esistente tra la creazione di una via d'acqua con la valorizzazione del territorio. Se noi badiamo all'ipotesi dell'idrovia padana, che fa leva naturalmente sull'asta del Po c'è da notare l'immenso beneficio che potrebbe esser recato alle terre depresse che gravitano intorno al Po, qualora detta ipotesi diventasse realtà.

L'attuale situazione del nostro Paese — la conosce bene il Ministro — è una situazione non certamente allettante perchè noi abbiamo soltanto un funzionamento a scartamento ridotto della navigazione interna attraverso l'unica via di penetrazione nella Valle Padana rappresentata per ora dal Po di Levante e attraverso il Po, nel suo corso medio, fino alla città di Cremona ed oggi con la Conca di Isola Serafini fino alla città di Piacenza.

Sappiamo che tutto questo è presente all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro dei trasporti, tanto è vero che ci sono dei lavori in corso per poter facilitare l'uscita in mare dal Po, per la linea ferrarese (una parentesi: raccomando all'onorevole Ministro che questi lavori non abbiano troppo a ritardare per difficoltà di ordine burocratico, per la scoperta di residui bellici che impediscono di poter completare il rivestimento delle sponde) lavori i quali — ripeto — dimostrano che il Ministero si sta

occupando del problema. Ma tutto questo è soltanto poca cosa. Noi dobbiamo prospettare al nuovo Ministero e al nuovo Governo, nell'ambito di una programmazione e di una scelta prioritaria degli investimenti, la necessità che anche la voce navigazione interna abbia la sua parte. Io vorrei far considerare al Ministro che oggi senza dover ricorrere ad eccessivi impegni finanziari, si potrebbe consentire un'ottima e continuata navigazione sul Po, completando alcuni lavori per una spesa che si aggirerebbe sui 6 o 7 miliardi di lire (con riferimento al tratto Foce Mincio e Foce Adda).

Con tali lavori si potrebbero togliere di mezzo gli ultimi elementi negativi che impediscono al nostro Paese di avere una delle migliori vie d'acqua dell'Europa. Non è una mia opinione, è quella degli esperti degli altri Paesi. Quella del Po potrebbe essere considerata una via d'acqua, dalla larghezza (il filone navigabile) di 200-250 metri, che consenta, con il sistema soprattutto dei convogli a spinta, di trasportare non soltanto 1.350 tonnellate, ma ben di più.

Il programma massimo è quello cui ha già accennato il Ministro, in occasione della discussione dello stato di previsione dello scorso anno, quando si parlò di un piano dei porti, e successivamente di un piano delle idrovie.

Io ritengo che la buona volontà del Ministro e, ormai, la presa di coscienza di questa necessità per il nostro Paese, conduca anche l'Italia ad avere un completo sistema di trasporti di superficie, quale fattore di sviluppo economico.

Mi sia consentito di dire che, andando in questi giorni a visitare a Milano la Mostra storica e vedendo nelle sale del palazzo reale tante mappe e carte — ricordi del passato, di una grande navigazione della valle padana, che congiungeva tanti paesi attraverso il Po, dall'Adriatico a Milano e fino a Locarno, facendo sì che i marmi scendessero dalla montagna per arricchire e abbellire la città di Milano, e che il sale arrivasse nelle città della nostra pianura padana — non ho potuto fare a meno di pensare che tutti questi intensi traffici idroviari potrebbero oggi diventare nuovamente una realtà.

Sono mutati i tempi, ma il progresso tecnologico consente di ritornare ancora ad avere una navigazione interna nel nostro Paese.

Mi si consenta, a questo punto, di ripetere l'oraziano: « *multa renascentur quae iam cecidere* ». È il caso anche della navigazione interna: è stata grande nel passato, può ritornare, come molte parole ritornano nell'uso. (*Vivi applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Gaiani. Ne ha facoltà.

**G A I A N I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici poteva offrirci l'occasione per riprendere il discorso intorno ai compiti ed alle funzioni veramente grandi che il Ministero assume, nel quadro di una politica di programmazione democratica dello sviluppo economico del nostro Paese, volta ad eliminare gravi squilibri economici, territoriali e sociali lasciati insoluti, anzi aggravati dal disordinato e caotico sviluppo economico verificatosi in questi ultimi anni, sotto la guida dei monopoli.

In particolare, avrei desiderato dedicare ampio spazio, nel mio intervento, a problemi la cui soluzione è diventata indifferibile, come la pianificazione urbanistica e il problema di una casa a buon mercato a tutti gli italiani. Problemi, questi, posti all'attenzione del Paese dalle più clamorose manifestazioni, come lo sciopero unitario di Milano contro gli sfratti e il caro-affitti, la rientrata serrata dei costruttori edili di Roma, diretta non solo contro il salario e le conquiste dei lavoratori, ma anche contro il piano regolatore e ogni misura tendente a stroncare la speculazione sulle aree fabbricabili e sull'edilizia; perciò contro una nuova legge urbanistica capace di mettere ordine nello sviluppo delle nostre città.

Ma oggi, dopo l'immane tragedia del Vajont, la nostra attenzione non può non incentrarsi sui problemi da essa sollevati, problemi legati ai compiti del Ministero dei lavori pubblici, che riguardano non solo la doverosa sicurezza delle vite umane e degli

averi dei cittadini, ma problemi di indirizzo di politica economica e della programmazione.

Perciò, ai problemi prima indicati, oltre che per la scarsità del tempo concessomi, dedicherò meno spazio di quanto avessi previsto, desiderando anch'io dire qualche parola sul grande disastro che ha così dolorosamente colpito tutta l'Italia; su questo grave problema pronuncerà poi l'intervento di fondo, ben più autorevolmente di me, il compagno collega senatore Scocciarro.

La commozione e il dolore per l'immane tragedia, lo sgomento che ci prende alla vista allucinante dei resti di Longarone, non possono impedirci, come qualcuno vorrebbe, di parlare delle gravi responsabilità per l'accaduto, di chiedere perchè e per che cosa sono morti oltre duemila cittadini italiani; di sapere perchè non è stata evitata la tragedia quando tutti sapevano dell'esistenza della grave minaccia di frana sospesa da anni sul bacino del Vajont. Il dolore e il rispetto verso i nostri fratelli scomparsi nei gorgi delle acque del lago del Vajont si dimostra cercando di individuare le responsabilità lontane e vicine, tecniche e politiche, del disastro, e cercando di creare le condizioni perchè simili rovine non abbiano più a ripetersi in avvenire.

Mi consenta il collega Garlato, relatore per il bilancio al nostro esame, di esprimere tutta la mia meraviglia per avere dovuto constatare che nella sua relazione non abbia trovato il più piccolo cenno, neppure nel capitolo dedicato alle « acque pubbliche e impianti idroelettrici », il disastro del Vajont, mentre in tutta Italia e fuori d'Italia non si parla d'altro. Voglio credere che il relatore sia giunto a questa omissione in conseguenza della sua visione burocratica e di ordinaria amministrazione del bilancio dei Lavori pubblici, pensando forse che il problema era troppo grande, troppo tragico, per poter essere compreso nella sua relazione. Un problema di tale importanza, che mette sotto accusa la politica delle acque fin qui seguita e i rapporti fra le pubbliche autorità e i monopoli, doveva ad ogni modo, anche se bre-

vemente, trovare posto nella relazione del bilancio dei Lavori pubblici.

Ed ora, onorevoli colleghi, entro nel merito della questione.

Dall'esposizione fatta martedì scorso alla Camera dall'onorevole Sullo, risulta molto chiaro come la S.A.D.E. sia riuscita via via a piegare tutte le resistenze, a far superare tutti i dubbi e le incertezze e ad ottenere dalle autorità governative tutte le autorizzazioni necessarie a costruire l'impianto idroelettrico del Vajont: dal 1940, quando la Società elettrica fece domanda di concessione delle acque, al 15 ottobre 1943, quando ottenne il primo parere favorevole dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e a questo proposito sarebbe veramente interessante sapere se il Consiglio funzionava in quell'epoca)...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* L'ho accertato: funzionava e quel giorno ha trattato una ventina di argomenti. Ho trovato i verbali e l'elenco dei presenti.

G A I A N I . Comunque la prima autorizzazione venne data in un momento veramente particolare per il nostro Paese.

Dal 1940, dicevo, fino al 22 luglio 1958, quando lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici diede l'autorizzazione a cominciare i lavori, e finalmente fino al 1961, quando ottenne il permesso di riempire il bacino. Le perplessità e le preoccupazioni dell'ingegner Sensidoni del 1958 e le riserve del professor Penta, ordinario di geologia all'Università di Roma, espresse nel 1960, dopo il primo grave franamento, e mantenute nel 1961, vennero superate, ha detto l'onorevole Sullo, dall'ottimismo di altri docenti universitari altamente qualificati. Eppure i dubbi e le riserve del professor Penta non erano di scarsa importanza e si riferirono proprio al pericolo di instabilità delle pareti del bacino. Lo stesso professor Penta formulò due ipotesi; una presentava elementi di indubbia gravità circa la possibilità che si verificassero anche in futuro eventi del genere (si riferiva alla frana del 1960) e l'altra escludeva la minaccia di instabilità per Erto.

Ai dubbi e alle riserve espresse, in tutte le fasi di approvazione del processo e successive autorizzazioni, da tecnici ufficialmente investiti dal Ministero dei lavori pubblici, si aggiungevano i pareri completamente negativi circa la sicurezza del bacino di tecnici privati, come il professor Milli e il professor senatore Gortani. C'è da domandarsi come mai, di fronte a tanti dubbi ed all'alternativa della possibilità sia pure lontana di un eventuale disastro, sia stata data l'autorizzazione al proseguimento dei lavori e successivamente all'invaso del bacino.

Qui si tratta di precise responsabilità politiche. Il Ministro dei lavori pubblici in carica nel momento in cui vennero date le autorizzazioni definitive non può nascondere la propria pesante responsabilità dietro un parere che prevalse tra i tecnici, senza peraltro aver dissipato tutti i dubbi, ma deve saper fare altre valutazioni, essere più sensibile agli eventuali rischi dell'impresa, tenere conto anche delle più lontane possibilità di pericoli per le popolazioni, deve tenere conto dell'interesse e della volontà dei cittadini, che in questo caso erano stati largamente manifestati, prima di concedere permessi per costruire opere che, come quella del Vajont, potevano provocare, come pur troppo è accaduto, la più grave sciagura avvenuta nel nostro Paese dopo il terremoto di Messina del 1908.

La verità è che si è proceduto con leggerezza, si è subita la volontà della S.A.D.E., si è ceduto al peso che essa esercitava con il suo potere e i suoi miliardi e alla forza che ad essa derivava per l'intreccio di rapporti e di interessi stabiliti tra il grande monopolio e una parte di tecnici e di funzionari governativi.

Non è tutto. Ciò che in regime democratico è ancora più grave è che non si è tenuto alcun conto della volontà delle popolazioni. Non sono valsi gli ordini del giorno votati all'unanimità nei Consigli comunali, nel Consiglio provinciale di Belluno, le interpellanze e le interrogazioni dei parlamentari, le proteste delle popolazioni che avvertivano la gravità del pericolo. Anzi si è perseguitato e si è mandato davanti al tribunale chi questo pericolo ha denunciato, come

è accaduto alla giornalista comunista Tina Merlin, processata per diffusione di notizie false e tendenziose e assolta dal tribunale di Milano con una sentenza che confermava i pericoli rappresentati dal bacino del Vajont.

Si tratta, quindi, non solo di responsabilità di tecnici che non hanno potuto, o non hanno voluto, o non hanno saputo prevedere il reale pericolo rappresentato dalla massa franosa del Monte Toc, ma anche di responsabilità politiche che debbono essere individuate e colpite.

Si tratta anche di un fatto di democrazia, di costume e di metodo democratico. I cittadini dovevano essere ascoltati, il loro parere doveva essere preso in considerazione e giustamente valutato, tanto più che tra i tecnici non vi è mai stata assoluta certezza sulle possibilità di resistenza del bacino.

Dicevo che è un problema di democrazia. Infatti, se fossero esistite le Regioni, come la Costituzione prescrive, se i Comuni e le Province avessero nel nostro sistema politico il peso che una reale e moderna democrazia loro conferisce, io sono convinto che il monopolio non avrebbe prevalso e l'Italia non dovrebbe piangere oggi la scomparsa di oltre duemila vittime innocenti. Vittime sacrificate, come è stato scritto su un grande giornale dell'Alta Italia, al rischio calcolato per la riuscita di un'impresa finanziaria nella quale erano state impegnate decine di miliardi.

Per quanto riguarda le gravi responsabilità relative agli sconcertanti avvenimenti dei giorni e delle ore precedenti la sciagura e le prospettive che si aprono alle scampate popolazioni della zona, non voglio intrattenervi.

Invece, per quanto riguarda l'inchiesta parlamentare, mi limito solo ad osservare che la Democrazia cristiana è rimasta isolata e che l'inchiesta parlamentare è indispensabile per far luce su tutta la vicenda, per dire alla Nazione tutta la verità e per colpire i responsabili, qualsiasi posto essi occupino.

L'origine della tragedia del Vajont, onorevoli colleghi, va ricercata nella politica delle acque e dei fiumi fin qui seguita dai

vari governi e da noi comunisti alla Camera e in quest'Aula ripetutamente denunciata. Una politica cioè che ha consentito ai monopoli elettrici di spadroneggiare nelle nostre montagne, sacrificando senza alcuno scrupolo gli interessi dei Comuni e dei privati, dell'agricoltura e della difesa del suolo.

La politica delle sistemazioni idrogeologiche in montagna è sempre stata subordinata agli interessi e alla volontà dei monopoli elettrici, e la politica di difesa del suolo è sempre stata, in passato, una politica disorganica, frammentaria, settoriale, di interventi imposti dalle circostanze, dalle ricorrenti alluvioni, dalle mareggiate e dalle frane.

La stessa legge n. 11 del febbraio 1962, impropriamente denominata « Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali », che prevede una spesa di 122 miliardi in cinque anni, non è in realtà che un inorganico, modesto ed insufficiente provvedimento di finanziamento che non incide nel vivo dei problemi che debbono essere risolti per conseguire un'effettiva difesa del suolo ed una razionale utilizzazione delle acque dei nostri fiumi ai fini dello sviluppo economico.

Le frequenti e disastrose alluvioni, l'insicurezza nel Delta del nostro massimo fiume, il Po, il pauroso dissesto idrogeologico di cui la frana del Vajont è il più tragico esempio impongono nuove scelte.

A tale fine il Gruppo comunista della Camera, nella passata legislatura, presentò un disegno di legge che proponeva una vera e propria alternativa alla politica governativa. Oggi più che mai, dopo il disastro del Vajont, si impone un mutamento radicale di rotta nella politica di difesa del suolo e della regolamentazione e utilizzazione delle acque.

Il gruppo dei parlamentari comunisti presenti a Belluno subito dopo la catastrofe ha consegnato al Presidente della Repubblica un « libro bianco » le cui conclusioni, che io vi leggo, sono le proposte concrete che noi presentiamo per un radicale cambiamento di indirizzo.

Urge l'attuazione di un piano organico elaborato in funzione di un programma nazionale di sviluppo economico rivolto speci-

ficatamente a garantire la stabilità e la difesa del suolo, la sicurezza delle popolazioni, la priorità nell'attuazione delle opere in ordine all'urgenza ed all'organicità degli interventi, sia per la sistemazione dei bacini idrografici, dove più ampiamente ed intensamente si manifesta il dissesto geologico ed idraulico, sia per il coordinamento degli usi congiunti delle acque a fini energetici, irrigui, potabili, con gli interventi rivolti ai fini della lotta contro le erosioni del suolo e della difesa dei territori contro le frane, le esondazioni dei fiumi e dei torrenti e per una loro sistematica regolazione.

In questo quadro, indipendentemente da singole responsabilità che vanno accertate e colpite, una funzione importante spetta al nuovo Ente nazionale per l'energia elettrica, la cui politica energetica sarà tanto più efficace ed utile per il progresso del Paese quanto più sarà strumento di una politica di piano, sotto il controllo del Parlamento, democratizzato nelle strutture e nei suoi collegamenti con gli Enti locali e le popolazioni interessate.

Per attuare queste misure occorre che nuovi indirizzi di politica generale si affermino nel Paese, che la ricchezza della Nazione sia ricchezza della collettività, che i nodi storici e tradizionali di natura strutturale, quale quello della difesa del suolo e della sicurezza delle genti, vengano definitivamente sciolti con un'ampia politica di attuazione dei principi costituzionali, di riforme strutturali, di una programmazione dello sviluppo economico che sia sottratta all'imperio del potere dei monopoli, che è stato alla base anche della tragedia del Vajont, e che sia posta al servizio della società nazionale.

Onorevoli colleghi, come vedete una nuova organica politica delle acque e del suolo non può che essere inserita e collegata alla più generale programmazione dello sviluppo economico del Paese, cioè a quella politica di « piano » che doveva essere inaugurata con l'esperimento del centro-sinistra e destinata ad eliminare gli squilibri nella nostra società nazionale, come era almeno nelle intenzioni dell'onorevole La Malfa e delle forze più avanzate del centro-sinistra. Ma in realtà, benchè il bilancio al nostro esame sia

stato presentato al Parlamento dal Governo di centro-sinistra, non riscontriamo nessun elemento che annunci una nuova linea di programmazione, atta a mutare l'indirizzo di sviluppo monopolistico respinto anche dalle forze più avanzate dei partiti di centro-sinistra.

La stessa relazione del collega Garlato si muove sulle linee tradizionali di un bilancio di ordinaria amministrazione e non risponde in alcun modo alle spinte rinnovatrici che vengono dal Paese. Dobbiamo invece prendere atto che il relatore della Camera, onorevole Ripamonti, ha fatto un lodevole sforzo cercando di individuare e di indicare una politica di programmazione in cui le iniziative del Ministero dei lavori pubblici in materia di opere pubbliche, di pianificazione urbanistica, di edilizia popolare siano i punti fondamentali di una politica di sviluppo democratico. L'onorevole Ripamonti ha addirittura tracciato un piano di prospettiva di un'intera legislatura prevedendo obiettivi concreti, tempi di attuazione, organicità di interventi in un quadro più vasto della programmazione nazionale. La relazione Ripamonti, che contiene molti elementi positivi, mette così maggiormente in luce la contraddizione fra le esigenze di una politica di programmazione generale dell'attività economica del Paese con l'impostazione ed il contenuto del bilancio, che ricalca la tradizionale linea delle vecchie classi dirigenti italiane.

Dopo queste considerazioni, passo senz'altro, e molto brevemente, ai problemi più vivi che stanno in questo momento davanti a noi.

Fra le manifestazioni più clamorose della nuova difficile congiuntura economica, sottolineate da vasti movimenti unitari di massa, vi è la crisi degli alloggi, con il conseguente vertiginoso rincaro degli affitti. Questi fenomeni possono apparire come un'improvvisa esplosione, ma in realtà essi trovano la loro radice prima di tutto nella speculazione sulle aree fabbricabili che, in mancanza di un'adeguata legislazione urbanistica, si è sfrenata nella misura più ampia determinando una sempre maggiore incidenza sul costo della casa; poi nel caotico sviluppo dell'edi-

lizia privata, sempre più orientata a costruire case di lusso, nell'aumento dei costi dei materiali da costruzione, infine nella grave carenza dell'intervento dello Stato nel settore della casa.

Per molti anni, fino ad oggi, nessuna misura urbanistica, nessun interesse collettivo ha potuto resistere all'avanzata impetuosa del cemento armato nelle periferie delle grandi città ove la caotica espansione edilizia creava, e crea tuttora, drammatiche e disumane condizioni di vita ai cittadini. In particolare, le conseguenze dell'enorme disordine delle città, della mancanza di alloggi adeguati, del caos delle infrastrutture civili e dei trasporti, ricadono sulla massa sempre più numerosa di operai e di lavoratori che si affollano intorno ai grandi centri industriali.

Da questa situazione scaturisce l'urgente necessità di approvare una nuova legge urbanistica che dia alle Regioni e ai Comuni strumenti adeguati a stroncare la speculazione sulle aree e a consentire un ordinato sviluppo delle città e dei territori urbani.

Il problema della proprietà del suolo edificabile e della sua utilizzazione è uno dei più urgenti del Paese per le sue implicazioni sull'economia e sul tenore di vita delle classi lavoratrici.

In sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici alla Camera dei deputati si è discusso a lungo su tale questione; mi limiterò perciò, anche per il breve tempo disponibile, a rilevare alcune questioni di ordine politico. Il disegno di legge per la disciplina urbanistica elaborato dalla Commissione presieduta dall'onorevole Sullo è tuttora, se non erro, giacente davanti al C.N.E.L.; e lo stesso testo che è stato presentato con alcuni emendamenti migliorativi dal Gruppo comunista alla Camera dei deputati rappresenta una vera e propria riforma di struttura. Infatti il progetto di legge prevede che la pianificazione urbanistica sia conseguente e connessa alla pianificazione economica ai vari livelli; prevede, in ottemperanza alla Costituzione, che la Regione svolga il ruolo preminente nella programmazione e nella attuazione, con conseguenti decentramenti sia del potere normativo che di quello am-

ministrativo; prevede inoltre l'esproprio, al valore agricolo, di tutte le aree di espansione o edificate in difformità dei piani regolatori con ricessione del solo diritto di superficie.

È perciò naturale che contro questo disegno di legge profondamente innovatore si siano scagliate tutte le forze conservatrici. Ed è anche significativo che sul contenuto della legge urbanistica siano esplose quelle contraddizioni che hanno contribuito a far fallire nell'estate scorsa il tentativo dell'onorevole Moro di costituire un nuovo Governo di centro-sinistra. Anzi le più recenti posizioni dell'onorevole Moro sembrano aggravare assai tale contrasto, discostandosi notevolmente dall'originaria formulazione della nuova legge urbanistica dell'onorevole Sullo.

A questo proposito prendiamo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella sua replica alla discussione del bilancio del suo Ministero quando ha esplicitamente criticato gli accordi della Camilluccia in materia urbanistica, riconfermando la sua posizione sul diritto dei Comuni all'esproprio di tutte le aree edificabili.

Ma mentre ella, signor Ministro, ha giustamente criticato il sistema dei « comparti » che era alla base degli accordi della Camilluccia, sul quale però i socialisti avevano fatto delle riserve, giudicando tale sistema un modo per reintrodurre tutti gli inconvenienti del sistema di lottizzazione, che non è stato e non è in grado di impedire la speculazione, ha però fatto delle concessioni rispetto al disegno di legge originario, considerando come non essenziale il principio del diritto di superficie e recedendo dalla posizione precedente sulla misura delle indennità da dare ai proprietari delle aree.

**SULLO**, *Ministro dei lavori pubblici*. Perché questo non lo diceva l'anno scorso quando, il 23 ottobre 1962, e ciò risulta dagli atti parlamentari, ho detto la stessa cosa?

**GIANI**. Rispetto al progetto iniziale era già un passo indietro. Infatti, mentre nel disegno di legge l'indennizzo ai proprietari delle aree doveva essere pari al valore agricolo dei terreni, lei ha accettato una linea

più conciliante, tale da avvicinare l'indennizzo delle aree da espropriare al valore dei più vicini terreni di nuova urbanizzazione.

Noi però continuiamo a sostenere che solo con la linea profondamente rinnovatrice dell'originale disegno di legge per la pianificazione urbanistica si conseguirebbero veramente dei risultati fondamentali, come quello di diminuire il prezzo delle case, di abbassare il livello dei fitti, di dare ai Comuni un vasto complesso di aree su cui operare, di influire decisamente sullo sviluppo economico, sull'insediamento delle industrie, sulla distribuzione della popolazione e sulla organizzazione di una moderna vita civile nelle città.

Intorno alla legge urbanistica non solo si svolgerà nel Paese e nel Parlamento una accanita lotta tra le forze democratiche e quelle della destra conservatrice, ma si riprodurranno gravi contraddizioni nel seno stesso delle forze politiche di centro-sinistra che si apprestano ad incontrarsi per dar vita al nuovo Governo. Ma mentre noi conduciamo nel Paese e nel Parlamento la nostra lotta conseguente, ci auguriamo che le forze più avanzate dei partiti di centro-sinistra non facciano delle concessioni che potrebbero compromettere una delle più importanti riforme di struttura.

E affronto rapidamente, onorevoli colleghi, alcuni aspetti del grave problema della casa, diventato addirittura drammatico per effetto dell'aumento della popolazione, ma soprattutto per gli spostamenti dovuti alla emigrazione in massa di centinaia di migliaia di lavoratori, che determina un sovraffollamento particolarmente intenso nelle zone altamente industrializzate.

Numerosissimi lavoratori vivono tuttora in case malsane e in scantinati alla periferia delle grandi città. Gli affitti poi sono saliti alle stelle per effetto del progressivo aumento dei costi delle aree e dei materiali da costruzione.

Il problema è estremamente acuto. La aspirazione ad avere una casa decente e comoda a prezzo equo è ormai l'assillo di tutte le famiglie. Larghe masse di cittadini, di lavoratori sono in agitazione un po' ovunque e non sono più disposte a far-

si decurtare il salario e lo stipendio dagli enormi affitti loro imposti.

Nella periferia di Milano, ad esempio, i canoni di affitto per alloggi di 2 o 3 stanze più i servizi variano da un minimo di 360 mila lire ad un massimo di 620.000 lire; affitti che nessuna famiglia di lavoratori può pagare senza doversi privare di altri beni di consumo indispensabili e ridurre drasticamente il proprio tenore di vita.

D'altra parte il problema della casa e del livello degli affitti non può essere risolto con provvedimenti parziali, anche se necessari, come il blocco degli sfratti e degli affitti, ma con provvedimenti radicali capaci di influire sul mercato della casa.

Mentre più assillante si fa il problema della casa, negli ultimi anni l'investimento pubblico nel settore è andato rapidamente decrescendo, passando dal 29 per cento del 1951 all'8,5 per cento del 1962, sul totale degli investimenti effettuati nella edilizia abitativa. Mentre sono praticamente esauriti i finanziamenti di tutte le vecchie leggi, come la n. 640, la n. 408, eccetera, ed è ben lontana dal far sentire il suo effetto la legge 14 febbraio 1963, n. 60, relativa alla liquidazione del patrimonio I.N.A.-Casa e all'esecuzione di un piano decennale per la costruzione di case popolari, nel bilancio al nostro esame sono stanziati solo lire 3.210.000.000 da erogarsi sotto forma di contributi trentacinquennali. Tali stanziamenti consentono l'esecuzione di opere per un importo complessivo di 80 miliardi di lire, e quindi la costruzione di circa 120.000 nuovi vani.

Se si pone mente al fatto che il fabbisogno nazionale, secondo i dati dell'Istituto nazionale di architettura, nel periodo 1964-1978, sarebbe di 48 milioni di stanze, e se si pensa che nel 1962 sono stati in totale costruiti 2.225.452 vani, ci si rende conto della grandiosità del problema e di quanto sia lontano il traguardo di dare a tutti gli italiani una casa igienica e comoda.

Naturalmente quelli che mancano non sono gli alloggi di lusso, da 70-80 mila lire al mese, ma le case per gli operai, per gli impiegati, cioè per tutti coloro che vivono di un modesto reddito di lavoro.

Onorevoli colleghi, bisogna costruire alloggi che non assorbano oltre il 15-16 per cento del salario o dello stipendio medio dei nostri lavoratori. Affrontare un problema come questo non è soltanto urgente, ma è un dovere dello Stato democratico. Non è più ammissibile che centinaia di migliaia di famiglie non abbiano un alloggio conveniente e adeguato alla vita moderna e al grado di civiltà raggiunto dal nostro Paese.

Pertanto noi pensiamo siano indispensabili urgenti misure: 1) per stroncare la attività speculatrice sulle aree edificabili, e ciò può essere fatto con la nuova legge urbanistica; 2) per promuovere con un diretto intervento delle imprese di Stato e con misure indirette un reale ammodernamento dell'industria edilizia ed un rapido sviluppo dell'industria dei prefabbricati e dei materiali da costruzione in modo da ridurre il costo della casa; 3) per provvedere immediatamente all'esecuzione di un piano di edilizia popolare sovvenzionata, nel quadro della programmazione economica generale, che per la vastità del suo impegno eserciti realmente un'azione calmieratrice sul mercato della casa.

Il programma di costruzione di alloggi per lavoratori deve prevedere la costruzione di case da dare in locazione a canoni modesti e da assegnare a riscatto per coloro che desiderano avere la proprietà della casa. All'elaborazione del programma dovrebbero partecipare gli Enti locali ed altre istituzioni democratiche, locali e centrali, mentre alla costruzione delle case bisognerà far partecipare largamente la cooperazione.

In attesa che tutte le misure indicate facciano sentire i loro effetti, è urgente che il Parlamento discuta ed approvi rapidamente una legge sull'equo canone dei fitti « liberi » per porre fine alla vertiginosa speculazione in atto. Purtroppo abbiamo appreso che alla Commissione giustizia della Camera, ove sono in discussione i disegni di legge per l'equo canone degli affitti presentati da vari Gruppi, il ministro Bosco tenderebbe a ridurre la portata e l'efficacia dell'auspicato provvedimento. Ciò non farà che esasperare la situazione.

Noi comunisti comunque ci batteremo per ottenere una legge sull'equo canone degli affitti che sia in grado di frenare la speculazione e di dare una maggiore tranquillità agli inquilini che attendono con ansia una legge giusta.

Onorevoli colleghi, sono giunto così alla fine del mio intervento.

Concludendo, ripeto che il problema della pianificazione urbanistica è una delle questioni di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese. Dal modo come esso verrà risolto dipenderà in gran parte il tipo di sviluppo economico della nostra società nazionale.

Ricorderete, onorevoli colleghi, che il disegno di legge Sullo fu oggetto di un accanito e furibondo attacco della destra esterna e interna alla Democrazia cristiana. Il Partito liberale ne fece il cavallo di battaglia della sua campagna elettorale. Ciò spiega a sufficienza il carattere antimopolistico e innovatore del disegno di legge.

La questione urbanistica ha rappresentato anche uno dei principali elementi di contraddizione delle forze di centro-sinistra; e fu una delle cause principali, come ho già detto, del fallimento del tentativo dell'onorevole Moro di costituire dopo il 28 aprile un governo di centro-sinistra. Su questa stessa questione si dovranno nuovamente confrontare le posizioni dei partiti di centro-sinistra che si apprestano a riprendere il dialogo per la formazione del nuovo Governo. Se da una parte vi sono le posizioni dell'onorevole Sullo, che ha esplicitamente criticato il compromesso raggiunto alla Camilluccia fra i segretari dei 4 partiti di centro-sinistra, dall'altra vi sono le posizioni di Moro e di Saragat che hanno subito un'ulteriore involuzione in questi ultimi mesi. Ogni cedere delle forze più avanzate di centro-sinistra, sia laiche che cattoliche, alle posizioni « dorotee » comprometterebbe qualsiasi politica di sviluppo democratico delle strutture economiche, politiche e sociali. Tutte le forze sinceramente democratiche del nostro Paese debbono essere impegnate per spezzare il piano « doroteo » e per im-

porre una programmazione democratica dello sviluppo economico del Paese di cui la legge urbanistica è elemento essenziale.

Per battere il piano « doroteo » bisogna respingere il ricatto anticomunista. La lotta per una programmazione democratica in cui troveranno soluzione anche i gravi problemi aperti alla catastrofe del Vajont, quali quelli della difesa del suolo e della utilizzazione delle acque ai fini dello sviluppo economico, esige l'unità di tutte le forze antimopolistiche e sinceramente democratiche.

Il cosiddetto centro-sinistra « serio » di Saragat e la cosiddetta delimitazione della maggioranza dell'onorevole Moro sono mezzi per indebolire lo schieramento antimopolistico e per ridare vita, sotto nuove spoglie, alla vecchia e fallimentare politica centrista. La presenza delle forze del Partito comunista e la lotta dei lavoratori faranno fallire questo disegno politico. Le forze sinceramente democratiche che operano all'interno dei partiti di centro-sinistra debbono convincersi che nel nostro Paese non si vincono battaglie democratiche e non si rinnovano le strutture economiche e sociali senza la lotta unitaria dei lavoratori e l'apporto decisivo, nel Paese e nel Parlamento, delle forze del Partito comunista.

Onorevoli colleghi, giunto al termine del mio discorso, dichiaro che il Gruppo comunista voterà contro il bilancio in discussione perchè è espressione di una politica vecchia e superata, politica che deve essere cambiata radicalmente per aprire al Paese uno sviluppo economico e sociale quale è nelle aspirazioni della grande maggioranza del popolo italiano. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,20).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari