

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

57^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 19 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,

indi del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

CONGEDI	Pag. 2899	1964 » (156 e 156-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati). Svolgimento delle interpellanze nn. 55 e 57 e delle interrogazioni nn. 160 e 165:
DISEGNI DI LEGGE		
Annunzio di presentazione	2899	CENINI Pag. 2914
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante	2899	CONTI 2901
Seguito della discussione.		D'ANDREA Ugo 2927
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno		MORINO 2905
		SCOCCIMARRO 2919
		INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI
		Svolgimento (vedi Disegni di legge).

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

G E N C O , *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori Chabod per giorni 4, Cornaggia Medici per giorni 1 e Oliva per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi s'intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Caponi, Di Prisco, Boccassi, Bermani, Fiore, Bitossi e Brambilla:

« Provvedimenti in favore dei tubercolotici assistiti dai Consorzi provinciali antitubercolari e dal Ministero della sanità » (231);

Di Prisco, Boccassi, Bermani, Bitossi, Brambilla, Caponi e Fiore:

« Miglioramenti del trattamento economico ai lavoratori tubercolotici e loro familiari assistiti dall'Istituto nazionale della previdenza sociale » (232);

Morvidi:

« Abrogazione degli articoli 364, 381, 651 e modificazioni agli articoli 369, 398, 399 del Codice di procedura civile » (233);

Moltisanti, Nencioni, Barbaro, Cremisini, Crollalanza, Ferretti, Fiorentino, Franza, Gray, Grimaldi, Latanza, Lessona, Pace, Piccardo, Pinna, Ponte e Turchi:

« Concessione di un assegno vitalizio di "riconoscenza nazionale" agli ex combattenti » (234).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

« Riordinamento di taluni ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Aeronautica militare » (223), (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (156 e 156-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati) e svolgimento delle interpellanze nn. 55 e 57 e delle interrogazioni nn. 160 e 165

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della 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 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Alla discussione di questo disegno di legge è stato abbinato lo svolgimento di due interpellanze e di due interrogazioni. Se ne dia lettura.

G E N C O , *Segretario* :

« NENCIONI, BARBARO, CROLLALANZA, CREMISINI, FRANZA, FERRETTI, FIORENTINO, GRAY, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MOLTISANTI, PACE, PICARDO, PINNA, PONTE, TURCHI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Poichè dai precedenti del disastro di Vajont si delinea chiara una responsabilità per non aver sgomberato le popolazioni a valle del Piave, dato che la frana, causa recente della tragedia, era in atto da oltre 10 giorni, tanto che il bacino era stato svuotato di circa 20 metri, gli interpellanti chiedono :

1) se non sia vero che stante la frana in atto era stato deciso lo svuotamento dell'invaso entro novembre ;

2) se non sia vero che era stata prospettata anche l'ipotesi dello smottamento di una enorme massa di roccia del monte Toc ;

3) per quali ragioni si è omesso di ordinare lo sgombero delle popolazioni a valle ;

4) per quali ragioni l'Enel non ha provveduto comunque a porre in essere tutti gli accorgimenti che non solo la prudenza ma il dovere imponevano per evitare che fosse comunque messa in pericolo la vita di intere popolazioni » (55) ;

« SCOCCIMARRO, TERRACINI, PERNA, SPANO, GAIANI, GIANQUINTO, VIDALI, VALENZI, CIPOLLA, SAMARITANI, SECCHIA, ADAMOLI, BITOSI, BUFALINI, BERTOLI, COLOMBI, CONTE, FORTUNATI, MAMMUCARI, MONTAGNANI MARELLI, MINELLA MOLINARI Angiola, PAJETTA Giuliano, D'ANGELOSANTE. - *Al Ministri dei lavori pubblici e dell'industria e del commercio.* — Per sapere se, nell'attesa dell'esito delle inchieste amministrativa e giudiziaria in corso, non ritengano, allo scopo di tutelare comunque gli interessi delle vittime del disastro del

Vajont, nonchè dello Stato, nei confronti della SADE, di dovere urgentemente adottare le seguenti misure cautelari :

1) la sospensione dei versamenti delle somme spettanti alla SADE per capitale ed interessi, a titolo di indennizzo, a norma della legge 6 dicembre 1962, n. 1643 ;

2) il diniego dei contributi di legge da parte dello Stato per la costruzione della diga del Vajont e la restituzione dalla SADE degli importi a tale titolo già eventualmente corrisposti ;

3) la retrocessione alla SADE, dal complesso dei beni da essa provenienti, delle opere costituenti il sistema del Vajont, risultando le stesse manifestamente inadeguate alla loro destinazione, e ciò per condizioni già esistenti prima dell'entrata in vigore della legge di nazionalizzazione dell'energia elettrica » (57) ;

« TOLLOY, BERMANI, SCHIAVETTI, ALBARELLO, FERRONI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, non appena sarà in possesso di notizie maggiormente particolareggiate, le cause, la portata e le conseguenze del disastro del bacino di Vajont e i provvedimenti di carattere immediato adottati e da adottarsi a favore delle popolazioni così duramente colpite e particolarmente quelli programmati per la ripresa e il ripristino dell'attività economica e sociale nelle località danneggiate » (160) ;

« ARTOM, PASQUATO, BONALDI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Nell'attesa delle conclusioni della Commissione d'inchiesta sulle eventuali responsabilità vicine e lontane della tragedia del Vajont, gli interroganti chiedono di sapere intanto se ed in quale momento erano state portate a conoscenza degli Enti ed Autorità competenti statali e comunali notizie sui fatti preannunciati la frana del Monte Toc e quali provvedimenti siano stati presi in base ad esse per prevenire o limitare le disastrose conseguenze verificatesi » (165).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Conti, il quale, nel corso del suo

intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con i senatori Zelioli Lanzini, Macaggi, Cenini, Rosati, De Untrichter, Spigaroli e Lombardi. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

G E N C O , *Segretario* :

« Il Senato,

richiamati gli ordini del giorno 16 luglio 1959, 25 settembre 1961, 28 giugno 1962, dei senatori Conti, Zelioli Lanzini, Barbare-schi, Macaggi ed altri, tendenti ad ottenere il progressivo miglioramento ed adeguamento della statale 45 (Genova-Piacenza) in base alla legge 13 agosto 1959, n. 904, ed in base alla lettera B, articolo 2, della legge 7 febbraio 1961, n. 59;

richiamate le risposte del Ministro Togni (18 luglio 1959): " la strada Statale n. 45 della Val Trebbia è compresa fra le strade da ammodernare, di cui al disegno di legge testè approvato dal Parlamento. Accetto, pertanto, l'ordine del giorno "; del Ministro Zaccagnini (29 settembre 1961): " Sono di accordo con lei, senatore Conti, che ha richiamato con accenti così concreti l'importanza della strada in questione "; del Ministro Sullo (28 giugno 1962): " Vi è intenzione da parte dell'A.N.A.S. di continuare la strada, ma si tratta di un onere di parecchi miliardi. Il problema è solo quello della gradualità, cioè di compiere la strada in un certo numero di anni o in un numero di anni maggiore ";

richiamati i capitoli 52, 54, 56 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1963-64 dell'A.N.A.S.;

rilevato che la Statale 45 ha le caratteristiche dei grandi itinerari internazionali e, nel contempo, delle strade sulle quali gli incidenti sono numerosi per le irregolarità plano-altimetriche;

rilevata ancora l'assoluta, inderogabile necessità che si addivenga alla sistemazione ed ammodernamento della Statale 45 onde poter dare al porto di Genova la possibilità di liberarsi in parte " dalla camicia di forza in cui il massimo scalo italiano oggi si dibatte ", non essendo le comunicazioni

con il retro terra assolutamente sufficienti al continuo aumento dei traffici,

invita, ancora una volta, il Governo a conferire alla Statale 45, nel piano di programmazione per la sistemazione ed ammodernamento delle strade statali — nella scala coordinata di priorità — il posto reclamato dall'evidente stato di necessità ».

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

C O N T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento, che penso potrà essere forse non breve, ma brevissimo, vuole essere un commento *ante litteram* dell'ordine del giorno, il quarto, che io presento in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici su un tema che, ancora una volta, affermo essere non di importanza locale ma quanto meno di importanza a lungo raggio territoriale, perchè interessa gran parte della Liguria e dell'Italia settentrionale nord-orientale.

Ma, prima di soffermarmi su questo tema, voglio ricordare, anche perchè poi mi soffermerò su alcuni punti del suo discorso, l'intervento del nostro ancora, fortunatamente ancora, Ministro dei lavori pubblici, tenuto al Senato il 28 giugno 1962, discorso che io mi permetto di affermare, a voce piena, classico e magistrale.

Mi vorrà concedere il Ministro che io prenda le mosse dalle sue ordinatissime motivazioni al fine di dimostrare, se ci riuscirò, la fondatezza del problema che ancora una volta sottopongo alla sua attenzione e al suo esame.

Direi che la premessa generale è relativa alla programmazione perchè il nostro Ministro dei lavori pubblici, in quel discorso che io definisco, ancora una volta, memorabile, espone dei concetti sulla programmazione che dovrebbero essere, a mio avviso, accettati da tutti.

I colleghi sanno che, se io ho un piccolissimo merito, è quello di leggere e di apprendere, o tentare di apprendere. Ora, io ho, forse, delle idee chiare sulla programmazione, in conseguenza del discorso del ministro Sullo.

A pagina 26.543 del trentaduesimo volume dei resoconti del Senato, della III legislatura, si trovano le citazioni che farò, perchè quello che disse poi il Ministro — sul che mi dovrò soffermare particolarmente — circa gli altri settori, e in modo particolare su quello dei porti e della viabilità, settori, a mio avviso, congiunti al tema che sottopongo al vostro esame, non è che lo sviluppo dei principi da lui enunciati nella premessa.

Il Ministro, a proposito dei porti, affermava: « Per quanto riguarda i porti, una sistemazione, anche incompleta, importa una spesa di 400 miliardi, al di sotto della quale non penso si possa andare. Si tratta però di spese produttive, considerando il contributo che il traffico marittimo apporta alla bilancia dei pagamenti. Infatti, nel 1949-1950, lo Stato ha esatto 3 miliardi e 293 milioni per dazi doganali, tasse erariali di sbarco merci, tasse e soprattasse di ancoraggio, mentre nel 1958-1959 » — e non siamo a dei dati aggiornati in relazione al momento del quale il Ministro parlava — « quando cioè il movimento aveva superato gli 80 milioni di tonnellate, il gettito delle entrate è salito a 53 miliardi 730 milioni e 721 mila lire.

Va altresì messo in rilievo che l'85 per cento del commercio estero italiano, sia in partenza che in arrivo, si effettua via mare, e che la massa dei traffici marittimi è di gran lunga superiore a quella svolta dalle ferrovie nazionali. Precisamente trattasi di un rapporto di 20 a 1. Per di più il traffico commerciale marittimo nel 1959 è quasi raddoppiato nei confronti del 1938, mentre dai dati ufficiali finora conosciuti si rileva che nello scorso anno esso ha superato i 100 milioni di tonnellate di merci sbarcate e imbarcate ».

Era tanto vero ciò che aveva affermato il Ministro dei lavori pubblici che ieri sera abbiamo sentito il Ministro della marina mercantile dire le stesse cose preannunciando i provvedimenti opportuni. E lo stesso Ministro della marina mercantile, il 9 settembre 1963, ha tenuto a Savona un discorso dal titolo « È urgente l'approvazione di un piano per lo sviluppo dei porti italiani ». Però il ministro Dominedò ha affermato — e ragionevolmente, a mio avviso — che è inconcepibile

parlare di programmazione generale se non si provvede alla programmazione delle fonti di rifornimento delle attività produttive ed economiche. Ciò è tanto vero che i componenti delle Commissioni dei trasporti e della marina mercantile della Camera e del Senato hanno ritenuto opportuno fare un sopralluogo al porto di Genova, prendendolo come oggetto indicativo. In tale occasione, cioè l'11 ottobre ultimo scorso, sono state illustrate ai parlamentari le carenze del porto di Genova (ed è il tema delle carenze del porto di Genova che ci trasferirà sul problema che più particolarmente ci riguarda, cioè quello dei trasporti). Essi hanno espresso la loro opinione sulle condizioni del porto, ma non si sono soffermati soltanto su quelle che sono le necessità portuali; essi hanno anche affermato, e giustamente, che il problema del porto di Genova non si può risolvere se non si risolve il problema dell'*hinterland* di Genova, il problema dei trasporti, perchè è vano ricevere merci quando queste non possono essere poi utilmente trasferite nei luoghi di raccolta e di consumo.

Il nostro collega Genco, che vedo al tavolo della Presidenza nella sua qualità di Segretario, e che ringrazio per aver consentito ad una modifica dell'ordine di iscrizione a parlare, ha avuto una espressione che io gli ho subito rubato inserendola nell'ordine del giorno che mi accingo ad illustrare. Nella premessa io ho accennato giustamente e doverosamente a quanto aveva detto il Ministro, ma poi ho concluso con l'espressione del collega Genco che, interrogato dai giornalisti a questo proposito, cioè a proposito del problema che mi interessa e che legittima il mio intervento, ha riaffermato, a nome dei colleghi del Senato, che « la visita compiuta agli impianti portuali è valsa a rendere i parlamentari ancora più consapevoli della vera e propria camicia di forza in cui il massimo scalo italiano oggi si dibatte ».

È problema di viabilità, quindi. L'onorevole Ministro, nel suo discorso del 28 giugno, che ho già più volte richiamato, fa il punto anche sul problema della viabilità in modo talmente evidente e corretto dal punto di vista dell'impostazione logica che non può con-

sentire alternative, altrimenti si cadrebbe in errore. Io mi permetto di citare queste affermazioni del ministro Sullo perchè mi illudo di averlo poi alleato nella tesi che successivamente svolgerò: infatti ritengo che i principi da lui espressi siano applicabili al caso specifico da me trattato.

L'onorevole ministro Sullo ebbe ad affrontare innanzitutto il tema della programmazione di carattere generale per poi soffermarsi sui singoli temi e sulle particolari questioni.

« Per quanto riguarda la viabilità statale » — diceva il Ministro — « il mio proposito è di procedere ad una programmazione quinquennale. Siccome il Parlamento ha dato facoltà all'A.N.A.S. di anticipare per un quinquennio le somme stanziare, ho intenzione in uno dei prossimi Consigli di amministrazione di elaborare un piano quinquennale. Non sarà un piano tale che ci farà dormire tranquilli, perchè ci sono svariate esigenze e le somme sono striminzite; tuttavia non potrei consentire » — io leggo anche questo perchè è giusto citare anche la parte che forse può essere dolente, la parte che nel nostro desiderio sarebbe meglio che non ci fosse — « che l'Azienda della strada procedesse alla giornata sotto l'impulso delle singole sollecitazioni delle Regioni e dei parlamentari ». È esatto anche questo, però quando queste sollecitazioni non sono inquadrare in quei principi di carattere generale che il Ministro ha enunciato e che io adesso citerò: altrimenti non si tratta della sollecitazione di una voce isolata, ma della sollecitazione della realtà, che è molto più forte di quel che non sia la sollecitazione del singolo.

E proseguiva il ministro Sullo: « Si possono individuare quattro settori di intervento dell'A.N.A.S.: il primo è la sistemazione dei grandi itinerari internazionali; » — e la nostra strada può avere queste caratteristiche — « il secondo è il miglioramento delle strade che sono passate all'Amministrazione provinciale dall'A.N.A.S. e che non possono certo rimanere come sono; il terzo — e questo è un caso che può anche entrare come ipotesi di applicazione concreta al nostro — « riguarda le strade statali che non siano grandi itinerari internazionali, sulle quali però gli

incidenti sono numerosi per l'irregolarità piano-altimetrica ».

Il mio ordine del giorno è composto dal richiamo ai miei ordini del giorno precedenti, dal richiamo preciso a quelle che sono state le risposte annuenti, alle quali non completamente poi si è dato corso dai Ministri in sede di risposta, perchè il punto di vista da me enunciato era stato accettato dal ministro Togni, dal ministro Zaccagnini, era stato anche accettato — e mi permetterà di leggere la sua frase esatta — dal ministro Sullo. Ritengo quindi che si dovrebbe dare seguito a questo ordine del giorno.

Nel mio ordine del giorno, a questo proposito, si accenna agli impegni A.N.A.S., onorevole ministro Sullo, non soltanto alle leggi particolari, speciali sulla viabilità, le quali hanno i loro finanziamenti e, quindi, quando hanno consunti i finanziamenti, la loro funzione, il loro compito viene esaurito.

E la risposta del Ministro è stata questa: « Vi è intenzione da parte dell'A.N.A.S. di continuare la strada » — si parlava di continuare la strada, quindi di portarla a termine e io parlavo di ammodernamento e di sistemazione — « ma si tratta di un onere di parecchi miliardi ». È esatto, il problema è solo quello della gradualità. La restrizione mentale, giustamente determinata dalle situazioni esterne che ci imbrigliano, è solo nel tempo, non nella sostanza, non nella sistemazione, non nell'ammodernamento, sistemazione e ammodernamento graduale: concetto accennato anche in sede di programmazione, in quella superba definizione che l'onorevole Sullo ha dato del piano e che io ho citato letteralmente nel mio ordine del giorno, rubando questa volta la frase non al collega Genco, ma al Ministro.

Voce dall'estrema sinistra. Lei è un eclettico!

C O N T I . Ma si tratta di una necessaria questua: basta raggiungere l'obiettivo, il quale è sano.

Il problema è solo quello della gradualità, cioè quello di compiere la strada in un certo numero di anni, o in un maggiore numero di

anni. Ed è questo, onorevole Sullo, che noi chiediamo.

Ora, di fatto, si è forse incorsi in una inesattezza, perchè quei tre miliardi e 100 o 200 milioni, di cui alla risposta del ministro Zaccagnini, non sono diventati nemmeno quelli, in sede di acconto, una realtà. Di fatto si è costruito soltanto il primo tronco per 774 milioni per la sistemazione di un tratto che riguarda la parte verso Genova (dal Km. 10,800, al Km. 19,000), perchè il secondo lotto Bargagli-Sottocolle è andato deserto due volte, nonostante che l'importo dei 700 milioni fosse stato elevato da parte della A.N.A.S. a 800. Quindi qua non ci troviamo di fronte a una realizzazione, ci troviamo di fronte soltanto a una promessa che era per essere largamente mantenuta, qualora non ci fossimo trovati di fronte a questo incaglio della diserzione dell'asta. Come pure l'appalto concorso del lotto Bibbio-San Salvatore per 1500 milioni non è stato ancora espletato, cioè non è stato ancora conferito l'appalto. Ora questo tema ha acquistato una grande importanza, e non soltanto per Genova, ma, come dicevo prima, per tutta l'Italia nord-orientale. Se noi non addivieniamo alla sistemazione, all'ammodernamento della statale 45, perchè si costruisce l'autostrada? È giusto che questo avvenga, e dobbiamo ringraziare l'onorevole Ministro per il suo intervento risolutivo in proposito. L'autostrada Piacenza-Cremona-Brescia, che ci permette successivamente di fare l'inserimento sull'autostrada del Brennero, ha carattere oggi spiccatamente internazionale: basta fare il percorso una volta da Piacenza a Genova o viceversa per vedere che oltre il 50 per cento delle automobili che vi transitano sono automobili tedesche. È la strada percorsa dai tedeschi per andare al porto di Genova, come anche quella del Tigullio perchè quando arriviamo in una certa località che si chiama Mersaglia vi è una diversificazione che porta a Chiavari mentre l'altra, proseguendo cioè la 45, è quella che porta a Genova con moltissime curve e con una notevolissima differenza altimetrica, secondo requisito sul quale ho richiamato l'attenzione dell'onorevole Ministro. Vi sono circa 29 curve per chilometro

con una differenza altimetrica, ripeto, notevolissima. Ma il porto di Genova — ecco la strada in relazione al porto — non riesce a svolgere i suoi compiti di importanza nazionale se non ha la possibilità di ricevere e di ritrasmettere dal porto alla terra le merci che al porto arrivano. Se ne è occupata tutta la stampa ed io ho una raccolta di giornali che mi sono stati trasmessi a questo proposito, per il solo fatto che hanno saputo che ero intervenuto già qualche volta in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici su questo tema. Ne cito uno dei più recenti: « Il lavoro » di Genova del 1° settembre 1963: « Nel 1936-38 venne costruita in appena due anni una autostrada, chiamata fin dal suo nascere "camionale Genova-Serravalle" che, progettata per il trasporto delle merci in uscita dal porto di Genova, per un volume di 500 mila tonnellate, è oggi l'arteria che ha potuto aiutare l'incremento del traffico del porto di Genova, in quanto nel 1962 ben 5.116.630 tonnellate di merce vennero avviate dal solo porto di Genova su questa strada per mezzo di 522.770 autotreni: il che è pari a circa 1.753 autotreni al giorno diventati nel primo bimestre del 1963 ben 163.128 e cioè 2.070 in media al giorno ».

Ora questa è la situazione tragica: il porto di Genova non riesce a smaltire la merce che riceve se non si addiviene alla sistemazione della statale n. 45. Anche questa forse non sarà sufficiente, ma certo sarà un aiuto valido per risolvere il problema.

Nè possiamo fare appello ai trasporti ferroviari, e risparmio altre letture in proposito, perchè la ferrovia è saturata. Era talmente necessario questo che era stata progettata una ferrovia Piacenza-Genova, ma il progetto è rimasto allo stato di puro progetto, non è stato realizzato; ed ormai si dice da parte dei tecnici e degli esperti che non potrà più essere realizzato.

Ed ho finito, stando nei termini della mezz'ora a me concessa, forse risparmiando qualche minuto utile per il collega che dovrà parlare dopo di me. Io confido che il ministro Sullo questa volta, dopo i richiami che ho fatto alla sua attenzione, dopo la spiegazione, che io credo sia rigorosamente aderente alla realtà, che ho dato su questo te-

ma, possa e debba venire incontro affinché, questo problema risolto, si possa dare alla sistemazione e all'ammodernamento della statale n. 45, (e non è adulazione, ma è giusto dare a ognuno il suo), un nome: quello del ministro Sullo. (*Applausi dal centro*).

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

M O R I N O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il tempo a disposizione è limitato e cercherò di stringere il mio intervento; dovrò forzatamente riassumere e sintetizzare, col pericolo forse di non poter dare completa visione dei problemi che interessano la nostra collettività nazionale, e chiedo venia se potrò sembrare lacunoso. D'altro canto, anche se lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 è stato ampiamente trattato, nei suoi vari capitoli e nei rispettivi settori, dai colleghi che mi hanno preceduto, più competenti di me, e sarà illustrato da quanti mi seguiranno, mi si permetta di riferire, di quadrare una serie di osservazioni che sono il frutto di quindici anni di esperienza acquisita nell'espletamento di mandato amministrativo in enti locali, quale Sindaco e quale consigliere provinciale.

Sono considerazioni oggettive, serene, dettate dal buon senso, frutto di meditazioni, di ripensamenti su affermazioni fatte in circostanze varie di tempo e di settore, da tecnici del suo Ministero, onorevole Ministro, da funzionari di Provveditorato alle opere pubbliche e di Genio civile. Sono valutazioni che nel tempo, con dati di fatto, con l'esperienza, ho riscontrato esatte e rispondenti a quei maggiori criteri di sana economia ed equilibrata spesa del pubblico denaro, cui dobbiamo doverosamente arrivare per ristabilire quella fiducia che è venuta meno, che è venuta a mancare; per formulare una programmazione, una vera programmazione in ogni settore della Pubblica Amministrazione; per stabilire e concretizzare punti di riferimento e di metodo, per la condotta politica in campo economico; per una coerente pro-

grammazione democratica per lo sviluppo economico del Paese, la quale si coordini e si concreti in un piano che non sia un semplice schema di previsioni, ma permetta l'assunzione, da parte dell'organismo centrale, di provvedimenti capaci di assicurare il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Se per qualche argomento di cui andrò a parlare si potrà forse pensare ad una superflua ripetizione, io mi permetto di dire il contrario. La mia esposizione vuole essere complementare ed integrativa di altri interventi, rafforzativa, insistente, perchè purtroppo, esulando dai mezzi finanziari, il Ministero spese e troppe volte fa « orecchio da mercante ».

E voglio subito parlare del personale degli uffici periferici.

Il collega senatore Zannier, che mi ha preceduto ieri, ha già fatto presente la insostenibile situazione dei geometri; se non erro, in sciopero ad oltranza, dobbiamo ancora considerare tale categoria dei geometri del Genio civile categoria veramente benemerita. Tutti gli enti locali, specialmente i Comuni, i Comuni come i nostri montani, lontani dal capoluogo decine e decine di chilometri — 103 chilometri, come il mio, il Comune di Edolo — lo possono dimostrare, ed è doveroso qui darne atto.

È sperabile che da parte dei dirigenti politici ed amministrativi del Ministero dei lavori pubblici si possa arrivare a quel dialogo di auspicata soluzione, che tutti del resto desiderano.

Il personale degli uffici del Genio civile è distribuito in modo irrazionale nelle nostre provincie; si nota, infatti, consultando l'annuario dei Lavori pubblici, che il personale è dislocato, per una fortissima percentuale, nel centro-sud. È indiscutibile l'esigenza richiesta dal centro-sud, ma da quanto si constata — e non è una opinione, ma è evidenza lampante — le esigenze del nord vengono spesso tenute in ben poco conto, e ciò è tanto più grave se si considera che nel centro-sud molte incombenze d'istituto dei Lavori pubblici sono passate alla competenza di nuovi enti, quale la Cassa per il Mezzogiorno, eccetera, mentre nelle provincie del nord tutte le incombenze dei lavori pubblici ricadono an-

cora nella competenza degli uffici del Genio civile.

Onorevole Ministro, è assolutamente necessaria una revisione della distribuzione del personale, e specialmente per quello tecnico — ingegneri, geometri, assistenti — in modo che gli uffici del nord siano dotati di attrezzature umane numericamente e qualitativamente adeguate alle incombenze innumerevoli che gravano su di essi. E questo solo per limitarmi ad una migliore utilizzazione del personale attualmente in forza al Ministero dei lavori pubblici.

Altro discorso molto più lungo sarebbe facile fare al riguardo della necessità di ampliare i ruoli tecnici del Ministero, per renderli più adeguati alle necessità delle infinite incombenze che l'attuale progresso e l'attività degli enti e dei privati impongono. Lo stesso relatore senatore Garlato ne dà atto, nell'auspicare la soluzione di tale problema con l'attuazione della riforma burocratica dell'Amministrazione statale. Chiede però, se non erro, l'attuazione di certi provvedimenti di carattere immediato.

E veniamo, purtroppo brevemente, agli appalti delle opere pubbliche, sui quali si impongono particolari osservazioni. Il Ministero dei lavori pubblici è a conoscenza perfettamente del fatto che, in massima parte, vanno deserti gli appalti delle opere pubbliche (*cenni di diniego del Ministro dei lavori pubblici*), anche se a volte ci sono prezzi remunerativi sulla base di analisi di prezzi istituiti con i prezzi elementari del mercato ufficiale. Ciò è dovuto ad una serie di motivi, e per citarne solo qualcuno dirò: la mano d'opera viene pagata dalle imprese a prezzi superiori a quelli ufficiali, perchè sul mercato non vi è la disponibilità sufficiente a sopperire alla pulsante attività che gli enti e i privati sviluppano, specie nelle provincie del nord. Opere eseguite da industrie od enti privati offrono alle imprese un margine di gran lunga superiore al 10 per cento di utile che lo Stato impone di mettere in conto alle analisi.

Il sistema delle schede segrete e di miglioramento, poi, ha complicato notevolmente le aste. Per le trattative private i Comuni, ad esempio, devono chiedere troppo numerose

autorizzazioni, dopo i due esperimenti deserti di gara, ed il tempo che passa fa aumentare i prezzi. Ne deriva un ritardo notevolissimo nella costruzione di edifici, con esborso spese volte delle maggiorazioni da parte dei Comuni. Non solo: sui mandati per gli stati di acconto per le opere di edilizia scolastica, si opera una trattenuta del 20 per cento — lo hanno del resto già precisato altri colleghi — poichè, si dice, tale trattenuta viene imposta dalle disposizioni ministeriali e dalla Cassa depositi e prestiti; il che può apparire anche illegale, quando il regolamento sulla contabilità dello Stato prescrive la ritenuta del 10 per cento: il decimo. Poi c'è la trattenuta dello 0,50 per cento per infortuni ed il versamento cauzionale da parte dell'impresa, prima del contratto, del 5 per cento. Insomma un totale, fra trattenute e depositi (da riscuotersi molti mesi dopo il collaudo), del 25,50 per cento. Senza parlare degli interessi sui ritardati pagamenti che si protraggono per mesi ed anni. Ciò sembra veramente eccessivo, onorevole Ministro, ed a me pare doveroso richiamare la particolare attenzione sua e degli organi superiori amministrativi perchè tale anomalia sia ovviata e si riporti la trattenuta di garanzia al decimo.

Due parole sull'edilizia. Legge per il riscatto: la legge del 17 gennaio 1959, n. 2, e la modifica del 27 aprile 1962, n. 231. Le due predette leggi, onorevole Ministro, all'atto pratico si sono dimostrate inoperanti ed inefficienti. Infatti, mentre ci si illudeva che tutti gli inquilini aderissero al riscatto, date le buone condizioni offerte, permettendo così il reinvestimento dei capitali annualmente versati, in effetti, ad esempio, per la mia provincia, la provincia di Brescia, solo il 3-4 per cento di essi hanno chiesto di entrare in proprietà della casa abitata. È un fatto grave, e vado a riassumerne brevemente i motivi. Primo: il grave stato di abbandono delle vecchie case dell'I.A.C.P., I.N.C.I.S. ed altri enti, per cui è risultato molto poco appetibile il riscatto anche se le valutazioni sono state basse. Secondo: la paura, per i suddetti motivi, del condominio e delle fatali liti per la gestione e la riparazione degli alloggi. Terzo: la quota di riserva agli enti. È ovvio che il 20 per cento

degli alloggi, a scelta e *libitum* degli enti, è stato un grave errore. Con le disposizioni integrative alla prima legge n. 2, tutti gli alloggi andavano a riscatto, salvo, a consuntivo, determinare la quota di riserva tra gli alloggi non riscattati.

Come era del resto molto logico, gli enti si sono tenuti le migliori case ed hanno cercato invano di evitare il baraccume. Dovevasi in ogni caso riservare agli enti, oltre alla parte di proprietà in condominio non andata in riscatto, anche l'obbligo della manutenzione degli edifici per il periodo del riscatto. Sembrava opportuno quanto logico che gli enti avessero dovuto riordinare gli alloggi, con appropriato ripristino, prima di porli in vendita. Nessuno vuole acquistare case che vanno a pezzi per mancata manutenzione, anche se giocoforza è costretto ad abitarvi.

Ultima, e potremmo continuare, e principale ragione del fallimento è stata la ritrosia, la resistenza, il malvolere, diciamo con franchezza, espliciti in tanti modi dagli enti a realizzare la legge del riscatto, ovviamente per tenersi la proprietà e tutto ciò, come potete ben pensare, onorevoli colleghi, con effetti morali e politici di facile immaginazione.

Sull'edilizia scolastica richiamata dalla legge n. 645 dell'agosto 1954, non vado a pronunciarmi perchè il collega senatore Zannier ha magistralmente toccato gli argomenti, con sottile competenza tecnica, anche di tecnica estranea al nostro ambiente ministeriale. L'importanza sociale dell'insegnamento, del grado di istruzione del nostro popolo per il suo benessere, soprattutto per il suo progresso morale e materiale, giustificano, fuori di ogni discussione, ogni sforzo in campo finanziario.

In questo settore dobbiamo, però, riconoscere che finalmente si è operato il decentramento dei progetti. La Commissione provinciale infatti è competente fino a lire cento milioni. Sarebbe assai opportuno, onorevole Ministro, anzi indispensabile, rivalutare le competenze del Genio civile anche per il prestigio del medesimo, per una più sollecita trattazione e realizzazione delle opere

pubbliche e che da trenta milioni, come del resto è stato già giustamente detto, fossero autorizzati gli appalti fino a cento milioni; e questo dicasi per tutti i progetti, siano essi di edilizia scolastica, di edilizia ospedaliera, di edilizia popolare, di edilizia igienica, idraulica e via dicendo, ed altrettanto dicasi per la competenza di valore del Provveditorato alle opere pubbliche. Al paragrafo primo dell'articolo 2 del decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, viene stabilito nell'importo di lire duecento milioni il limite normale della competenza provveditoriale, parallela alla competenza consultiva attribuita, fino a duecento milioni, al Comitato tecnico amministrativo istituito presso ciascun Provveditorato e, per importi maggiori, al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tale competenza consultiva del Comitato tecnico amministrativo, si noti, onorevole Ministro, vige anche in virtù dello stesso decreto presidenziale n. 1534 all'articolo 17, per le opere degli enti locali fruanti o non fruanti di contributo statale.

Senonchè questo limite, da qualche tempo ormai, si dimostra assolutamente insufficiente e inadeguato. Basti pensare all'ammodernamento della rete viaria non statale, alla quale attendono tanto alacramente le Amministrazioni provinciali col concorso dello Stato, per rendersi conto che i progetti di importo superiore a duecento milioni sono ormai divenuti all'ordine del giorno.

È quindi auspicabile che la competenza provveditoriale sia congruamente elevata ed io mi permetto di suggerire addirittura triplicata fino a seicento milioni. Penso, signor Ministro, che il relativo provvedimento legislativo non sia certo bisognoso di particolare elaborazione.

Ed ora, mi sia permessa qualche nota integrativa a quanto già è stato detto e brevi considerazioni sul settore della viabilità. Voglio accennare alla legge n. 904. A tale proposito, onorevole Ministro, riferendomi al Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., tengo vivamente a ringraziarla, a titolo personale e a nome delle popolazioni della mia valle, in particolare dell'alta Valle Camonica,

per avere esaudito la richiesta formulata in una mia interrogazione, con l'approvazione del progetto per l'ammodernamento del tratto stradale Edolo-Verza d'Oglio sulla statale n. 42 del Passo del Tonale e della Mendola, per un importo arrotondato a lire 400 milioni.

Onorevole Ministro, devo però dire, se l'informazione è esatta, che lo stanziamento totale della legge n. 904 è stato esaurito con gli ultimi finanziamenti decisi dal predetto Consiglio di amministrazione in data 12 settembre 1963. Ripeto, se l'informazione è esatta. Su questa legge, il programma di lavori fissato a suo tempo, precisamente quattro anni fa, era da attuarsi in dieci anni, concentrato poi in sette. Stando così le cose, verrà a dimostrarsi che tale programma sarà stato realizzato solo in parte, con buona pace di quanti avevano creduto nella bontà del programma e che confidavano nella sua realizzazione nei termini prescritti. Chi ha dato ha dato, e chi ha ricevuto ha ricevuto, mentre chilometri di strada e di traffico...

S U L L O, *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore Morino, il programma della legge n. 904 è stato stabilito da un mio predecessore per Regione ed è stato rispettato fino all'ultima lira. Ciascuna Regione ha avuto quello che il mio predecessore aveva stabilito, anche la Lombardia. Comunque preciserò dopo, nella replica.

M O R I N O. Chiedo scusa; le informazioni possono essere state errate. Comunque quello che sto dicendo rientra — e la prego, onorevole Ministro, di prenderne benevola considerazione — nell'argomento, in quanto parlo di strade che sono di competenza statale e per le quali si lamentano purtroppo gravi inconvenienti. Penso, del resto, che tutti i colleghi che interverranno nella discussione parleranno della viabilità e faranno presente l'urgenza di risolvere tale problema.

Sulla legge che lei ha ricordato sono stati presentati tanti progetti per i quali non vorrei entrare nel merito per non dilungarmi troppo. Io parlo per la statale n. 42 di un

programma di 1 miliardo e 900 milioni circa, che interessa tutta la Val Camonica.

Sono grato alla Direzione generale dell'A.N.A.S. ed a lei in particolare, onorevole Ministro, di aver preso in benevola considerazione il tratto di cui ho parlato, ma ci sono altri tronchi di strada, precisamente per un programma di 1 miliardo e 500 milioni ancora dopo l'approvazione del tratto suaccennato, che purtroppo hanno urgenza di un'esecuzione immediata. C'è l'attraversamento di Lanico, c'è la sistemazione indilazionabile di Boario Terme, il tratto Breno-Edolo, nuove traverse di abitati, eccetera. Ci troviamo in una zona piuttosto malandata, con strade che sono state costruite su vecchie conoidi, in un certo senso, su terreni argillosi e arenari, con dei terreni che si trovano in condizioni dissestate. È una somma di problemi che, trattandoli, mi farebbe uscire dall'argomento, perchè voglio trattare...

S U L L O, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero fare una precisazione, salvo poi ripetere cifre più precise in sede di replica. La legge n. 904, con i suoi 200 miliardi iniziali, ha avuto un programma regionale che è stato determinato dai miei predecessori ed è stato reso pubblico. Ella può trovare la ripartizione regionale, tra l'altro, nella relazione del disegno di legge che ha prorogato la legge n. 904 accentrandola nel tempo. Questa cifra, che per la Lombardia raggiunge i 12 miliardi, se non erro, è stata totalmente spesa, senza neppure lo storno di 5 milioni. Ciascuna Regione ha ricevuto quello che era stato stabilito nel programma.

M O R I N O. Allora si vede (non è per fare della polemica) che determinati fondi che dovevano essere stanziati per un settore sono stati spostati su un altro settore, sempre in campo regionale... Ciò vorrebbe dire che la statale n. 42 ha avuto un trentesimo della somma stanziata e non penso che tale strada sia di così scarsa importanza.

S U L L O, *Ministro dei lavori pubblici*. No, lei improvvisa adesso.

MORINO. Questo problema lo riprenderemo in altra sede. Ma il tempo non si è fermato: la motorizzazione ha mantenuto il suo incremento e sulle strade, appunto perchè non sono stati attuati i lavori programmati, si circola molto male, con una viabilità congestionata che rappresenta, ripeto, sempre un grave e costante pericolo. Anche l'onorevole senatore Garlato ne fa cenno specifico nella sua relazione.

Se è vero, come è vero, che oggi, in modo particolare, l'attività dell'A.N.A.S. e del Ministero dei lavori pubblici viene un poco a polarizzarsi sulle autostrade, la cui importanza certamente nessuno contesta per il favorire di una più rapida e sicura comunicazione fra i centri più importanti del Paese con l'estero. Mi duole non avere il tempo necessario per intrattenermi su questo capitolo, del resto già trattato per altre autostrade, in modo particolare per quanto riguarda lo studio e la progettazione dell'autostrada Brescia-Valle Camonica-Passo dello Stelvio, diretta su Ulm, di attualità proprio per il mercato comune e per l'integrazione dei Paesi europei. Ella avrà modo di sentirne parlare, onorevole Ministro: tale autostrada completerebbe il quadro delle comunicazioni con il nord ortogonalmente alla Milano-Brescia-Venezia, parallelamente a quella del Brennero e troverebbe lo sfocio naturale su Genova inserendosi sulla autostrada, di prossima attuazione, la Brescia-Cremona-Piacenza. In ordine alla viabilità, ripeto, non deve essere dimenticato quanto in proposito ebbe a dire il compianto ingegner Bruno Bolis, un luminaire nel campo della circolazione, il quale sosteneva che il Paese ha sì bisogno di autostrade, è indiscutibile, ma soprattutto ha bisogno di strade sempre più comode e più numerose.

Il risveglio economico italiano è stato sentito, oltre che nei grandi, anche nei piccoli centri, specialmente in pianura, ma anche in alcuni centri montani. Le attuali strade che legano questi centri sono attualmente inadeguate a sostenere il traffico che su di esse si riversa in maggior copia, dove è preminente quello pesante, appunto per sopprimere alle crescenti necessità dei centri indu-

strializzati. Essi infatti sono collegati da strade che ricalcano ancora il tracciato romano, o napoleonico (le strade postali) se non addirittura quello militare. L'unica differenza è rappresentata da quel sottilissimo velo bituminoso che serve solo ad impedire la formazione del polverone. Difatti le strade hanno una larghezza limitatissima, come è stato detto, che mal sopporta il contemporaneo passaggio su di esse di due veicoli procedenti in senso contrario: queste strade, specie in montagna, sono ancora difese da parapettoni di pietra i quali servono soltanto a favorire l'accumulo della neve spartita durante i mesi invernali.

E che dire dei ponti? Vetusti, malandati e mal conservati, moltissimi dei quali sono impediti al traffico normale come indicano i cartelli regolamentari di limitazione, di portata, di sagoma, eccetera.

Sulle strade a mezza costa, e sono la più parte, l'automobilista va alla ventura perchè non sono assolutamente protette contro la erosione ed i franamenti provenienti dalle falde sovrastanti. Mancano infatti di adeguata protezione a mezzo di muri di controfranca e di paravalanghe; sono inoltre, onorevole Ministro, diciamo francamente ed i suoi tecnici lo possono confermare, assolutamente prive di opere di consolidamento.

Abbondano in verità i cartelli, i quali mettono in guardia i transitanti contro il pericolo della caduta di massi, sassi o, peggio ancora, di frane. È un voler mettere la nota di grottesco nel dramma!...

E purtroppo, così stando le cose, le Direzioni generali rimandano agli uffici periferici, perchè siano conservati agli atti, quei progetti sistematici e di adeguamento da essi preparati con cura e con solerzia.

Mi risulta che mentre la Direzione generale dell'A.N.A.S. è colpita da elefantiasi, i compartimenti regionali cioè gli esecutori più diretti e responsabili, sono affetti da anemia perniziosa; mentre in quella aumentano divisioni ed ispettorati, negli uffici compartimentali ai funzionari rimasti in servizio si accumulano i chilometri e gli incarichi, con danno notevole per il buon andamento

del servizio, sul quale pesa enormemente la ipoteca del centro, il quale vuole riserbarsi l'ultima parola anche per quelle modeste decisioni quali: apertura di accessi; costruzione di un fabbricato o la tesatura di un cavo elettrico o telefonico in spregio ad un preciso disposto di legge (regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740) confermato dal nuovo Codice della strada.

Si potenzino i compartimenti della viabilità con uomini e con mezzi più adeguati per quanto attiene all'aspetto meccanotecnico ed a quello finanziario! . . .

Si snellisca per quanto possibile il servizio ridimensionando il complesso burocratico e dando maggiore respiro ai compartimenti regionali, rispettando le loro attribuzioni e le loro decisioni: non siano tutti sottoposti ad un servizio ispettivo che tende soltanto ad irretire la loro figura giuridica, mentre dovrebbe coordinarli fra loro per il miglior assolvimento dei compiti demandati all'Azienda.

Onorevole Ministro, sarebbe anche utile che nel bilancio dell'A.N.A.S. fosse riportata la ripartizione dei vari capitoli di spesa ordinari e straordinari, per ogni singolo compartimento, e questo per evitare, onorevole Ministro, che troppo facilmente i fondi stanziati siano dirottati *ad libitum* verso questo o quel compartimento, o per altri fini, senza tener conto delle reali necessità.

È urgente ed indispensabile ammodernare il servizio manutentorio delle strade, specie statali, ora assolutamente inadeguato.

Gli agenti stradali addetti alle strade sono pochi e quei pochi sono dotati di attrezzature primordiali. È umiliante e penoso constatare che il cantoniere, per la riparazione della sua strada, debba servirsi di un carrettino sul quale egli pone i suoi arnesi ed i materiali occorrenti e che trascina al pari di un « riksciò » cinese; lo riscontriamo noi nella montagna, onorevole Ministro, sulle nostre strade statali, non parliamo di quelle comunali... coi nostri poveri e dissestati bilanci.

La viabilità non si aiuta con i programmi roboanti che sono quello che ben sappiamo, ma con un lavoro organico e fattivo, iniziando dall'organizzazione che deve essere più

moderna ed anche democratica, dotandola di mezzi idonei: questi ultimi intesi nel senso più ampio.

Per finire su questo argomento della viabilità, richiamandomi alla serena relazione fatta dal senatore Garlato, non posso non accennare alle strade comunali e provinciali. Fa menzione il senatore Garlato di domande di contributi pervenute al Ministero da parte di enti locali per oltre 238 miliardi, contro importi stanziati annualmente in bilancio per tali contributi troppo esigui. Questa viabilità minore è veramente preoccupante!

La legge del 12 febbraio 1958, n. 126, ha addossato alle varie Province degli oneri altissimi; infatti la sistemazione delle strade ex comunali passate alla Provincia senza poter prevedere i mezzi di entrata proporzionali, ha preoccupato seriamente i bilanci delle Amministrazioni provinciali. Gli oneri e le preoccupazioni risultano tanto più gravi quanto minore è il contributo a carico dello Stato, che va dal 50 all'80 per cento.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Senatore Morino, sono stati fatti degli stanziamenti per le Province per 370 miliardi e lei dice che non è stato fatto niente. Forse il senso delle cifre si sta perdendo in questo nostro Paese, ma una volta 370 miliardi alle Province rappresentavano un cifra ragguardevole.

M O R I N O . Mi fa piacere quanto lei dice e ne prendo atto. Ma le nostre Province, e non solo quella di Brescia, ma tutte le Province d'Italia hanno bilanci molto pesanti, vengono fortemente onerate.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Ma se diamo persino un contributo annuo di 9 miliardi per la manutenzione!

M O R I N O . Le dico subito: Brescia, per esempio, ha redatto un piano di provincializzazione delle strade comunali per 1.135 chilometri.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Le risponderò anche su questo.

MORINO. Su un piano di spesa previsto in 12 miliardi, purtroppo in ordine all'aggiornamento dei prezzi, si è passati nella provincia di Brescia a ben 15 miliardi. L'onere che la Provincia andrà a sostenere di sola sua parte, per la sistemazione di tutte queste strade, è previsto in oltre 10 miliardi ed è in vista di tale prospettiva che io pregavo la tanta sensibilità dimostrata dal Ministro, in altre situazioni, di prendere in considerazione la situazione che ho prospettato. Io insisto su questo concetto, tenuto conto che la mia Provincia ha tante strade montane. Lei mi risponderà, io le sarò grato e ne prenderò atto.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. La distribuzione è avvenuta con un decreto che è stato chilometrico, relativo ai chilometri di ciascuna Provincia, ed è stato conosciuto da tutti i parlamentari. Voi volete una programmazione, ma questo vuol dire anche accettare una proporzione negli stanziamenti e nelle assegnazioni.

MORINO. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dovrei intrattenermi in modo particolare sulle zone depresse, sui bacini montani, riferentisi alla legge n. 959 del dicembre 1953 ed alla legge n. 1377 del 1956; è un argomento che mi sta particolarmente a cuore per la mia comunità montana, ma verrei meno al rispetto del tempo concesso mi e quindi passo all'ultimo capitolo del mio intervento, quello che urge e che mi sta più profondamente a cuore, quello che ancor oggi tormenta le popolazioni delle mie montagne, di tutte le montagne d'Italia, quello che deve preoccupare del resto tutto il nostro popolo: è il capitolo delle pubbliche calamità, dei pronti interventi, dei dissesti dei bacini idrologici, dei bacini montani riferiti a pubbliche calamità, che voglio in un certo senso riassumere in un tutt'uno.

La visione apocalittica del Vajont, dove sono stato per vostro incarico, onorevoli colleghi, lo spettacolo di desolazione e di morte che ho visto con i miei occhi, l'inferno di fango e di macerie, i paesi cancellati dalla faccia della terra, i cadaveri, un eser-

cito di morti, un esercito sfigurato, i pochi superstiti, quasi fantasmi senza parvenza umana, sono fissati nella mia memoria, incancellabilmente e impongono di parlare di questo avvenimento, in senso responsabile, tecnico e preciso, non certo per farne cronaca, ma perchè ella, signor Ministro, tutto il suo Ministero, tutto il Governo meditano profondamente. Oltre 2 mila morti ammoniscono, comandano, impongono un severo esame, una doverosa, imperativa ricerca di mezzi, di soluzioni. Chi vi parla vive in quella Valle Camonica dove il 1° dicembre 1923 il disastro del Gleno ha portato a valle 635 cadaveri umani.

Le leggi organiche del marzo 1904, n. 140 e 12 aprile 1948, n. 1010, riferentisi a sussidi ad enti locali e ad interventi di pronto soccorso, soprattutto a tutela della pubblica incolumità, penso, onorevole Ministro, che non abbiano più bisogno di essere chiamate troppo gravemente insufficienti. La legge n. 1010, in particolare, nel contemplare solo lavori di ripristino provvisori, è ormai superata ed è assolutamente antieconomica. Le opere provvisorie che la legge impone di eseguire con limiti molto ristretti, hanno durata limitatissima e non risolvono affatto i problemi che discendono dalle calamità. Succede infatti che al pronto intervento lo Stato provvede, sulla base di leggi provvisorie, all'esecuzione delle opere definitive, rendendo inutile la spesa precedente delle opere provvisorie. La nuova legge, oggi maggiormente auspicabile, sul disastro cui ho accennato dovrebbe contemplare lo spostamento degli abitati laddove questi al verificarsi delle calamità si rivelassero situati in zone pericolose. Purtroppo la legge n. 445 del 1908 sullo spostamento degli abitati è di antica data e presuppone una procedura lunga e tortuosa il cui sviluppo non può essere atteso per ovvie ragioni dalle popolazioni che, di volta in volta, rimangono senza tetto. Senza poi tener conto che questa legge ha sempre avuto troppi esigui finanziamenti; anche ora nel nuovo disegno di legge all'articolo 2 viene precisata la somma di lire 17.014.500.000 destinati a provvedere a ben 12 capitoli vari e distinti ed è presumi-

bile che per gli intenti accennati ben poca cosa rimarrà disponibile.

Onorevole Ministro, le esigenze delle sistemazioni idrauliche in montagna non sono adeguatamente tenute in conto nelle previsioni del bilancio dei Lavori pubblici e del Ministero dell'agricoltura. I mancati interventi sono la causa non ultima dei frequenti eventi alluvionali con conseguenti disastri finanziari delle industrie e dei privati accompagnati purtroppo e troppo spesso da vittime umane. Specie i bacini montani di competenza oltre che del suo Ministero, onorevole Ministro, anche del Ministero dell'agricoltura e delle foreste necessitano di massicci finanziamenti per un adeguato consolidamento dei bacini imbriferi e per la regolazione del letto stesso dei corsi d'acqua.

Laddove occorrono miliardi si provvede solo con qualche decina di milioni e le opere che si attuano sono di breve durata e di effetto assolutamente nullo. Chi vi parla, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è un rappresentante della montagna della terra bresciana, come ho già detto, della Valle Camonica e del lago d'Iseo che purtroppo, nel settembre 1960 e nel luglio di quest'anno ancora, ebbe a subire i disastrosi danni alluvionali noti a tutta la Nazione per le sue vittime. Onorevole Ministro, ella che ha dimostrato dinamicità e prontezza in diversi settori voglia attentamente esaminare questo gravissimo problema e provvedervi con l'urgenza del caso. Anche se il suo Governo sta per esaurire il mandato affidatogli è doveroso non dilazionare quanto è di pressante, immediata soluzione. Bisogna pur giungere ad un'adeguata e controllata ripartizione dei fondi e saper distinguere tra le opere a metà distante e a carattere di miglioramento sociale e quelle indilazionabili di carattere difensivo delle popolazioni, dell'integrità patrimoniale e dell'economia. Tra le spese più inderogabili noi dobbiamo ascrivere quelle delle opere idrauliche. È assolutamente necessario riqualificare gli stanziamenti proposti, secondo programmi che non discendano all'eccessivo dettaglio, ma che si limitino a ripartirli nelle poche voci di differenziazione tecnica lasciando alle autorità periferiche il

compito e la responsabilità di ripartire gli stanziamenti a seconda delle effettive necessità, opportunità e gradi di urgenza che possono essere più noti a chi vive sul posto che non a chi siede dietro la scrivania di un Ministero, vittima di ben altre pressioni che non siano quelle delle effettive necessità tecniche. I programmi apprestati nella forma attuale vincolano gli organi periferici in modo assurdo e del tutto pregiudizievole. È facilmente intuibile in materia idraulica che le offese dei corsi d'acqua e degli eventi atmosferici non attendono approvazioni di programmi, discussioni al Parlamento, storni di fondi e relative leggi, per travolgere e sconvolgere ciò che noi poveri mortali realizziamo, con enormi fatiche per il nostro benessere. All'offesa che proviene dall'aria e dall'acqua occorre contrapporre una difesa preventiva oculata e preveggente ed un intervento tempestivo, l'una e l'altro affidati all'organo periferico che può essere maggiormente cosciente e che deve essere libero di spostare il suo intervento e quindi i mezzi che lo Stato gli mette a disposizione dall'uno all'altro corso d'acqua, dall'uno all'altro bacino imbrifero, dove più urge il pericolo e dove peggiori possono essere le conseguenze. Onorevole Ministro, le assegnazioni dei fondi di programma vanno quindi fatte per Regioni e per carattere d'intervento ai sensi dell'una e dell'altra legge, demandando ai provveditori e ai presidenti dei Magistrati l'onere e la responsabilità delle successive ripartizioni per corsi d'acqua e per località. Tutto questo ed altro ancora noi potremmo dire sui singoli bacini imbriferi delle nostre montagne. Gli uffici del Genio civile hanno progetti pronti per decine e decine, centinaia di milioni, ma, purtroppo, dormono per mancanza di fondi.

Col passar degli anni i nostri bacini laterali e confluenti del fiume principale nel grande bacino, la valle, diventano sempre più pericolosi; prova ne è che in Valle Camonica i danni di carattere alluvionale vanno, vorrei quasi dire, a ripetersi con frequenza quasi ricorrente. Vedansi i comuni di Pisogne, di Marone e le frazioni di Toline e di Veilo.

Sarebbe qui facile precisare le cause del fenomeno, ma il discorso mi porterebbe assai lontano.

La composizione geologica del terreno, tutto diverso dal morenico costituito da materiale argilloso con blocchi di dimensioni varie, includenti porfidi e micaschisti, dal verrucano, risalente all'età paleozoica superiore, composto da massi di arenarie a grana grossa, dalle tormaliti, dai micaschisti, eccetera, si presta troppo facilmente alle possibilità di sfaldamento e di piccole o grosse frane sotto l'attacco degli elementi atmosferici. La facile asportabilità delle morene con le frequenti precipitazioni atmosferiche, i geli durante il periodo invernale, producono un continuo disfacimento delle masse più attaccabili, creando fasi di equilibrio instabile a tutto il materiale in movimento, pronto a precipitare a valle non appena si scatena un qualche nubifragio.

Se poi consideriamo, onorevole Ministro, lo stato dei torrenti con pendenze varianti dal 200 al 300 per cento, privi di acqua per buona parte dell'anno, in strettoie dove l'acqua per la ripida pendenza precipita a valle con sfrenata e folle irruenza, è facile comprendere come si siano provocati i gravissimi danni del 1953, del 1958, del 1960 e da ultimo quelli dell'11-12 luglio 1963, con vittime umane che noi tutti abbiamo dolorosamente lamentato.

Mi permetta, onorevole Ministro, di precisarle che tutti i bacini montani dei nostri torrenti, per limitarmi a quelli della Val del Re presso Pisogne, Val di Vello, Val Dulaco, Trobiolo, Opol, Bagnadore, Viriello, Comarsa, dell'Inzi — e mi sarebbe facile citarli tutti — per risalire dalla zone del lago d'Iseo all'alta Valle Camonica con tutti gli altri bacini, dalla Val Moia alla Valle di S. Antonio in comune di Edolo e Corteno-Golgi, dalla Val Finale alla Val Dorena, in comune di Incudine e di Monno, ripeto, tutti questi bacini rappresentano costantemente un gravissimo pericolo per tutte le sottostanti collettività.

Onorevole Ministro, forse ella è la prima volta che ne sente parlare: lo domandi al

Genio civile di Brescia o al Provveditorato alle opere pubbliche di Milano.

Consentitemi, onorevoli colleghi, due specifiche parole per l'ultima Valle citata, la Valle Dorena, in comune di Monno, sovrastante la mia ridente borgata edolese. Nel 1924 fu fatta una perizia di sistemazione generale di imbrigliamento delle varie falde argillose sgretolantisi paurosamente, perizia fatta dal Corpo forestale dello Stato per un importo di circa 25 milioni di lire. Oggi, in quella valle, sono stati spesi circa 100 milioni in più riprese, di cui non resta traccia a causa delle ultime alluvioni, mentre il valore delle opere d'arte più ardue da eseguirsi per l'assestamento di tale bacino e per la tranquillità delle limitrofe popolazioni si aggira sul miliardo. Questo lo affermo a nome delle mie popolazioni; questa vallata della Dorena, tutta argillosa, è in disfacimento e diventa sempre più spada di Damocle a quanti vivono a valle, specie all'abitato edolese. Onorevole Ministro, urge provvedere!...

A valle, torno a ripetere, vivono popolazioni laboriose che hanno perso la serenità e la tranquillità. Un nubifragio, in tempo prossimo, potrebbe seminare nella nostra zona, nella nostra valle — Dio ce ne scampi — nuove vittime.

Ho finito. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il collega Zanier, con la sua competenza di tecnico, in ordine alle dighe di bacini di ritenuta, ha citato il regolamento del regio decreto 1° ottobre 1931, n. 1370; so che è stato modificato nel 1960, ma so anche che pressochè immutati sono rimasti gli articoli 4, 6 e 15.

Dopo il disastro del Fréjus, in data 6 gennaio 1960, chi ha l'onore di parlarvi, per incarico della sua popolazione, che ha qui l'onore di rappresentare, in qualità di sindaco di Edolo, andava a scrivere, sul quotidiano provinciale, « Il giornale di Brescia » in data mercoledì 6 gennaio 1960: « Dopo il Gleno ed il Fréjus, pensando ai paesi dell'alta Valle Camonica ai piedi delle ciclopiche dighe, prima che arrivi la valanga d'acqua si può avvertire chi corre pericolo? ». Questo era il titolo e noi scrivevamo: « Le po-

popolazioni che vivono a valle dei bacini artificiali, all'ombra, si può dire, delle ciclopiche dighe, prodotto della tecnica e del genio umano, vivono perennemente in ansia e latente permane lo stato di rassegnazione per cui ognuno, conscio od inconscio del pericolo che sovrasta, anche ammettendo — Dio non voglia — il possibile disastro, depone la sua rassegnazione nelle mani della Provvidenza...

Se la rassegnazione impone l'accettazione di un male col rimettersi ad una volontà superiore, non par giusto che chi è preposto al bene pubblico non debba preoccuparsi di prevenire anche tale preoccupazione.

La scienza e la tecnica, il progresso unito all'esperienza hanno fatto grandissime cose. Le dighe vengono costruite con tutti gli accorgimenti possibili per offrire le maggiori garanzie ma, sembra almeno a noi, che i tecnici, pure prevedendo tutto il fattibile, non abbiano pensato all'"imprevedibile" per ricercare quel mezzo più idoneo che possa prevenire le conseguenze dell'eventuale disastro...

« Permane pertanto il punto interrogativo dell'imprevisto: del terremoto; dell'evento bellico; del soprannaturale che lasciano le popolazioni in costante apprensione nella loro passiva rassegnazione...

Si pensi a Temù, all'imbocco della Val d'Avio, ai paesi che scendono a valle fino e dopo Edolo. Si pensi a Cedegolo con la sovrastante diga del Poggia, nella strettoia della vallata omonima con il sovrastante lago d'Arno con capacità d'invaso di oltre 32 milioni di metri cubi d'acqua, al lago Salarno eccetera ed a tutte le altre comunità, in genere, poste ai piedi delle dighe.

Nel disperato caso non è proprio possibile far nulla? Anche durante la guerra, sia ammesso il confronto, le disastrose incursioni aeree venivano segnalate in anticipo alle popolazioni inermi con il preallarme e l'allarme in modo da permettere il porsi in salvo. Non è doveroso studiare qualcosa che possa, di fronte all'eventuale disastro, rendere possibile il minor numero di vittime?

Noi diciamo di sì: tanti e tali sono i ritrovati tecnici oggi in atto, insiti nelle dighe con strumenti di alta precisione che registrano temperature, dilatazioni, perdite di acqua, resistenza e compressione dei cementi armati, che il problema che noi andiamo a proporre ci sembra di facile soluzione».

Si tratta della « sirena diga », congegnata con sistema di cellule fotoelettriche.

Onorevole Ministro, legga questo articolo; se qualcosa di tal genere fosse stato messo in atto, i morti di Longarone sarebbero sicuramente stati molto, molto meno numerosi.

Non voglio dilungarmi in quanto questo articolo è stato da me mandato personalmente al Provveditorato alle opere pubbliche di Milano, al Genio civile di Brescia ed al suo Ministero. È necessario provvedere, onorevole Ministro. Oggi diventa un imperativo categorico: prevenire e non portare sui luoghi del disastro, purtroppo e dolorosamente, il cordoglio del Governo e della Nazione.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, grazie per avermi ascoltato. Onorevole Ministro, questo riassunto di note, di esperienza vissuta, lo faccia suo! Anche se molti progetti rimarranno in eredità a chi avrà il grave e responsabile compito di reggere, nel nuovo Governo, il Ministero dei lavori pubblici, signor Ministro, non rimandi la decisione di quei provvedimenti urgenti, quale questo che ho citato in modo particolare ed allarmante. Ella avrà compiuto un doveroso atto di giustizia verso la montagna, verso quella gente che non ha mai demeritato, e che è tuttavia considerata una cenerentola quando si tratta di provvedere!

Riceverà, signor Ministro, la perenne riconoscenza delle presenti e delle future generazioni, sono solo della Valle Camonica, ma di tutto il nostro Paese. (*Applausi dal centro-sinistra*).

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

C E N I N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è mia intenzione, con questo intervento, di richia-

mare l'attenzione del Senato e dell'onorevole Ministro su un problema che si riferisce innanzitutto ed in modo specifico alla Valle Padana, ma che di riflesso, se non direttamente, è di grande importanza economico-sociale per tutto il Paese. Si tratta di impostare in termini il più possibile aderenti alla realtà il problema della rete idroviaria padana, e in tale quadro quello particolare del progettato canale navigabile Ticino-Mincio.

Sul problema della rete idroviaria padana si è trattenuto ieri anche il collega senatore Lombardi. Esso è poi stato un po' sfiorato anche nella discussione del bilancio dei Trasporti; ma è soprattutto di competenza del bilancio dei Lavori pubblici. Premetto che non sono neppure lontanamente un tecnico o un competente di questa materia, e pertanto non dirò niente di mio se non riferito ad aspetti che possono essere captati o recepiti, e quindi risultare chiari, anche ad un profano della materia. Per la maggior parte, quindi, del mio intervento, mi riferirò agli studi che all'uopo, e molto diligentemente, sono stati predisposti da tecnici altamente qualificati.

Debbo subito rilevare al riguardo, e con compiacimento, che anche in Italia finalmente si è presa coscienza che questo problema deve essere affrontato al più presto. Altri Paesi, come è noto, ci hanno preceduto, favoriti certo anche da una diversa situazione geografica e dall'esistenza di fiumi navigabili, favoriti anche dal poter disporre di mezzi superiori ai nostri. Comunque noi siamo in ritardo. Ma oggi, nel contesto di uno sviluppo globale e duraturo della nostra economia, e dovendo guardare soprattutto al domani, non può mancare una seria e definitiva considerazione di questo settore. La risoluzione oggi si presenta dunque con carattere d'urgenza e in termini che chiamerei perentori. Infatti è noto a tutti quale sia l'incidenza dei trasporti sul costo delle merci. Si calcola che la via d'acqua riduca il costo del trasporto almeno alla metà, in confronto al mezzo ferroviario o stradale.

Ora, come ho detto, ad altri Paesi si offrono tali possibilità, e pertanto, se in pro-

sieguo di tempo le nostre industrie — e mi riferisco evidentemente a quelle industrie che hanno un marcato interesse in questo senso — non potranno disporre di eguali possibilità, si troveranno certamente in una situazione ben difficile, e forse senza alcuna alternativa se non il trasferimento al mare. La via d'acqua nella pianura padana assume pertanto ed ormai un ruolo determinante per l'avvenire economico-sociale di alcune zone, che sono, senza possibilità di dubbio, le più sviluppate industrialmente di tutto il Paese, e per quelle che gravitano intorno ad esse.

A questo proposito, estremamente interessante è lo studio e la relazione, che si debbono al professor Innocenzo Gasparini, ordinario di politica economica e finanziaria all'Istituto universitario di Venezia.

È risaputo ed assodato che l'adesione dell'Italia al M.E.C. costituisce un fattore dinamico di grande rilievo per il nostro sistema economico. Nel conseguente sviluppo, il ruolo delle attività industriali diventa assolutamente decisivo. Inoltre, nel complesso delle attività industriali, evidente è lo stretto legame tra le industrie di base e le industrie manifatturiere. Egualmente evidente è pertanto come sia indispensabile, ai fini del consolidamento delle strutture produttive già in atto, e per i successivi sviluppi, che quelle di base non abbiano costi superiori alla concorrenza estera.

Orbene, se, per la riduzione dei diritti e delle limitazioni quantitative effettuate dalla C.E.E., le industrie di base non si trovassero in grado di offrire i loro prodotti a prezzi eguali a quelli provenienti da altri Paesi, le industrie manifatturiere acquisterebbero evidentemente altrove.

Ma il fenomeno avrebbe conseguenze negative anche per queste ultime e sarebbe di ostacolo alla creazione di nuove iniziative, poichè note ragioni tecnologiche ed economiche stanno ad indicare nella vicinanza e coesistenza anche geografica dei due tipi una delle condizioni necessarie all'espansione di ambedue. Perciò, volendosi rendere conto dell'urgenza di porre le industrie di base in condizioni di parità con quelle concorrenti degli altri Paesi del M.E.C., non resta, nella

situazione attuale, che agire efficacemente sul sistema e sul costo dei trasporti.

Ora, la via d'acqua, se risponde a taluni requisiti, presenta il rimedio sicuro ed adeguato. È questa una realtà della quale si sono resi perfettamente conto gli enti pubblici locali e gli ambienti più responsabili del mondo economico e specificatamente di quello industriale. Appare pertanto inderogabile che il Governo ne affronti organicamente la soluzione; organicamente e secondo un piano generale: entro quel piano la realizzazione potrà procedere anche gradualmente, ma è ovvio che si debba partire da una visione complessiva. Ciò non significa che non si debbano tener presenti, nel giusto rilievo, le diverse iniziative portate avanti da tempo e con lodevole lungimiranza e tenacia dagli enti locali più direttamente interessati e più vicini alla realtà del problema, insieme alle rappresentanze di quelle categorie che lo vedono e lo sentono maggiormente.

Nessuna di tali iniziative può essere sottovalutata, ed ognuna risponde ad esigenze almeno parziali. Naturalmente, tra le stesse, vi è graduazione di importanza. Molteplici sono ormai i progetti e le proposte che provengono dai citati enti e rappresentanze, in Piemonte, in Lombardia, nel Veneto e nella stessa Genova.

Si intravede così finalmente e sufficientemente impostato tutto il grande disegno di una rete idroviaria padana abbastanza completa. Da Torino al Ticino e fino a Milano si potrà avere un canale navigabile per natanti da milletrecentocinquanta tonnellate, il quale si potrà collegare da una parte col Milano-Cremona-Po, attraverso il progettato canale Locarno-Milano, e dall'altra, attraverso il canale Ticino-Mincio, con Mantova e con Porto Levante sul Po di Levante.

Si tratta però di coordinare, ed è questa un'esigenza tecnica indeclinabile. In questo senso mi permetto di fare viva raccomandazione sia all'onorevole Ministro dei lavori pubblici sia ai magistrati per le acque di Venezia e del Po.

La rete idroviaria padana risulterà così a doppia strada: una per il Milano-Cremona-

Po, l'altra per il Ticino-Mincio. L'una non esclude l'altra; anzi, se in passato si discusse a lungo circa la scelta della soluzione più appropriata, ora appare evidente che i due canali sono entrambi necessari, dato l'intenso ed aumentato traffico derivante dal grande sviluppo economico. L'opinione prevalente è che non sarà certo un di più se Milano sarà collegata all'Adriatico per duplice via. Così pure non sarà errore se, previo il generale coordinamento del quale ho detto, si realizzeranno per prime quelle iniziative le cui progettazioni si trovano ad uno stadio più avanzato e che rispondono a più urgenti e inderogabili necessità.

Per quanto riguarda poi la legislazione in materia, pare a me che il vecchio testo unico del 1913 sulla navigazione interna possa considerarsi tuttora un valido strumento. Da esso nacque, del resto, quel progetto che i milanesi devono soprattutto al sindaco Caldara e che oggi soltanto sta avviandosi a realizzazione.

Ma, considerate — sia pure in modo molto sommario e come può essere fatto da un profano della materia — quelle che possono presentarsi come linee fondamentali di una rete idroviaria padana, interessa che sia portato a maggiore conoscenza del Parlamento il progetto del canale navigabile Ticino-Milano nord-Mincio. Viva sollecitazione in tal senso mi è venuta anche dal sindaco di Brescia, professor Bruno Boni...

G E N C O . Per farli tutti e due non ne avrete nessuno!

C E N I N IPresidente della società per azioni Idrovia Ticino-Mincio, la quale si propone la costruzione e l'esercizio del canale. Mi è caro anzi, in un'occasione come questa, daré al sindaco Boni il doveroso riconoscimento per il preminente suo impegno volto alla realizzazione di quest'opera. Egli ne ha intuito fin da principio la fondamentale importanza, e moltissimo indubbiamente si deve al suo intelligente e tenace interessamento ed impegno se già si è arrivati ad un ufficiale riconoscimento.

Debbo dichiarare inoltre che io parlo non soltanto a titolo personale ma anche a nome

dei colleghi senatori della provincia di Brescia, Roselli, Montini, Zane e Morino, nonchè del senatore Coppo, anch'egli di Brescia seppur eletto in un collegio del Piemonte.

Circa il canale Ticino-Mincio si è intrattenuto anche il senatore De Unterrichter nella relazione fatta alcuni giorni or sono sul bilancio dei Trasporti. Il problema appartiene veramente ai Lavori pubblici, come dicevo d'anzi, ma interessa evidentemente i Trasporti trattandosi di vie di comunicazione.

Ora è bene ricordare che per questa idrovia, con legge 13 ottobre 1962, n. 1485, è stata disposta l'iscrizione tra le vie navigabili di seconda classe, cioè quelle vie navigabili che riguardano fiumi, laghi e canali i quali, da soli o collegati tra di loro, costituiscono linee di navigazione interna che mettono capo a porti marittimi o parificati e giovino al traffico di un esteso territorio.

Infatti il progetto di massima aveva ottenuto un primo voto favorevole del Magistrato del Po in data 28 giugno 1960 e un secondo voto favorevole per l'assegnazione in seconda classe da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 15 dicembre 1960. Ha quindi superato tutta la trafila di un accurato esame di merito da parte degli organi competenti dello Stato e attualmente si trova in fase avanzata di progettazione esecutiva.

Ebbene, si tratta di caratteristiche e condizionalmente alla realtà quanto ha scritto il senatore De Unterrichter nella relazione sul bilancio dei Trasporti, e cioè che questa sarà la via di navigazione interna di gran lunga più importante del nostro Paese ed avrà importanza determinante per la vita della zona più industrializzata d'Italia. Sottolineo le parole dell'onorevole collega, « la via di navigazione di gran lunga più importante », ed aggiungo « la più urgente ». Ciò è facile a comprendersi e all'uopo mi richiamo a quanto ho detto poco fa a proposito delle industrie di base e del collegamento delle stesse con le industrie manifatturiere.

In Lombardia, ad un massiccio concentrazione di industrie di base corrisponde uguale concentrazione di quelle manifatturiere collegate alle prime da ragioni tecnologiche. Con l'aggiunta di altri fattori inerenti al si-

stema produttivo, vi si è formato tutto un complesso economico e sociale di alto livello, capace di un volume molto elevato di produzione, di reddito e di occupazione.

Ora, il progetto Ticino-Mincio presenta un vantaggio di rilevanza eccezionale: esso prevede cioè che il canale vada ad innestarsi su tutta la zona più industrializzata della Lombardia, attraversandola. Basta osservarne il tracciato. Questa è la ragione principale della sua superiorità su qualsiasi altro progetto di canale.

Si potrebbe fare una elencazione delle industrie ivi installate, ma ritengo che sia una situazione ben nota. Comunque, secondo i dati riferiti dal senatore De Unterrichter nella precitata relazione, avendo riguardo esclusivamente alle grandi e medie industrie di quel tipo, cui interessa il canale in modo vitale, soltanto intorno a Milano si contano 44 industrie metallurgiche, 8 siderurgiche, 9 grandi fonderie, 30 industrie chimiche, 18 fabbriche di laterizi, ecc. Ma il progettato tracciato del canale, mediante una lunghezza virtuale minima, dato l'esiguo numero di conche in rapporto al percorso, consentirà di allacciare direttamente al mare non soltanto i centri dell'industria pesante di Milano e viciniori (si pensi per esempio a Sesto San Giovanni), ma altresì Dalmine, Bergamo, Brescia e Mantova e ugualmente il Lago Maggiore e la Svizzera; permetterà inoltre, con ulteriore limitato finanziamento, di includere nel sistema i centri dell'industria di base e manifatturiera del Lago di Como, in particolare Lecco, quelli del Lago d'Iseo, con notevoli installazioni di industrie pesanti a Lovere, Darfo e Tavernola bergamasca, e di raggiungere altresì il Lago di Garda e conseguentemente il porto di Riva di Trento.

Il professor Gasparini, che già ho citato, ritiene che la realizzazione del progetto darà certamente modo di creare delle condizioni di concorrenza in tutto comparabili a quelle degli altri Paesi che già profittano di facilità di trasporti per via d'acqua. Egli osserva ancora che l'esperienza internazionale e anche quella, pure limitata, del nostro Paese sta a dimostrare che, per una larga gamma di materiali e di materie prime, di peso e volume elevato per unità, si ottengono riduzioni sul

costo di trasporto per tonnellata-chilometro superiori anche al 50 per cento. Però, per raggiungere certi massimi, bisogna che siano realizzate talune condizioni che egli specifica e cioè: che il canale possa essere solcato da natanti di 1.350 tonnellate; che l'intensità industriale della zona attraversata e servita non riguardi soltanto la parte terminale del canale; che si possa garantirne l'uso per trasporti durante tutto l'anno.

Ebbene, si tratta di caratteristiche e condizioni che il progetto di canale Ticino-Mincio esattamente prevede e garantisce. Infatti: per la portata esso si riferisce allo standard europeo: 1.350 tonnellate; per l'intensità del traffico è pacifico che la stessa situazione attuale, indipendentemente da ulteriori e future espansioni, realizza già un alto grado di industrializzazione anche per le zone rivierasche e non soltanto per la terminale. (Il volume di traffico iniziale è stato valutato intorno ai 12 milioni di tonnellate all'anno). Per l'uso durante l'intera annata non vi possono essere dubbi. Se si tiene poi presente che i natanti da 1.350 tonnellate sono idonei anche alla navigazione nel Mediterraneo, ne risulta un altro aspetto positivo di grande portata, cioè la possibilità di collegamento diretto, senza costosi trasbordi, tra la Valle Padana e i porti dell'Africa e dell'Asia minore.

Sommando insieme tutte queste caratteristiche e tutti questi vantaggi e tenendo presenti le nuove possibilità che saranno aperte al traffico della Valle Padana ci si può fare un'idea esatta della grande rilevanza del problema. Ma evidentemente, nella mia esposizione, mi sono riferito e limitato agli aspetti e alle notizie che mi sembrano più interessanti; non mi sono soffermato quindi su altri aspetti che, seppure di minor rilievo, hanno tuttavia un certo valore. Ma mi pare che dalla sola considerazione di quanto ho avuto l'onore di dire si possa trarre sufficiente argomento e giudizio di ciò che significa o significherà la realizzazione di questa opera e del posto preminente che essa occupa in un programma di rete navigabile della Valle Padana.

Ho già accennato alla Società per azioni, Idrovia Ticino-Milano nord-Mincio, costituita nel 1962, che si propone la costruzione e lo esercizio del canale. Ad essa hanno aderito 40 enti pubblici e 25 organismi industriali, privati e a partecipazione statale. Tra gli enti pubblici: 8 importanti Comuni, 7 Amministrazioni provinciali, 7 Camere di commercio.

La spesa prevista, esclusi i collegamenti con i laghi di Como, d'Iseo e di Garda assomma a 75 miliardi che, a norma del testo unico delle leggi sulla navigazione interna del 1913, dovrebbero gravare per il 60 per cento sul bilancio dello Stato. Si pensa a mutui a lunga e lunghissima scadenza per cui l'annualità di ammortamento dello Stato dovrebbe essere contenuta in una cifra di pochi miliardi all'anno.

Non pare quindi si tratti di difficoltà finanziarie invalicabili, pur tenuta nel debito conto la tensione attuale del bilancio dello Stato. Ad ogni modo l'opera e quindi la relativa spesa va considerata alla stregua di una indeclinabile necessità ed urgenza economica e sociale, per i motivi che ho avuto l'onore di esporre al Senato. Essa va considerata, nel quadro idroviario padano, come la realizzazione fondamentale della quale fruiranno non solo le aree geografiche ed economiche più direttamente collegate e interessate, ma altresì tutto il sistema economico della Nazione. Si tratta dunque di un investimento per infrastrutture ad altissimo livello e non dilazionabile, per il grave pericolo che siano pregiudicate le capacità concorrenziali di un apparato produttivo ad altissimo potenziale. Io mi astengo dal presentare ordini del giorno in proposito; mi sono limitato, così come ha fatto il collega Roselli, a presentare un'interrogazione sull'argomento. L'onorevole Ministro, senza dubbio, conosce il problema in tutta la sua vasta portata e, in sede governativa, penso e confido, esso dovrà avere tutta l'attenzione che merita. Il che non potrà, io ritengo, che portare ad un rapido avvio alla sua soluzione. (*Applausi dal centro*).

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

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

SCOCCIMARRO. Non si può — onorevoli colleghi — discutere oggi dei lavori pubblici senza che dinanzi a noi si levi la visione tragica della diga del Vajont. Un'imperiosa suggestione incatena i nostri pensieri, i nostri sentimenti, tutto l'animo nostro a quell'evento funesto, che ha trasformato in una « valle della morte » una delle nostre più belle ed operose vallate alpine. Alla nostra coscienza ed a quella di tutto il popolo italiano si pongono oggi interrogativi che ci turbano profondamente, ed a cui bisogna dare una risposta. Come è stato possibile che sia potuta accadere una così immane catastrofe, quando da anni quel pericolo era stato denunciato da scienziati e da tecnici, da organismi democratici e da enti locali, e dallo stesso costante allarme di quella popolazione montanara, che delle sue montagne ha pure una lunga esperienza? Come è stato possibile che per cinque anni siano state ignorate e trascurate le ripetute denunce e proteste, i ricorsi e le richieste ed invocazioni di interventi per sventare una così grave minaccia? Come è stato possibile che le pubbliche autorità centrali e locali non abbiano mai nemmeno tentato di dare una seria risposta a quelle istanze che pur si facevano sempre più pressanti ed urgenti, che anzi si sia addirittura perseguita faziosamente come un reato l'opera di chi, come noi comunisti, più di ogni altro si era fatto interprete di quelle istanze e di quell'allarme? Signor Ministro, a questi interrogativi oggi bisogna rispondere. Si accerteranno responsabilità e collusioni illecite, ma ormai è troppo tardi: la spaventosa tragedia si è compiuta.

A chi, come me, è stato fra quelle popolazioni colpite da così immane sciagura, non può essere sfuggito un elemento di particolare gravità: nessuno crede che la terrificante distruzione e la strage spaventosa che li ha colpiti siano dovute ad un evento fatale ed imprevedibile, che sfuggisse alla cono-

scenza ed alla volontà degli uomini; è diffusa invece l'impressione, e per molti la certezza, che quel flagello inaudito sia dovuto proprio a colpe e irresponsabilità di uomini, e che si sarebbe potuto e dovuto evitare. Orbene, i lutti e le rovine, per quanto gravi siano, se dovuti alla fatalità di eventi naturali imprevedibili, si possono subire e sopportare con dolore, ma con rassegnazione; ma quando si tratti di eventi che si potevano e dovevano prevedere e quindi evitare, ed invece non si sono preveduti nè evitati nonostante le denunce, le segnalazioni e gli avvertimenti in tal senso, ed accade poi l'allucinante tragedia di Longarone, allora l'umanità offesa non si rassegna, ma si ribella; e si ha la rivolta e l'esplosione del sentimento popolare che vuole giustizia.

La gravità di quei funesti avvenimenti, oltre che nella scomparsa di interi paesi e nello strazio di tante vittime umane, sta nella tremenda accusa che da quelle popolazioni oggi si leva contro i responsabili. E non si tratta di una inconsulta reazione popolare, ma di un consapevole giudizio che sorge da un'esperienza vissuta e sofferta per diversi anni. Oh! quanto è spregevole e vile il miserabile tentativo di chi anche in questa occasione si è tuffato a capofitto nella cloaca dell'anticomunismo, per cogliervi le più turpi calunnie e le più sudice menzogne, che possono servire solo ad intorbidare le acque e creare diversivi a gravi colpe e responsabilità, ad abusi e connivenze illecite, che stanno all'origine di tanto flagello e contro cui oggi si leva un'imperiosa esigenza di inesorabile giustizia. Gazzettieri senza pudore e senza scrupoli, asserviti alla prepotenza del monopolio, vanno scrivendo che la denuncia comunista non sarebbe altro che « macabra manovra » o « speculazione faziosa ». Respingiamo con sdegno e indignazione l'insulto volgare e la bassa calunnia. Quando si denunciano fatti concreti, la sola replica ammissibile è di dire se sono veri o

falsi. E se sono veri, come in realtà lo sono, la congiura del silenzio significa omertà, e quindi corresponsabilità; significa porsi da sé sul banco degli imputati e dei colpevoli.

Vi sono delle inchieste in corso per accertare la realtà e la verità, ed anche noi ne attendiamo i risultati. Ma a noi pare che la indagine tecnica e giudiziaria non basti, e che si debba estendere la ricerca al piano politico con un'inchiesta parlamentare, altrimenti non tutta la verità verrà in luce. Ed è veramente strano che i nostri accusatori, mentre dichiarano di voler conoscere la verità, nello stesso tempo lancino ogni sorta di insulti proprio contro chi all'accertamento della verità ha dato il maggior contributo. Così, ad esempio, si svaluta *a priori* come pura speculazione polemica quel « Libro bianco » da noi consegnato al Presidente della Repubblica, senza averlo nemmeno consultato, poichè se lo avessero fatto si sarebbero accorti che si tratta di una raccolta di documenti ufficiali. Sarebbero quelli dei documenti polemici? Ma no: in quei documenti vi sono elementi sufficienti, non per la polemica, ma per la condanna. E questa volta la cortina fumogena dell'anticomunismo non basterà più, come troppe volte in passato, per sfuggire alle proprie responsabilità.

Ebbene, per rispondere al drammatico interrogativo che a noi oggi si pone bisogna non solo spazzar via la cortina dell'anticomunismo, ma bisogna pure andare oltre lo steccato della tecnica dinanzi al quale ella, signor Ministro, sembra voler arrestarsi; bisogna, insomma, spingere lo sguardo a fondo nel substrato politico di questa dolorosa vicenda e cogliervi la causa prima ed originaria. La quale sta nella logica e nello spirito propri della politica dei grandi monopoli capitalistici, che è spirito di avventura e rapina, di prepotenza ed autoritarismo, di arbitrio ed illegalità, ed è perciò negazione della democrazia e dei fondamentali valori umani.

Tutti questi elementi appaiono nella incredibile storia della diga del Vajont. Invero, quando l'inchiesta tecnica vi avrà detto che in origine vi erano pareri discordanti di tecnici, questo solo dubbio non era forse motivo sufficiente per non correre il terri-

bile rischio di una così grave calamità? Invece no, si è andati avanti lo stesso. Questo è spirito di avventura. E poi, nella scelta fra i diversi e contrastanti pareri dei tecnici, come si spiega che sia sempre quello dei tecnici del monopolio che si impone contro quello di scienziati e di tecnici pure autorevoli, ed anche di maggior valore? Questo è spirito autoritario. Ed ancora, come si spiega che non si sia mai tenuto nessun conto della volontà delle popolazioni interessate e dei loro organi democratici rappresentativi, ai quali si è imposta la volontà autoritaria del monopolio? Questa è negazione della democrazia.

E qual era il motivo determinante di quella volontà? È stato detto apertamente: « Il rischio era stato bensì considerato in un primo tempo dai dirigenti e dai tecnici della S.A.D.E., ma poi nascosto e sottovalutato per non compromettere il successo finanziario dell'opera idroelettrica già in fase di realizzazione ». Ebbene, non è forse mostruoso che per motivi finanziari si sia accettato a cuor leggero il pericolo di esporre interi paesi alla distruzione e migliaia di persone alla strage? Si obietta che non si potevano prevedere conseguenze così gravi: non è vero, anche le conseguenze erano state previste e calcolate con precisione quasi scientifica. Infatti, il 21 febbraio 1961, sulla base di studi compiuti da valorosi geologi, sull'organo comunista « L'Unità » è stato pubblicato un articolo tecnico in cui si legge: « Una enorme massa di 50 milioni di metri cubi di materiale, tutta una montagna sul versante sinistro sta franando. Non si può sapere se il cedimento sarà lento o se avverrà con un terribile schianto... Quando il lago fosse pieno sarebbe un immane disastro per lo stesso paese di Longarone adagiato in fondo valle... ». Ebbene, proprio questo si è puntualmente verificato, con la sola differenza di molti milioni più di metri cubi di materiali precipitati, il che non muta in nulla la sostanza di quel giudizio, anzi lo rende ancor più valido. Ebbene, che cosa fa lo Stato? Invece di tener conto di quella segnalazione basata sullo studio di scienziati valorosi, si denuncia all'Autorità giudiziaria l'autrice dell'articolo, Tina Merlin, ed il giornale « L'Unità ».

Ma c'è di più: quando l'Autorità giudiziaria assolve l'autrice e il giornale, riconoscendo esplicitamente nella sentenza la validità e la fondatezza di quella tragica previsione, gli organi statali nel 1961 autorizzano l'invaso del lago al limite massimo: proprio ciò che si scongiurava di non fare. E non basta: chi ha dato quell'autorizzazione? Si dice che sia quella Commissione di collaudo che, nominata nel 1958, non aveva ancora redatto il collaudo definitivo nel 1961; e questo giudizio non è poi mai stato dato perchè mancava ancora quando è avvenuta la catastrofe, il 9 ottobre 1963. Cinque anni: come si spiega tale ritardo? Si dice che vi siano state divergenze ed opinioni contrastanti fra i membri della Commissione: pare che taluni di essi si rendessero conto del pericolo, ma non si è avuto il coraggio di esprimere nè un giudizio positivo, che molti non condividevano, nè un giudizio negativo, che non rispondeva alla volontà della S.A.D.E. Così, è questa volontà che di fatto si è imposta, e si è andati avanti anche senza collaudo. Ed allora si pone la questione: quali vincoli diretti o indiretti esistevano tra quei commissari e la S.A.D.E.?

C'è stato poi anche un esperimento scientifico nell'Istituto di idraulica dell'Università di Padova, dai cui risultati pare si potessero trarre delle utili indicazioni. Perchè quell'esperimento è rimasto segreto? Perchè un tecnico di quell'Istituto, per averne rivelato i risultati, è stato immediatamente arrestato, denunciato e sarà processato per direttissima? Io non conosco il signor Rizzato, ma a lui che per tal motivo ora è in carcere io desidero esprimere la mia piena solidarietà, per avere egli contribuito a far conoscere la verità.

Da tutto ciò appare evidente la completa subordinazione del potere politico dello Stato agli interessi ed alla volontà dei grandi gruppi monopolistici. E' sempre la volontà della S.A.D.E. che si impone e si sovrappone alla volontà di tutti, anche a quella dello Stato nei suoi compiti più gelosi, quali sono quelli della tutela e della salvaguardia della vita dei cittadini. Ebbene, onorevole Ministro, questo è un problema politico: come si può rispondere agli interrogativi cui ho dianzi accennato, se su tali fatti non si

fa un'inchiesta politica parlamentare? Opporsi a tale richiesta significa non volere che tutta la verità venga alla luce. Non è affatto necessario che l'inchiesta tecnica debba precedere l'inchiesta politica: le due inchieste sono indipendenti e possono procedere contemporaneamente. E così si eviterà che la prima possa eludere e far scomparire la seconda. Perciò noi insistiamo sulla proposta di inchiesta parlamentare: bisogna dare al Parlamento la possibilità di fare tutto il suo dovere verso il Paese.

A conferma di questa esigenza desidero richiamare un altro protagonista di questa tragedia: il Comitato per il progresso della montagna, costituitosi a Belluno, e nel quale operano insieme comunisti, socialisti, cattolici indipendenti, socialdemocratici e repubblicani. Questo Comitato ha presentato al Presidente della Repubblica un memoriale, di cui ho qui una copia. Anch'esso è la raccolta di una documentazione, senza alcun commento: i fatti parlano da sé, e sono di un'eloquenza insuperabile. Io mi limiterò per taluni di essi a farne un breve accenno.

Primo: si richiama l'attenzione dei pubblici poteri sullo « sfruttamento irrazionale ed incondizionato che la S.A.D.E. stava compiendo nelle valli montane. Le pubbliche autorità, o per impreparazione o perchè poste in soggezione dalla potenza economica del monopolio, non si sono mai sufficientemente rese conto delle grandi modificazioni, quasi tutte a carattere dannoso, che le opere del monopolio stavano portando a gran parte del territorio della provincia ». Si denuncia che l'intervento dello Stato non c'è mai stato, e così la potenza della S.A.D.E. non ha potuto essere frenata. In verità — dico io — si potrebbe anche dire che l'intervento dello Stato c'è stato, ma soltanto come strumento della volontà del monopolio.

Secondo: negli espropri delle terre per la creazione del lago artificiale i contadini espropriati subiscono ogni sorta di soprusi, di arbitri, di prepotenze e violazioni di legge; per essi non esiste alcuna tutela della legge e dello Stato. In una lettera di quei contadini ai parlamentari locali, in data 5 maggio 1959, si legge questa denuncia: « Ora noi, ammaestrati da precedenti amare esperienze, riteniamo indispensabile, particolarmente

te in questa fase, il vostro interessamento e intervento nelle sedi e nei modi che le SS.VV. riterranno opportuni, per moderare l'azione pesante e a volte prepotente della società in parola, e a garanzia di una soluzione della questione che contemperì, con le esigenze della utilizzazione, gli interessi altrettanto validi dei piccoli proprietari e della loro locale economia agricola». In conseguenza di tale situazione, il 5 maggio 1959 si costituisce il Consorzio tra capi-famiglia del comune di Erto-Casso (rogito del notaio dottor Saccol di Belluno) allo scopo di difendere la popolazione dalle azioni di sopraffazione della S.A.D.E., e dagli eventuali danni alle cose ed alle persone dovuti a franamenti e cedimenti delle sponde del lago.

Terzo: la S.A.D.E. rifiuta il pagamento ai Comuni dei sovraccanoni stabiliti dalle leggi del 1953 e del 1956 per l'utilizzazione delle acque; da ciò la necessità di un'azione per imporre alla S.A.D.E. il rispetto della legge, che le pubbliche autorità non sono in grado di ottenere nonostante i mezzi legali a loro disposizione, come la revoca delle concessioni.

Quarto: ricorso al Capo del Genio civile di Belluno per ricondurre la S.A.D.E. al rispetto delle leggi sulla sicurezza e l'incolumità della popolazione: l'intervento dell'ingegnere provoca gravi conseguenze a suo danno, perchè con particolare provvedimento egli viene immediatamente sospeso dalle sue mansioni e trasferito. Qui tutto è capovolto: è il monopolio che dispone di mezzi tali da controllare e decidere della carriera e della sorte dei suoi controllori, cioè dei pubblici funzionari preposti a garanzia del rispetto delle leggi.

Potrei continuare, ma questi fatti bastano a confermare un altro documento che risale al 1960, incluso nel « Libro bianco » consegnato al Presidente della Repubblica, nel quale si afferma che « non è più possibile fissare una linea di demarcazione tra i poteri dello Stato e i poteri del monopolio S.A.D.E., il quale si serve dei poteri dello Stato per legittimare ogni sopruso e ogni violazione di legge ».

Nei fatti indicati appaiono con brutale evidenza la prepotenza, l'arbitrio e l'illegalità della politica del monopolio. Orbene, qui

non si pongono soltanto questioni di responsabilità individuali, tecniche o amministrative, civili o penali; ma si pone anche il più vasto e generale problema politico e sociale dei rapporti che si stabiliscono fra i pubblici poteri e i gruppi monopolistici dominanti. E, nel caso specifico, si pone il problema di come sia stato possibile che l'interesse privato abbia potuto sovrapporsi all'interesse pubblico di quelle popolazioni, ed imporsi con una politica di rapina, che in questo caso è stata anche di pericolosa avventura. Quella rapina ha fruttato al monopolio elettrico centinaia di miliardi, però ha contribuito ad accrescere la depressione e la miseria delle zone montane. Il monopolio si è preso l'acqua, l'ha sfruttata, ma sono stati ignorati gli interessi dei Comuni, sono state violate le leggi, non sono stati pagati i doverosi risarcimenti, sono state trascurate le misure di sicurezza; in definitiva si sono compromesse la sistemazione idrica del paese e la difesa del suolo, e si è arrivati fino alla tragedia di Longarone.

Così si arriva al cuore politico del dramma vissuto da quelle popolazioni montane. Si accertino pure tutte le responsabilità individuali: è necessario farlo. Ma da tanta sciagura non avremo tratto alcun insegnamento, il sacrificio di tante vittime sarà stato vano se non andremo a fondo per cogliere la sostanza politica e sociale della questione. Ed è proprio questo che non si vuole fare quando si nega l'inchiesta politica parlamentare.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.*
Chi è che la nega al Parlamento?

S C O C C I M A R R O . Ella, onorevole Ministro, ha detto alla Camera dei deputati che per il momento non ritiene opportuno...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.*
Come risulta dagli atti, ho detto che ritenevo opportuno che questa decisione venisse presa dopo il 15 dicembre.

S C O C C I M A R R O . Ho già detto prima perchè non vi sia nessuna giustificazione logica di questo rinvio.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Se mi consente, io non ho detto: dopo l'inchiesta giudiziaria. Ho parlato soltanto dell'inchiesta ministeriale, quindi ho parlato del 15 dicembre.

S C O C C I M A R R O . Onorevole Ministro, lei l'inchiesta ministeriale la può condurre senza che nessuno le dia alcun disturbo, ma il Parlamento ha diritto di fare subito la sua inchiesta.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Chi ve lo ha negato?

S C O C C I M A R R O . Il Ministero dei lavori pubblici si trova in tale questione nella posizione dell'imputato, ed è strano che l'imputato nomini esso una Commissione per accertare i limiti delle sue colpe. Ecco perchè il Parlamento deve dire la sua parola; il Ministero dei lavori pubblici è seriamente compromesso.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. La Commissione è formata dal Presidente del Consiglio di Stato e da tre membri nominati dal Presidente del Consiglio nazionale delle ricerche.

S C O C C I M A R R O . Ma chi ha nominato la Commissione?

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Il Ministro dei lavori pubblici.

S C O C C I M A R R O . E allora mi permetta di dirle che in questo momento non doveva essere il Ministro dei lavori pubblici a fare tale nomina. Comunque, io sostengo che non vi è nessuna ragione di rinviare l'inchiesta parlamentare.

Non si può accettare la tesi sostenuta da autorevoli organi di stampa, secondo cui « non si deve mescolare la politica ad una sventura, che tutti ci rattrista egualmente », perchè è proprio la politica che sta all'origine di quella sventura. « Sarebbe mostruoso — si dice ancora — se qualcuno volesse trarre un profitto di parte dai morti, sepolti e non sepolti », ma ancor più mostruoso sarebbe — dico io — che per un interesse di parte non si volesse far venire in piena luce

tutta la verità. Solo questo può essere il motivo di chi avversa od ostacola l'inchiesta parlamentare, e noi lo respingiamo decisamente. E questo non per « cedere ad impulsi e precipitazioni », di cui pure ci si accusa, ma proprio « per agire con ordine », come i nostri stessi accusatori consigliano di fare.

Agire con ordine significa incominciare dall'inizio di questa storia, cioè dalla prima autorizzazione ministeriale, che è un atto amministrativo e politico insieme. Ebbene, se è vera la notizia data dal ministro Sullo che quell'atto porta la data dell'ottobre 1943, noi ci troviamo di colpo in pieno romanzo giallo. C'è veramente da rimanere sbalorditi: si è dimenticato quale situazione esisteva in Italia nell'ottobre 1943? Era da poco avvenuta la fuga del re e di Badoglio da Roma, e si era avuta l'aggressione e l'occupazione tedesca. Il Paese si trovava in quel mese di ottobre 1943 nel momento più grave di una catastrofe nazionale, in cui insieme all'occupazione nazista si scatenava nel Paese la guerra civile. In quel momento tutti eravamo dominati da una tempesta di sentimenti, passioni e preoccupazioni per i pericoli che minacciavano il nostro Paese. Ebbene, in tale situazione che fa la S.A.D.E.? Si preoccupa della concessione per la diga del Vajont. Ed approfitta del caos e della torbida situazione di quel momento per strappare quella prima autorizzazione. La cosa è talmente enorme che si stenta a crederlo. E poi, chi avrebbe dato quell'autorizzazione? In quel tempo esisteva il governo di Salò, ma a Roma c'era il Comitato centrale di liberazione nazionale, che riusciva ad esercitare clandestinamente un certo controllo nei Ministeri. Io facevo parte di quel Comitato, ed a me pare assai strano e difficile che in quel momento e in quella situazione funzionasse regolarmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè di quei funzionari una parte era andata al Nord, altri erano nascosti a Roma per sfuggire ai tedeschi ed ai fascisti, e dei rimanenti solo qualcuno continuava ad andare al Ministero. In tali condizioni, che può aver dato quell'autorizzazione?

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Mi permetta, senatore Scoccimarro, anche perchè lei possa svolgere meglio le sue tesi:

dopo il dibattito alla Camera ho voluto esaminare personalmente tutti gli atti di quella seduta. Risulta che in quella seduta vi furono da 20 a 22 argomenti all'ordine del giorno; risultano i nomi dei presenti e degli assenti e risultano anche i brogliacci della discussione. Quindi si può discutere su un piano di legittimità morale od altro, ma il fatto esiste.

C A R U S O . E quanto è durata la seduta?

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Vi è segnato anche questo: la seduta sarebbe durata dalle 9,30 alle 11,30. (*Commenti dalla sinistra e dall'estrema sinistra*).

S C O C C I M A R R O . Onorevole Ministro, io pongo solo una questione: ricordo che nel primo governo Bonomi dopo la liberazione di Roma, se la memoria non mi inganna, fu presa una decisione che invalidava tutti gli atti compiuti sotto il regime del governo di Salò. Ora, io pongo una questione: quella decisione era legittima, era giuridicamente valida? Il problema è serio, perchè si tratta di un vizio d'origine dello stesso atto di nascita della diga del Vajont.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. L'atto di nascita, senatore Scoccimarro, è il decreto.

S C O C C I M A R R O . Ma l'autorizzazione è l'atto iniziale, senza di che non poteva mettersi in moto il meccanismo che ha portato al decreto.

Tutto ciò rivela che già all'origine di quella sciagurata diga appaiono delle ombre su cui è necessario fare luce. C'è veramente da rimanere esterrefatti, perchè in base a quella autorizzazione di dubbia validità ed al conseguente decreto lo Stato deve poi aver dato contributi di miliardi alla S.A.D.E.: si dice che siano 30 miliardi. Io non so se la cifra sia esatta, ma lei, onorevole Ministro, dovrebbe saperlo. Sorgono qui degli interrogativi gravissimi: chi è responsabile di tutto ciò? Se l'autorizzazione esiste con quella data, ci sarà pure qualcuno che l'ha firmata: qual è il suo nome e cognome? Può il Parlamento essere estromesso dall'accertamento di tale verità? Impossibile.

Ed ora, signori, passiamo a 20 anni dopo: dall'ottobre 1943 all'ottobre 1963. La S.A.D.E. è divenuta l'Enel-S.A.D.E., ma le cose non cambiano: vediamo come essa si muova nelle ultime settimane che hanno preceduto la catastrofe. Io non ripeto ciò che è stato già rivelato alla Camera dei deputati su taluni episodi del giorno 8 ottobre: telefonate segrete, proposte di bloccare il movimento stradale, consigli di evacuare il bestiame, eccetera. È impressionante e significativo che nessuno si sia preoccupato della salvezza della popolazione: nè l'Enel-S.A.D.E., nè le pubbliche autorità. Ma qui io voglio dire qualcosa di nuovo: una voce di allarme non è mancata, ed è venuta dal Comune di Erto-Casso. Si era però da tempo abituati a considerare come « allarmismo » suscitato da facinorosi agitatori comunisti ogni voce di prudenza e di precauzione, e così si è continuato a respingere ogni denuncia di pericolo. Ma c'è un fatto nuovo, rimasto finora ignoto, di cui io sono venuto a conoscenza ad Erto-Casso, dove mi sono trovato il giorno 12 ottobre.

Io ho qui la foto-copia di quattro documenti di estremo interesse: un verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Erto del 3 agosto; una lettera dell'Amministrazione comunale di Erto alla Enel-S.A.D.E. del 2 settembre; la risposta dell'Enel-S.A.D.E. del 12 settembre; un manifesto del Comune di Erto dell'8 ottobre, cioè un giorno prima della catastrofe. Se si esaminano questi documenti si possono fare alcune osservazioni di particolare interesse. Nel verbale di deliberazione si lamenta l'insufficienza delle misure protettive da parte dell'Enel-S.A.D.E., persino in previsione di danni molto più limitati di quelli poi avvenuti. Nella lettera del comune di Erto all'Enel-S.A.D.E. si denuncia il crescente aggravarsi del pericolo della frana, e si sollecitano provvedimenti, misure di sicurezza e di precauzione. Nella risposta dell'Enel-S.A.D.E. al Comune si rimprovera di fare delle « affermazioni azzardate » ed in sostanza si invita a smetterla di fare dell'allarmismo; si negano i pericoli denunciati e la loro gravità, dandone persino la spiegazione tecnica in questi termini: « In particolare l'abitato di Erto, situato a quota molto più elevata del massimo invaso, è in situazione statica che in nessun

caso può essere influenzata dalla presenza del serbatoio eccetera ». Questo si diceva solo due settimane prima del crollo della frana.

Ma l'8 ottobre, cioè un giorno prima del disastro, avviene un fatto nuovo: ad Erto viene affisso un manifestino dattilografato, col titolo « Avviso di pericolo continuato », nel quale si legge: « Si avverte che è prudente allontanarsi dalla zona che va dal Goro oltre Pineda fino alla diga ». Chi non ha la visione delle località indicate forse non può intendere il significato esatto di quelle parole: in sostanza si consiglia di allontanarsi per prudenza dalla zona nelle vicinanze della diga, tanto che si parla solo di Casso e non di Erto, che dalla diga è più lontano. Si indicano, invece, senz'altro come pericolose le più immediate prossimità del bacino, e si avvertono « in modo particolare » i pescatori di non scendere sulle rive del lago, perchè possono formarsi delle ondate paurose capaci di travolgere ed annegare anche il più esperto dei nuotatori... Altro che esperti nuotatori! Oggi Pineda non esiste più, e così pure S. Martino altre località, ben oltre i limiti indicati nel manifesto. Ed anche Erto, che pure secondo il giudizio dell'Enel-S.A.D.E. doveva ritenersi al sicuro, oggi piange i suoi morti. Infine, c'è in quel manifesto questa importante dichiarazione: « Enel-S.A.D.E. ed autorità non si ritengono responsabili per eventuali incidenti che possano accadere a coloro che sconsideratamente si avventurino oltre i limiti sopra descritti ». Il che significa che ci si ritiene responsabili degli « incidenti » accaduti al di qua di quei limiti. Altro che « incidenti »! Anche su questo versante si sono avuti diverse centinaia di morti ed interi paesi distrutti!

La lettura di quei documenti rivela lo spirito e l'atmosfera in cui svolge quella drammatica corrispondenza. Si avverte negli amministratori comunali un senso di inquietudine e di disagio, di timidezza e di imbarazzo, di preoccupazione e di impotenza, come chi si trova fra l'incudine e il martello: da una parte c'è la pressione della popolazione che sente ed intuisce il pericolo, dall'altra c'è l'atteggiamento imperioso ed autoritario dell'Enel-S.A.D.E., che respinge quei timori co-

me delle esagerazioni infondate. Ed in quella controversia la Prefettura tace: non ha nulla da dire. Quei poveri amministratori comunali si sentono come presi nella stretta di una morsa da cui non sanno come uscire: si lamentano con l'Enel-S.A.D.E. di non avere ricevuto risposta a loro precedenti lettere su di una così grave questione, e quelli non si curano nemmeno di spiegarsi o giustificarsi, come se si trattasse di sollecitatori molesti. Si rivolgono al Prefetto per sapere quali siano i limiti dei loro poteri a proposito di una ordinanza emessa, poi revocata, e che si doveva rimettere sempre per le stesse questioni di misure di emergenza: qui appare lo smarrimento degli amministratori locali abbandonati a se stessi, il che rivela la carenza dell'autorità prefettizia.

E quando ci si domanda come mai quella povera gente, che pure era consapevole del pericolo grave cui era esposta, non abbia reagito con maggiore energia, bisogna pensare alle continue assicurazioni che le venivano date contro ogni allarme, all'oppressione esercitata dal monopolio, all'intimidazione di chi pretendeva di scoprire la sobillazione comunista dietro ogni giusta richiesta e rivendicazione. Anche questo è un frutto avvelenato dell'anticomunismo. Autorità pubbliche ed enti privati erano dominati da una specie di timore riverenziale verso la potenza del monopolio, che si imponeva a tutto ed a tutti, ed a cui nessuno poteva opporsi o ribellarsi. L'infortunio capitato all'ingegnere capo del Genio civile di Belluno per aver richiamato la S.A.D.E. al rispetto della legge era un ammonimento per chiunque avesse osato fare altrettanto.

S U L L O, *Ministro dei lavori pubblici*.
Quando è avvenuto questo?

S C O C C I M A R R O. L'episodio è citato nel documento consegnato dal Comitato della montagna di Belluno al Presidente della Repubblica. Credo che risalga al 1961, ma non ne sono certo: comunque le do senz'altro copia di quel documento, e lei può accertare i fatti in tutti i particolari.

In questa atmosfera di soffocante oppressione si salvano solo alcuni organismi demo-

cratici, come il Consiglio comunale di Erto e quello provinciale di Belluno. Mi dispiace di non poter dire altrettanto del Consiglio provinciale di Udine, al quale ho sentito rivolgere critiche vivaci per aver rifiutato il suo interessamento, nonostante che il bacino della diga ed il Comune di Erto-Casso si trovino nel territorio della provincia di Udine.

T E S S I T O R I . In questi giorni è stato pubblicato il testo integrale della lettera dell'Amministrazione provinciale, che è ben diverso da quell'interpretazione che fu data all'inizio.

S C O C C I M A R R O . Il Comune di Erto-Casso fa parte della provincia di Udine. Può darsi che la competenza fosse della Prefettura e non del Consiglio provinciale, ma di fronte a questioni di tale gravità esso avrebbe potuto prendere qualche iniziativa, come ha fatto il Consiglio provinciale di Belluno.

Ovunque e sempre si devono lamentare ritardi, imprevidenze, insufficienza di misure di sicurezza, eccetera. Persino nel manifesto dell'8 ottobre affisso nel Comune di Erto si promette che l'Enel-S.A.D.E. metterà a disposizione i mezzi per lo sgombero delle zone in esso indicate, ma quei mezzi non devono essere mai arrivati, perchè il giorno dopo è avvenuta la catastrofe. Quel documento è tuttavia di grande importanza poichè esso è la prova di una precisa responsabilità, ed è pure il riconoscimento che qui si pone un problema di risarcimento dei danni. Pertanto io propongo al Governo che, sul piano patrimoniale, siano prese le seguenti misure:

1) Fermare il pagamento dell'indennizzo espropriativo — capitale e interessi — da parte dell'Enel alla S.A.D.E. Poichè l'Enel è soggetto ad azioni di risarcimento del danno da parte dei terzi danneggiati, l'Enel stesso dovrebbe chiedere nella competente sede giudiziaria il sequestro conservativo presso se stesso delle somme che è tenuto a versare alla S.A.D.E. ai titoli predetti (cioè per indennizzo espropriativo): e ciò a garanzia del diritto di rivalsa dell'Enel verso la S.A.D.E. per

le somme che sarà condannato a pagare per risarcimento dei danni.

2) Denegare il contributo previsto per la costruzione della diga del Vajont, e ripetere dalla S.A.D.E. gli importi di tale contributo eventualmente già corrisposti.

3) Predisporre un disegno di legge che autorizzi l'Enel a retrocedere alle società elettriche gli impianti già avocati e per i quali non sia concesso il collaudo da parte delle autorità competenti, con detrazione, dall'indennizzo stabilito in favore dell'impresa, dell'importo che può essere attribuito all'impianto retrocesso.

Onorevoli senatori, al di là delle questioni di responsabilità individuali che si devono pure accertare, io ho cercato di richiamare la vostra attenzione sul problema politico e sociale che sta al fondo della tragedia del Vajont, e cioè sui rapporti che si sono creati nel nostro Paese fra i pubblici poteri e le forze economiche dominanti: questo è il motivo essenziale della nostra proposta di inchiesta parlamentare. La catastrofe spaventosa che si è abbattuta su quelle popolazioni ha gettato una luce improvvisa sopra un mondo ancora oscuro e poco conosciuto, cioè su di un sistema di rapporti politici e sociali che rimane tuttora in ombra, ma nel quale tuttavia noi tutti viviamo. Una intuizione di questa realtà l'ha avuta anche Luigi Salvatorelli, che su « La Stampa » del 17 ottobre scriveva: « La catastrofe del Vajont, col sacrificio di tante vite umane e di intere civiche convivenze, sarebbe un disastro totalitario — una specie di "strage degli innocenti"... — ove non venisse inquadrata, al di là delle responsabilità individuali, in una ricerca di deficienze e di anomalie dell'Amministrazione pubblica o di interessi pubblici; al di là anche di tale ricerca, in un esame di coscienza del nostro costume politico, sociale, morale ».

A suo modo lo scrittore ha intuito che qui c'è una realtà nuova da far venire in luce, ma non si tratta soltanto di anomalie o deficienze oppure di costume morale — come egli dice — bensì della logica propria dei grandi monopoli privati. Egli confonde ed identifica l'impresa capitalistica individuale

e la grande impresa monopolistica, che per il suo illimitato potere economico e politico ha caratteristiche proprie ed una propria logica di azione e di sviluppo. Nessuna impresa non monopolistica potrebbe avere il potere e la possibilità di fare quello che ha fatto la S.A.D.E. Questa distinzione è essenziale, ma essa sfugge al Salvatorelli; perciò egli si rifugia nella questione morale e crede di trovare qui la soluzione del problema. La realtà è ben diversa, ed in tale realtà noi dobbiamo guardare a fondo per cogliere il vero problema del nostro tempo, che è quello dei grandi monopoli capitalistici con le loro leggi oggettive, il loro spirito e la loro logica di assoluto predominio. Bisogna colpire i singoli responsabili, ma bisogna colpire anche quella logica. Questo è il problema che si pone. Questa è la giustizia che, prima ancora dell'aiuto materiale, ci chiedono i superstiti del Vajont.

Onorevoli colleghi, quando si va lassù, e ci si affaccia alla piana desolata dove un tempo era Longarone, una visione allucinante vi riempie l'animo di sgomento e di orrore. Interi paesi scomparsi senza lasciare traccia di sé, nemmeno le macerie delle case e degli opifici. Migliaia e migliaia di persone scomparse, di cui in gran parte non si sa nemmeno dove siano i loro resti umani. E al di sopra di quel vasto cimitero senza vita, come uno spettro livido e terrificante, si leva la tragica diga del Vajont, incubo e maledizione di quella povera gente, divenuta quasi simbolo di una forza malefica, a cui tutti lassù danno un nome: la S.A.D.E. E contro la S.A.D.E. invocano giustizia.

Io mi sono trovato ad Erto il 12 ottobre, il giorno in cui si sono fatti i funerali alle nove vittime fino allora recuperate: si calcolava che le perdite fossero di circa 300 persone, ma erano tutte in fondo al lago e non si potevano ripescare. Io ho partecipato ai funerali: la scena alla quale ho assistito non si può facilmente dimenticare. Nel piazzale antistante all'edificio nel quale si trovavano le nove bare stava una folla silenziosa, immobile, dallo sguardo cupo e triste; in un gruppo separato stavano le « Autorità ». Quando le bare sono state portate fuori, accompagnate dal pianto e dalle grida di disperazione di conoscenti e familiari, un assessore ha rivol-

to la parola in dialetto alla popolazione, invitando a venire avanti chi voleva « stare più vicino ai nostri morti ». Nessuno si è mosso: nell'immobilità di quella povera gente, nel loro sguardo duro e severo, si avvertiva una muta e terribile accusa. Ho avuto allora la sensazione precisa che quel distacco fra la popolazione e le « Autorità » era in realtà una frattura profonda tra il popolo e lo Stato. Questo è apparso ancora più evidente quando si sono mossi i camion sui quali erano state caricate le bare: all'improvviso la popolazione presente si è precipitata dietro i camion, lasciandosi alle spalle senza troppi riguardi il gruppo delle « Autorità ». Così si è espresso un severo giudizio di condanna.

Il funerale si è avviato verso il paese, e per via si è accodata tutta la popolazione: quella gente seguiva i suoi morti piangendo e invocando giustizia.

Giustizia: sono i morti ed i vivi che ce la chiedono: sono i morti e i vivi che ce l'impongono come un imperioso dovere morale.

Noi dobbiamo fare il nostro dovere; dobbiamo avere il coraggio di guardare in faccia la realtà, tutta la realtà. Dobbiamo ripetere a noi stessi le parole che, sulla porta dell'Inferno, il Poeta ripete a se stesso:

« Ogni viltà convien che qui sia morta ».
(*Vivissimi applausi dall'estrema sinistra. Molte congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Ugo d'Andrea. Ne ha facoltà.

D ' A N D R E A U G O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ieri alla Camera doveva essere presentata una proposta di legge del Ministero dei lavori pubblici, proposta n. 555, che, per una rapida scorsa che ho potuto dare al testo, a me pareva un ampliamento, una modifica o un inserimento nella legge n. 167. La proposta non è stata poi presentata, forse per la fretta eccessiva...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Non è stata discussa.

D ' A N D R E A U G O . Comunque vi erano, mi sembra, dei difetti di procedura

determinati da eccessiva fretta; non vi era nemmeno una relazione, ed era stata distribuita in un testo ciclostilato. Il nostro eminente collega Ruini ha parlato della nostra produzione giuridica, della nostra produzione di leggi nello Stato italiano, come di una inondazione. Per quello che riguarda il Ministero dei lavori pubblici, si può affermare che l'inondazione diventa un'alluvione, diventa anzi un diluvio. Lei, onorevole Sullo, sembra dominato dal desiderio, che può essere lodevole, di dar prova del suo dinamismo, della sua intelligenza che nessuno le nega.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*.
La ringrazio.

D'ANDREA UGO. Queste qualità, però, possono diventare dei difetti quando si esercitano nel campo della legislazione, con quella tormentosa volontà di fare del nuovo che lei ha dimostrato appena ha messo piede nel palazzo di Porta Pia. Mi permetto di ricordare che lei vi è entrato il 20 marzo 1962 e che già il 18 aprile, e cioè meno di un mese dopo, abbiamo avuto la conclusione del lungo iter della legge 167, che prese in un primo momento il nome di legge Ripamonti, ma che poi è parso più esatto chiamare legge 167. Ma immediatamente dopo, onorevole Ministro, senza tener conto affatto di questa legge 167 che dava ai Comuni poteri amplissimi in favore dell'edilizia popolare ed economica, il suo Ministero faceva pubblicare, con decreto di urgenza, un nuovo Piano regolatore per la città di Roma.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*.
Senatore D'Andrea, mi permetta di interromperla. Lei non era nel Senato allora e non ha responsabilità personale; però vorrei ricordarle che la 167 è stata approvata all'unanimità dai Gruppi politici al Senato e io non ho la responsabilità di averla proposta: ho soltanto la responsabilità, e veramente ne sono lieto, di averne fatto affrettare l'approvazione in uno dei due rami del Parlamento, senza alcun dissenso da parte del suo Gruppo. Questo non tocca lei personalmente.

D'ANDREA UGO. Onorevole Ministro, lei tocca assai spesso questo tasto e le dirò che è molto abile nel toccarlo. Ma ormai quel che è fatto è fatto. La 167, benefica o malefica che sia, è una legge dello Stato. I suoi consiglieri, però, quando le hanno suggerito di pubblicare il decreto del 18 giugno 1962 non si erano accorti della legge del 18 aprile che poteva dar luogo alla formulazione di un vastissimo comprensorio demaniale. La legge per l'edilizia popolare ed economica per essere applicata a Roma ha costretto il Comune a preparare circa 75 piani particolareggiati. Perciò essa innova profondamente sul piano che è stato adottato, per sua volontà, solo il 18 dicembre 1962. Perché allora ella ha emanato il decreto-legge del 18 giugno con il quale ha anche violato la libertà comunale? In quella occasione ella ha messo in difficilissima condizione un eccellente funzionario, il Consigliere di Stato Diana che era, allora, il Commissario al Comune. Egli lesse, al Comune, all'inizio della nuova Amministrazione, nel giugno 1962, una relazione di una gravità eccezionale?

GIGLIOTTI. Difende il suo piano?

D'ANDREA UGO. Difendo l'autonomia dell'Amministrazione comunale e questo dovrebbe essere anche compito suo: Non esiste un mio piano, senatore Gigliotti; esiste un piano che è stato elaborato da numerose Commissioni che hanno lavorato per quattro anni con la partecipazione di tutti coloro che potevano avere una qualche competenza nella materia. Il piano uscito dal Comitato di elaborazione tecnico o C.E.T. da me presieduto era favorevole al punto di vista del centro come delle sinistre della vecchia amministrazione. Il progetto di piano fu però modificato, nel primo semestre del 1958, dal Consiglio comunale che aveva l'autorità per farlo: il Gruppo di maggioranza relativa prese tale iniziativa e fece adottare un progetto modificato nel giugno 1959. Ma io non voglio fare la difesa del piano del 1959. Voglio solo dire che il piano del 1952, fatto approvare dai cinque tecnici che l'onorevole Ministro ha chiamato presso di sé e poi assegnati al Comune, non ha tenuto conto

della legge del 18 aprile 1962. I grandi esperti non si erano accorti di tale legge.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Non è esatto.

D ' A N D R E A U G O . Lo dimostrerò: tutto ciò ha portato a gravissime conseguenze: alla paralisi tra l'altro del centro della città. Lei sa, onorevole Ministro, che il piano del dicembre 1962 avrebbe dovuto essere approvato, per dichiarazioni che sono state fatte da tutti i responsabili, a cominciare da lei, in pochissimi mesi.

La legge n. 167 però, che si sarebbe dovuto applicare entro l'ottobre 1962, ha bloccato il lavoro degli uffici, il Piano regolatore è stato sospeso, le cinquemila osservazioni sono ancora da esaminare dalla Commissione consiliare, nulla è ancora pervenuto, dopo un anno, al Ministero dei lavori pubblici. Perché lei, dunque, emanò il decreto del giugno? Perché ferì l'autonomia del Comune?

G I G L I O T T I . Bisognava fare scattare di nuovo le norme di salvaguardia!

D ' A N D R E A U G O . Onorevole Gigliotti, con l'approvazione del piano del 1959, sarebbero scattate di nuovo le norme di salvaguardia, perchè il nuovo progetto, con le varianti già approntate dagli uffici in esecuzione dei suggerimenti del Consiglio superiore, innovava profondamente sul Piano del 1959.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Risponderò dopo.

D ' A N D R E A U G O . In realtà si voleva punire la vecchia Amministrazione di avere modificato il piano vecchio C.E.T. Onorevole Ministro questi interventi ministeriali, quando si fanno come quello dell'onorevole Togni, che nel 1960 ha speso, per il comune di Roma e per le Olimpiadi di Roma — che erano un grande evento nazionale — circa 60 miliardi, sono accettabili; ma quando l'intervento arriva come il suo, e viola l'autonomia del Comune senza apportare nessun beneficio alle esauste finanze del Comune (per-

chè ormai non c'è nemmeno più un bilancio, non si sa nemmeno più che cosa sia l'amministrazione del comune di Roma e l'amministrazione delle sue aziende municipalizzate), allora lei comprende, onorevole Ministro, che le rimostranze sono logiche e legittime.

Comunque, io tengo a dirle, perchè forse non è abbastanza noto, che il piano del 1959 fu modificato, alla fine del 1957, con la Commissione dei 9 nominata dalla Commissione generale, per volontà precisa del suo predecessore al Ministero dei lavori pubblici, onorevole Togni.

Quindi, vi sono tre politiche che voi, esponenti del Ministero dei lavori pubblici, di uno stesso partito, avete fatto: una politica Togni, per un piano di non espansione all'est; una politica Zaccagnini, che ha insabbiato tutto, fino alla « relazione fiume » (una relazione senza dubbio pregevolissima) del 21 novembre 1961, che esprimeva un parere difficile ad afferrare nei suoi particolari, ma che in sostanza, negli ultimi periodi, diceva che, quando fossero attuate le varianti richieste, il Piano era da considerarsi valido. È venuta poi la sua azione rivoluzionaria, perchè lei evidentemente è più giovane, più dinamico...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. È troppo poco per essere rivoluzionario!

D ' A N D R E A U G O . Ma è abbastanza per tutto confondere sia pure per dar prova di una volontà innovatrice.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Se le rivoluzioni fossero soltanto questo, sarebbero una cosa molto normale!

D ' A N D R E A U G O . Il Consiglio comunale, prima e dopo il 18 dicembre, è stato diligentissimo nell'esecuzione dei suoi compiti, ma, come ho detto in precedenza, l'iter assai laborioso e la necessità di applicare la legge n. 167, hanno impedito finora che quel Piano potesse tornare al Ministero dei lavori pubblici.

Ora le domando, onorevole Ministro; se lei avesse lasciato libero corso al piano del 1959, non avrebbe consentito al Comune

di applicare la legge n. 167 in tutto l'est della città che era rimasto impregiudicato, con le sue aree di riserva nei previsti centri direzionali di Pietralata e Centocelle?

In questo modo il piano avrebbe avuto attuazione, il suo *iter* si sarebbe compiuto e la legge n. 167 avrebbe dato, ai partiti che lo desideravano, ai gruppi che lo desideravano, e allo stesso Ministero, tutta quella espansione all'est che è proprio nel desiderio della coalizione politica che oggi governa il Comune e che lei e i suoi consiglieri hanno tanto incoraggiato fino a far rievocare il piano del 1959.

Ho voluto dimostrare che la rapida successione dei provvedimenti e delle leggi nuoce alla città e al buon andamento dell'amministrazione. Riconosco tuttavia che, dal marzo 1962 ad oggi, la sua posizione ha tenuto naturalmente conto delle nuove tendenze che si sono rivelate nel suo partito e che hanno portato alla fase di attesa del Governo Leone. Vi è oggi, rispetto alla politica della proprietà urbana e dell'edilizia, una tendenza che si può chiamare oltranzista dei comunisti e dei socialisti, e una tendenza più moderna che parte dalle conclusioni della Commissione Zaccagnini e che tiene conto del parere del C.N.E.L. Ma lei, nel commentare, nell'altro ramo del Parlamento, le conclusioni del C.N.E.L., ha lamentato che quel consesso abbia espresso delle critiche alla « cosiddetta » — dice lei — generalizzazione dell'esproprio. Ma guardi che non si tratta di « cosiddetta » espropriazione. Nel nuovo progetto di legge urbanistica che lei ha fatto immediatamente seguire, nell'estate scorsa, ai provvedimenti frettolosi ai quali ho accennato, lei onorevole Ministro ha previsto un generale e totale esproprio del territorio edificabile a mano a mano che si passa dalla fase del piano generale ai piani particolareggiati...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*.
Nelle zone di espansione!

D ' A N D R E A U G O . Ci mancherebbe altro che si espropriassero le zone già costruite!

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*.
Senatore D'Andrea, mi perdoni: devo dar'è atto che lei è stato tra i più moderati nella polemica, ma molti hanno invece lasciato credere che si volesse togliere la casa alla gente ed espropriare tutto, anche all'interno del centro urbano.

D ' A N D R E A U G O . Questo può far parte di espedienti polemici discutibili, ma io ho sempre detto quel che è obiettivamente accertato e nulla di più. Lei difatti conferma che intravede l'esproprio delle zone di espansione urbana e delle aree su cui insistono costruzioni a carattere provvisorio.

Ma, vede, onorevole Sullo, in Italia non viviamo in un fase normale e tranquilla della nostra vita: sono scese in campo forti masse di manovra, per aggravare, ad esempio, la crisi edilizia. E ciò è assai diverso dalle influenze dei « grandi monopoli ». E, infatti, insieme alle pretese malefatte della S.A.D.E. illustrate or ora dall'onorevole Scoccimarro, noi dovremmo tener conto, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi, di quel che può costare la collettivizzazione della proprietà con milioni e milioni di deportati e di morti nel periodo staliniano della rivoluzione. Uno storico autorizzato e specializzato della storia della rivoluzione sovietica, il Chamberlain, (vedi i due volumi pubblicati da Einaudi), afferma in un libro dal titolo « L'età del ferro in Russia » che morirono in Ucraina 5 milioni di contadini per la guerra che fu condotta contro di essi allo scopo di arrivare alla collettivizzazione della terra. Noi vediamo, attraverso le attuali difficoltà dell'agricoltura sovietica, che la collettivizzazione agricola, dopo 46 anni, non ha ancora raggiunto i suoi obiettivi.

Qui ci sono in lotta due sistemi: il sistema dell'economia libera (ma abbiamo, ancora, in Italia, un sistema di economia di mercato?) e il sistema dell'economia collettiva. È chiaro che l'economia libera ha i suoi inconvenienti. Ma per l'attuazione dell'economia collettiva si mettono in moto delle fortissime masse cittadine le quali turbano l'andamento della cosa pubblica e la libertà di vaste categorie di cittadini.

Io ho ricevuto, e probabilmente lo conoscerà anche lei che è così diligente, perchè lo avrà avuto nel suo ufficio, il numero di aprile di una rivista britannica (*International and Comparative Law Quarterly*) che contiene un saggio di Bernard Rusten sulle leggi sovietiche per l'edilizia. A me interessa rilevare solo pochissimi dati. Nell'aprile del 1917, Lenin, scendendo in una stazione finlandese, dopo il suo viaggio in un vagone piombato attraverso la Germania, enunciò le sue tesi e, tra di esse, quella di nazionalizzare tutta la terra del Paese. Lei, naturalmente, non pensa...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Lei ha detto giustamente che non sarebbe ricorso ad espedienti di polemica che confondano: lei ha il diritto adesso di esporci le sue opinioni sulla nazionalizzazione della proprietà terriera in Russia; ma noi non vogliamo espropriare per nazionalizzare, bensì per restituire.

D ' A N D R E A U G O . Io volevo mostrare la logica di un sistema, quella logica che così appassionatamente, dall'altra parte della barricata, ha esposto l'onorevole Scoccimarro, e nessuno poteva non sentire la commozione che c'era in lui per avvenimenti che hanno ugualmente commosso noi. Ma c'è una logica del sistema che agisce anche nei Paesi cari all'onorevole Scoccimarro. Difatti, appena Lenin arrivò al potere, nell'ottobre del 1917, subito, con decreto 4 novembre, fu emanata la legge per l'espropriazione di tutta la terra.

Ora guardi alla successione degli avvenimenti: il 28 agosto 1918, dopo pochi mesi, fu disposta l'occupazione degli edifici, con l'abolizione della proprietà privata, in tutti i centri cittadini con più di diecimila abitanti; subito dopo fu sospeso il pagamento dei fitti che furono congelati e poi aboliti nel 1921.

Nel 1930 si arrivò anche all'abolizione delle cooperative d'affitto e delle cooperative di costruzione. Il problema non si pone in Italia, ma la rapida successione delle drastiche misure descritte può dimostrare che, quan-

do si fa una scelta di tal genere, si può andare molto oltre sulla via della rivoluzione.

Comunque, onorevole Sullo, io posso dirle, perchè ho esaminato molti documenti, molte pubblicazioni e sono in genere diligente nel mio lavoro, che nessun Paese dell'Europa occidentale, con la sola eccezione dell'Olanda che ha una particolare configurazione geografica, ha adottato l'esproprio obbligatorio generalizzato dei suoli urbani, per la parte naturalmente edificabile. Quindi l'Italia si metterebbe pericolosamente all'avanguardia in questo campo e non certo per avanzare sulla via della normalità economica.

Lei mi domanderà forse: « perchè lei ha avanzato tante critiche retrospettive sul mio intervento del giugno 1962 per dare un nuovo piano regolatore alla città di Roma? Che danni ha recato la trasformazione del piano del 1959 nel piano del 1962? ». Io le dico subito i danni gravissimi, di cui lei non è responsabile perchè, essendo appena arrivato al Ministero dei lavori pubblici, non ha potuto pensare alle straordinarie conseguenze del nuovo piano che veniva suggerito e fatto pubblicare, con decreto d'urgenza, dai cinque pentarchi che sono chiusi nella torre d'avorio della loro irresponsabilità totale.

Un danno grave e immediato è stato quello della sospensione dei lavori che dovevano agevolare il traffico cittadino. Io andai nell'inverno del 1961 dal prefetto Diana e gli dissi: « Avete 20 miliardi a disposizione (perchè l'Amministrazione Ciocetti si era preoccupata di ottenere un ulteriore prestito di 20 miliardi per concludere le opere iniziate per le Olimpiadi del 1960); volete continuare i sottopassaggi sul Lungotevere, volete fare la strada del Corso d'Italia, che è una strada di grande scorrimento per congiungere il nord all'est della città? ». Egli mi rispose che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non dava più la precedenza a quei lavori.

Siamo alla fine del 1963 e tutto è rimasto fermo perchè con le norme del nuovo piano del dicembre 1962 si sono modificati i tempi di esecuzione dei lavori.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Non l'hanno informata bene...

D ' A N D R E A U G O . No, io sono bene informato...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Si vede che coloro che le hanno dato le informazioni non l'hanno informata bene. La ragione di questi ritardi non ha a che fare col piano; nella replica gliela dirò. Si tratta di fatti che sono assolutamente estranei al piano. Se lei mi parla dei sottovia di Corso d'Italia, eccetera, certamente non c'entra il piano. (*Interruzione del senatore Gigliotti*).

D ' A N D R E A U G O . Le ripeto che il piano da lei fatto adottare prevede i lavori sul Lungotevere alla fine del secondo tempo e cioè fra dieci anni. L'attrezzatura del Lungotevere, l'attrezzatura necessaria della Colombo e dell'Olimpica, non sono volute dai cinque architetti i quali vogliono fare quello che non si può fare: l'asse attrezzato e i nuovi quartieri all'Est. Per questi lavori occorrono mille miliardi distribuiti in dieci anni. Nessuno può darceli ma intanto non si completa l'attrezzatura della vecchia città, non si completa la serie delle opere del 1960 sulle due sponde del Tevere e sulla grande via, dalle mura al mare, perchè altrimenti si avrebbe una gravitazione della città verso ovest. Questo è il maggiore pericolo, pare, per i grandi teorici della « Pentarchia ». Essi non vogliono dare a Roma, alla città vivente, la possibilità di sviluppare il suo traffico, di vivere la sua vita, perchè non vogliono che la città vada a ovest. Essi sono i soli custodi della dogmatica urbanistica. Si arriva all'assurdo di non fare l'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino per il quale si sono spesi 60 miliardi perchè si vuole che la città vera esploda e tutte le iniziative si volgano a Est. Si vuole — da quegli architetti — che la città salti a Est.

Altre teoriche follie hanno fermato la metropolitana perchè per sei anni hanno impedito che si potesse passare per il centro cittadino. Sono 30 anni che c'è la legge per

la metropolitana e non si possono cominciare i lavori perchè nella lotta delle tendenze non si può prendere mai una decisione. Quando finirà tutto questo? Forse nel 1980. E quando avremo la biblioteca? Quando i palazzi giudiziari? Quando il riordinamento di Tordinona che io feci deliberare nel 1957?

Un altro grave danno provocato dal mutamento del piano, consiste nell'aumento di previsione della popolazione, che è stata portata dai 3 milioni circa, che noi volevamo, ai 4 milioni e mezzo ora previsti. Questa è una misura di una estrema gravità.

Io ho letto in questi giorni un rapporto enormemente istruttivo del compagno Ilyacev, perchè ormai bisogna aggiornarsi anche sui testi del comunismo...

G I G L I O T T I . Era ora!

D ' A N D R E A U G O . Io ho sempre studiato i vostri testi e li ho sempre ripudiati fermamente, come lei ripudia fermamente i principi liberali. Ma bisogna conoscere per respingere.

È un rapporto — quello di Ilyacev — di 61 pagine dattiloscritte nella traduzione italiana: un rapporto che è stato fatto al Comitato centrale del Partito dopo il XXII Congresso del P.C.U.S. Ho notato che Ilyacev mostra grande severità per lo spostamento tumultuoso della popolazione e della mano d'opera. Leggo questa mattina su un giornale di Napoli questo titolo: « La fuga dal sud di 2 milioni di meridionali fuggiti nel nord », evidentemente per correre dietro al miraggio del miracolo economico. Questo è un fatto gravissimo: voi volete pianificare, volete riformare, volete programmare tutta l'economia, ci volete dare delle norme precise sui nuovi modi di vita, ma, signori, volete pensare che anche la mano d'opera, che anche il contenimento della popolazione nei loro vecchi territori hanno importanza ai fini della vita economica del Paese?

Ilyacev dice che « non è possibile tollerare questo vagare in su e in giù della manodopera » e che bisogna stare al proprio posto di lavoro. Ad un certo punto il relatore sovietico si domanda: « perchè non si stabi-

lisce un sistema secondo il quale le vacanze estive e la locazione delle case siano godute soprattutto da coloro che hanno lavorato di più? ». Provatevi, onorevoli colleghi comunisti, ad esporre teorie di questo genere in Italia, dove esiste — secondo voi — questa spaventosa tirannia dei grandi monopoli! No, qui esiste la pressione delle masse e sono le masse che producono i tiranni.

« Ci sono molte proposte, aggiunge Ilyacev, per ridurre i benefici goduti dai fannulloni e dai pigri ». (Non vi è ancora la libertà di scioperare in Russia, nemmeno oggi con il regime liberalizzante di Krusciov). Ilyacev prosegue: « Questa è la nostra regola socialista: chi lavora meglio riceve molto, chi lavora male riceverà poco ». Quindi non esiste più la norma della distribuzione dei beni secondo i bisogni, esiste quella dell'attribuire i benefici secondo il proprio rendimento.

Nel resoconto del discorso di Ilyacev a questo punto si legge: « Prolungati applausi ». Io non so se sarebbe possibile a lei, onorevole Sullo, esporre tra prolungati applausi principi di questo genere nel Parlamento italiano.

Ma in tale documento si dicono delle altre cose molto interessanti (questa è forse una divagazione, signor Presidente, ma lei mi scuserà), come questa per esempio: « La formazione di un piano scientifico e di una moralità comunista è impossibile senza una lotta contro l'ideologia religiosa ». Questo lo dico per lei, onorevole Ministro, che appartiene ad un partito cattolico ma è importante che tutti lo sappiano.

Ilyacev conclude in modo anche più perentorio: « La religione deve essere combattuta dalla militante, aggressiva propaganda atea ». Ecco come, ripeto, la logica di certi sistemi collettivistici può portare molto in là anche in questo campo.

E torniamo al piano di Roma e ad un'altra grave conseguenza provocata dal Piano 1962. onorevole Sullo. Si è dimenticato che noi avevamo fatto un piano intercomunale che doveva servire alla elevazione economica e produttiva di tutto il territorio dei

Comuni contermini, insieme con il territorio di Roma. Doveva servire all'industrializzazione del territorio, da Civitavecchia alla fascia pedemontana e alle valli del Sacco, del Liri e dell'Aniene, sino alla piana di Latina. Noi avevamo il « tirannico » pensiero, che ci è stato rimproverato, di voler costituire una fascia frenante della immigrazione. Era una fascia di lavoro e di produzione, perchè voi sapete che non è possibile prendere provvedimenti di autorità; li potrebbero prendere soltanto loro (*indica l'estrema sinistra*) e forse per questo essi hanno una certa possibilità di successione al potere, perchè si chiede oggi da tutti di restituire autorità allo Stato che presenta dei vuoti paurosi.

Ebbene, che cosa è avvenuto del piano intercomunale, onorevole Ministro? Io le rivolsi una interrogazione nel mese di agosto, alla quale chiedevo risposta scritta, ma siamo alla fine di ottobre e non ho avuto ancora questa risposta. È vero che lei è stato occupato in tante importantissime cose.

Perchè le rivolsi quella interrogazione? Perchè notavo che il fenomeno della migrazione interna era divenuto più che preoccupante, drammatico. Roma, tra il 1948 ed il 1960 è aumentata quasi costantemente di circa 40 mila unità all'anno. Nei primi otto mesi del 1963, onorevole Ministro, vi è stato un aumento di 63.877 cittadini. Alla fine dell'anno 1963 saremo aumentati di 80 mila unità. Dovete pensare ad una città, come Perugia, ma non la bella e illustre Perugia, ma una massa tutta povera e bisognosa di case e di lavoro, che entra nella città di Roma ogni anno. Ditemi se è possibile lasciare che questo fenomeno si sviluppi, senza nessun freno e nessuna remora.

Ebbene, questo fenomeno influisce su tutti i problemi cittadini, esso rende impossibile la soluzione di tutti i problemi della città, impossibile un minimo equilibrio dei bilanci, impossibile la circolazione, che è totalmente imbottigliata; impossibile l'approvvigionamento dell'acqua, impossibile lo sviluppo e il funzionamento delle aziende municipalizzate, impossibile la costruzione di

scuole adeguate, di ospedali, impossibile la sicurezza pubblica. Non vi è la possibilità per la polizia di riconoscere e identificare i colpevoli di reati; impossibile soprattutto, alla lunga, il rispetto del centro storico, il rispetto del carattere ambientale di certi quartieri, impossibile quel minimo di equilibrio, che pareva stesse tanto a cuore agli architetti impegnati a sinistra, tra la città monumentale, antica, rinascimentale e barocca e anche ottocentesca e la città nuova, che si annuncia con i suoi desolanti profili di cemento e di case prefabbricate, nell'immediato futuro. Dove si vede, onorevole Ministro, che un principio infallibile, rivelato da un filosofo tedesco, quello della « eterogenesi dei fini », viene a punire totalmente la nuova Amministrazione della città. I « pentarchi » presumevano di salvare Roma da tutti i malanni. Essi, lasciandoli fare, avranno distrutto l'equilibrio, la fisionomia e il carattere della città di Roma.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore D'Andrea, mi permetta, lei è favorevole alla programmazione economica regionale da cui discende la programmazione urbanistica?

D ' A N D R E A U G O . Il piano intercomunale? Certo sono favorevole, e l'ho detto, perchè deve servire a decongestionare la città e a conservarle, in qualche modo, il suo equilibrio.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Senatore D'Andrea, lei è diligente ma è anche molto intelligente: la programmazione urbanistica territoriale è una conseguenza di una programmazione economica. Lei crede alla programmazione economica per il Lazio?

D ' A N D R E A U G O . Io credo che si debba fare una programmazione economica per tutto il territorio che gravita economicamente attorno a Roma. Penso che si debba sviluppare un piano di industrializzazione del Lazio e anche oltre (vedi l'Abruzzo), con mezzi straordinari per consentire alla città di

Roma di conservare il suo carattere, che purtroppo già non è più quello del primo ottocento e neppure dell'inizio del nuovo secolo. Ma come potrebbe esserlo? Fino al 1870 Roma era descritta come una città morta.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. È una preziosa affermazione, a me basta questo riconoscimento.

D ' A N D R E A U G O . Perchè? Forse vi è qualche intenzione polemica verso il mio Partito che è contro la Regione?

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Non intendo certo crearle degli imbarazzi con il suo Partito.

D ' A N D R E A U G O . La ringrazio. E voglio concludere con una nota ottimistica. I cinque architetti per quanto esagitati non potranno fare tanto male, perchè le acque del Tevere sono pigre e indifferenti alle rivoluzioni. Le rivoluzioni a Roma è difficile farle; e non solo quelle politiche ma anche quelle edilizie e urbanistiche. Quindi sono in sostanza ottimista, onorevole Ministro, per quanto giustamente preoccupato. Io ammiro molto i gesuiti, per quanto liberale e per quanto apprezzi la polemica che ha fatto Bertrando Spaventa tra il 1855 e il 1857 contro il padre Bresciani e contro Taparelli D'Aze-glio. Io sono ammiratore dei gesuiti perchè sono un conservatore e quindi detesto le rivoluzioni che hanno sempre combattuto i gesuiti. Ebbene i gesuiti amavano dire: « Va adagio fratello perchè io ho fretta di arrivare ». I gesuiti raccomandavano di andare adagio. E lei, invece, onorevole Ministro, ha mostrato una grande fretta, senza dubbio mossa e promossa dal sentimento encomiabile di rimuovere le acque, di fare qualcosa di nuovo, di soddisfare le insorte aspettative. Ma veda, è molto difficile operare bene in questi casi, perchè facendo molto in fretta non si arriva mai, tutti i termini dei problemi si confondono e tutto si arresta. Lei sa assai meglio di me che nessuno potrà dare a Roma i mille miliardi necessari per

eseguire il piano faraonico del 1962; nessuno potrà dare a Roma gli altri mille miliardi che sono necessari per colmare il *deficit* che ormai arriva a 60 miliardi ogni anno e la somma dei debiti che supera ormai i 420 miliardi. Il *deficit* delle sole aziende municipalizzate è arrivato a 25 miliardi per l'A.T.A.C., 8 miliardi per la S.T.E.F.E.R., e 4 miliardi per la Centrale del latte. Quindi mi duole di doverle dire che lei è costretto a subire la legge del contrappasso dantesco. Lei ha voluto fare una rivoluzione, e invece ha determinato la paralisi della città di Roma.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.*
Non è esatto, non è vero.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 12,55*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari