

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 19 OTTOBRE 1963

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI  
e del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . .	Pag. 2939
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . .	2939
Presentazione di relazione . . . . .	2939
Trasmissione . . . . .	2939

##### Seguito della discussione:

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

ADAMOLI . . . . .	2996, 3009
ANGELILLI . . . . .	3000
BARBARO . . . . .	2988
CARELLI . . . . .	2999
CHIARIELLO . . . . .	2970

FRANZA . . . . .	Pag. 2968
GENCO . . . . .	2950
GRASSI . . . . .	3006
GUANTI . . . . .	2996
INDELLI . . . . .	3003
MONNI . . . . .	3007
PACE . . . . .	2992
PASQUATO . . . . .	2983
RODA . . . . .	2941
SALERNI . . . . .	2997
SCHIAVONE . . . . .	3006
SPEZZANO . . . . .	2959
SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	2942 e <i>passim</i>
ZACCARI . . . . .	2994

##### GESTIONE AMMINISTRATIVA DEL SEGRETARIO GENERALE DEL C.N.E.N.

Annunzio di presentazione del rapporto della Commissione d'indagine:	
PRESIDENTE . . . . .	2940

**GESTIONI DI AMMASSO**

Annunzio di presentazione di documento  
relativo alla situazione delle gestioni di  
ammasso dei prodotti agricoli . . . Pag. 2940

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Seguito dello svolgimento (*vedi* Disegni di  
legge).

**INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . Pag. 3013  
Annunzio di risposte scritte . . . . . 2940

—  
**ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte**  
scritte ad interrogazioni . . . . . 3017

## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**PRESIDENTE**. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**GENCO**, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

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

### **Annunzio di disegno di legge trasmesse dalla Camera dei deputati**

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

« Integrazioni e modifiche alla legge 5 ottobre 1962, n. 1431, recante provvedimenti per la ricostituzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 » (235).

### **Annunzio di presentazione di disegni di legge**

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

*Baldini:*

« Applicazione dell'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 831, al fine del collocamento in ruolo speciale transitorio degli insegnanti ciechi di musica e canto » (236);

*Carelli, Bernardinetti e Angelilli:*

« Inserimenti dei rappresentanti dell'Assoziazione nazionale famiglie caduti e di-

spersi in guerra nei Consigli direttivi istituiti presso le rappresentanze provinciali dell'O.N.I.G. in virtù del disposto di cui all'articolo 4 della legge 3 giugno 1950, n. 375, e nel Consiglio di amministrazione della stessa Opera nazionale per gli invalidi di guerra » (237).

### **Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deli- berante**

**PRESIDENTE**. Comunico di aver deferito i seguenti disegni di legge in sede deliberante:

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

Deputati MARZI Fernando ed altri. — « Modifica dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 1957, n. 1295, istitutiva dell'Istituto per il credito sportivo » (193), (previo parere della 1ª Commissione);

*alla 8ª Commissione permanente (Agricoltura e foreste):*

BARTOLOMEI e MONETTI. — « Integrazioni alla legge 18 ottobre 1961, n. 1048, relativa all'Ente autonomo per l'irrigazione della Val di Chiana » (197).

### **Annunzio di presentazione di relazione**

**PRESIDENTE**. Comunico che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Rubinacci ha presentato la relazione sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (173 e 173-bis).

**Annunzio di presentazione di documento relativo alla situazione delle gestioni di ammasso dei prodotti agricoli**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, in relazione agli impegni assunti in sede di discussione dello stato di previsione del suo Dicastero per l'esercizio finanziario 1963-64, ha trasmesso, in data odierna, la situazione economico-finanziaria delle gestioni di ammasso dei prodotti agricoli e di quelle dei cereali e dell'olio di importazione, affidate dallo Stato all'organizzazione feder-consortile.

Gli atti anzidetti sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

**Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Annunzio di presentazione del rapporto della Commissione di indagine sulla gestione amministrativa del Segretario generale del C.N.E.N.**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che, con apposita lettera, mi è stato inviato dal Ministro dell'industria e del commercio il rapporto della Commissione di indagine sulla gestione amministrativa del Segretario generale del C.N.E.N.

Avverto che, trattandosi di un documento molto voluminoso, esso non potrà essere distribuito in serata. La relazione sarà peraltro a disposizione degli onorevoli senatori alla ripresa dei lavori e gli allegati nel più breve tempo possibile.

Comunico altresì che mi è stato testè consegnato dai senatori Spagnolli, Bussi,

Messeri e Turani lo studio da essi condotto tempo addietro sugli aspetti della ricerca scientifica e della gestione del Comitato nazionale per l'energia nucleare. Ritengo che anche tale studio possa interessare gli onorevoli senatori, per cui si provvederà a farne fare delle copie che saranno anch'esse distribuite al più presto a chi ne farà richiesta.

**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 » (156 e 156-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati) e seguito dello 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, e dello svolgimento delle interpellanze nn. 55 e 57 e delle interrogazioni numeri 160 e 165.

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

**G E N C O** , *Segretario:*

« Il Senato,

mentre rivolge un plauso ed un ringraziamento all'Esercito ed ai Vigili del fuoco che, nella zona devastata di Longarone, con altissima abnegazione, si sono incessantemente prodigati nelle operazioni di soccorso, di recupero delle vittime ed ancora nel porre le basi, per primi, di una rinascita delle località tragicamente cancellate,

impegna il Governo a predisporre ed attuare, nel più breve tempo possibile, un piano organico di ricostruzione integrale

delle vallate distrutte, articolato sulla base delle seguenti premesse:

a) garanzia assoluta dalle minacce delle dighe esistenti nella zona;

b) indennizzo immediato dei danni materiali;

c) ripristino delle industrie già esistenti e garanzia di lavoro per coloro, emigranti temporanei la più parte, che intenderanno, anche in segno di deferente omaggio ai troppi parenti perduti, riportare la vita e la civiltà nelle desolate terre investite dal cataclisma.

Fa infine voti che ogni procedura burocratica sia il più possibile snellita, compatibilmente coi legittimi accertamenti, e che sia dato pubblico rendiconto di quanto sarà fatto dallo Stato, da Enti pubblici e da privati, perchè quel che è destinato cumulativamente ai soccorsi ed alla ricostruzione giunga puntualmente a destinazione e pervenga allo scopo senza disperdimento alcuno ».

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

**R O D A .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche allo scopo di non ripetere cose già dette nell'altro ramo del Parlamento, a me sembra di poter dire che gran parte degli intervenuti in quel dibattito si sia trovata consenziente nel ritenere che, nel quadro ormai indispensabile di pianificazione economica, il ruolo del Dicastero dei lavori pubblici debba considerarsi preminente. E ciò allo scopo di incidere con la dovuta prontezza sui gravi squilibri settoriali e sulle profonde riforme di struttura di cui necessita la società italiana. Di qui la necessità, finalmente, di leggi organiche, le cui premesse fondamentali devono tuttavia ricercarsi nella riclassificazione — e questo mi sembra il punto di partenza della questione — delle competenze del Ministero stesso, nell'allargamento anche, se vogliamo, delle sue attribuzioni, insomma

in una revisione completa ed organica, in una moderna messa a punto dello strumento esecutivo, senza di che si rischierebbe, come è avvenuto nel passato, di procedere per tentativi, di disperdere gli sforzi, di raggiungere tardivamente, e certamente con maggiore incidenza di oneri, gli obiettivi che noi vogliamo prefiggerci, obiettivi che ormai debbono essere ben presenti nella matura coscienza del legislatore.

E, onorevoli colleghi, valga un solo esempio per suffragare il mio asserto, cioè a dire l'importanza da attribuirsi alla messa a punto degli strumenti per l'esecuzione dei piani che ci appresteremo ad eseguire. Un solo esempio che, se non è certo tra i più categorici, è certamente tra i più significativi, se non altro per il suo contenuto altamente drammatico e quindi umano: alludo, come voi tutti avrete compreso, al settore della circolazione stradale che coinvolge — sono i dati ufficiali del 1962 — oltre 320 mila incidenti stradali di cui circa 10 mila mortali, rilevati però come incidenti mortali avvenuti all'atto del sinistro; mentre in realtà, secondo statistiche in nostro possesso che sono state abbondantemente discusse alla Conferenza di Stresa del settembre scorso, gli incidenti mortali verificatisi nel 1962 nel nostro Paese, intervenuti a seguito di disgrazie stradali, non sono i 9.600 catalogati nelle statistiche ma ascendono a ben 17.820; vale a dire gli incidenti mortali verificatisi nell'arco di tempo dei 30 giorni dall'avvenuto sinistro, oltre 220 mila feriti. Ma, quel che è peggio, secondo lo studio del relatore di Stresa sull'infortunistica stradale, dottor ingegner Cesare Biffi, l'Italia, anche in questo campo, detiene un primato non certamente invidiabile, se, come è corretto fare, si riporta il numero degli incidenti stradali e il numero dei deceduti non tanto alla popolazione — rapporto che non avrebbe alcun senso — e nemmeno al numero dei veicoli circolanti, ma, come è stato fatto nelle statistiche straniere prese in considerazione alla Conferenza di Stresa, al numero delle vettu-

re-chilometro. Ebbene, noi deteniamo il triste primato di 29,8 morti ogni cento milioni di veicoli-chilometro, contro i 13 morti del Belgio, i 12 della Francia, i 9,9 della Germania e i 5,6 della Gran Bretagna, per tacere degli altri Paesi europei. È uno stillicidio di sangue che meriterebbe una maggiore attenzione in quest'Aula.

Voglio brevemente fare alcune considerazioni nell'ambito di questo settore.

Anche in tal campo c'è più che mai bisogno di unificazione e coordinazione. Infatti tale settore, che interessa da presso l'incolumità dei cittadini del nostro Paese, è ancora oggi distribuito irrazionalmente fra ben tre Ministeri: il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dell'interno e il Ministero dei trasporti. Io domando a voi, onorevoli colleghi, se ha senso una circolazione stradale alimentata da ben 7 milioni di veicoli a motore, compresi naturalmente i veicoli a motore a due ruote, la cui responsabilità direzionale è di tutti e di nessuno. Ecco la tragica importanza del problema che deve essere risolto razionalmente, soprattutto unificando le direttive e accentrando in un unico Ministero.

Io ho letto, con estrema attenzione, l'intervento veramente interessante che ella, onorevole ministro Sullo, ha fatto a Stresa. Le debbo dire che, purtroppo, e sottolineo il purtroppo, non posso essere d'accordo con lei per quanto riguarda la creazione di un Ministero della motorizzazione, pur essendo di indiscussa importanza, accentrando in sé tutta la motorizzazione. Se, non altro per il fatto che nel nostro Paese, a forza di creare Ministeri non tutti necessari ed utili, quando ci si trova ad aver bisogno di un Dicastero veramente necessario ed utile ci si deve accontentare di una — e una mia modesta proposta — Direzione generale, che sia però nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici e che accentri in sé tutto il caotico settore della circolazione stradale. Anziché del *bouquet*, ci dobbiamo accontentare del fiorellino; ma sarebbe già sufficiente poter disporre del fiorellino...

**SULLO**, *Ministro dei lavori pubblici*. Io ho voluto fare questa proposta per dimostrare che non agivo per chiedere l'accentramento presso il mio Ministero di certi compiti. Quel che occorre è che ci sia una polizia stradale funzionalmente a disposizione del Ministero, e nello stesso tempo che questo Ministero abbia anche l'esercizio del regime delle patenti. Se invece ci sono tre Ministeri, il problema non è risolto.

**RODA**. È esatto, e lei mi ha preceduto. Io infatti volevo giungere a queste conclusioni, essendo stato da lei molto più autorevolmente preceduto nella Conferenza di Stresa. Ma, dicevo, in mancanza di un Ministero accontentiamoci di una Direzione generale, di un organo accentratore, che abbia però la responsabilità dell'intero settore. Naturalmente la disciplina del complesso deve essere esercitata nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, che è il più congeniale e preparato, ed è il Ministero che oggi controlla, attraverso l'A.N.A.S., gran parte della rete stradale. Dovendo scegliere fra la rosa dei diversi Ministeri, la mia preferenza pertanto andrebbe al Ministero dei lavori pubblici, per considerazioni squisitamente tecniche.

Ha senso, dicevo, disperdere iniziative e responsabilità nel caotico campo della motorizzazione civile, quando nel nostro Paese circolano qualcosa come 7 milioni di veicoli a motore, e per giunta compressi in una rete stradale di appena 225 mila chilometri, mentre, per citare il caso di un Paese con termine, la Francia, vi sono colà, è vero, 12 milioni di veicoli a motore, ma circolanti su una rete stradale di un milione e mezzo di chilometri, cioè diluiti su una rete stradale che è più di sei volte quella italiana? Bastano queste cifre per spiegare il triste primato degli incidenti nel nostro Paese!

Ha senso che la Polizia della strada non debba essere alle dipendenze almeno funzionali — pure essendo un Corpo armato — del Ministero dei lavori pubblici, anziché del Ministero dell'interno, come alle dipen-

denze dei Lavori pubblici dovrebbe essere la Motorizzazione civile, la quale invece dipende dal Ministero dei trasporti? Per tacere della Direzione generale della viabilità, dell'A.N.A.S. Ecco un esempio sconcertante di sovrapposizione di poteri e di competenze nello stesso settore. Purtroppo esso non è il solo.

È indispensabile una riforma strutturale del Ministero dei lavori pubblici in vista di un'organica programmazione, che obbedisca ad esigenze pianificatrici, ormai diventate indilazionabili. Ma una pianificazione generale, che tenga conto dell'attuale situazione del Paese, non può prescindere da interventi organici almeno nei seguenti settori: 1) una legge generale di pianificazione urbanistica, se vogliamo porre le basi di un riassetto nel settore dell'edilizia popolare; 2) una legge organica sull'edilizia economica e popolare, il cui presupposto esiste in una legge di pianificazione urbanistica; 3) un piano di sviluppo dell'edilizia scolastica, sul quale mi intratterò brevissimamente; 4) un piano di edilizia ospedaliera, settore nel quale noi siamo in condizioni di tremenda arretratezza. Non cito qui le cronache, riportate ogni giorno sui giornali, le quali testimoniano la tragica situazione dell'assistenza ospedaliera, pari soltanto a quella dei più arretrati Paesi extra europei.

Ciò detto, è evidente che una nuova legislazione urbanistica dovrà tener conto di una politica di piano, delle nuove esigenze sociali, del nuovo assetto territoriale. Si consideri lo spostamento avvenuto in questi ultimi anni, che non ha precedenti, di grandi masse dalle campagne verso la città e dal Mezzogiorno verso le città del triangolo industriale. Solo a Milano (e penso che Milano non abbia il primato in questo campo) le sole statistiche ufficiali (senza considerare gli immigrati non censiti ufficialmente e che sono di una certa consistenza), denunciano una immigrazione mensile dal Mezzogiorno che va dalle 8 alle 10.000 unità. Ciò significa ogni anno, per il solo Comune di Milano, provvedere a tutti quei servizi urbani,

in primo luogo a quello che è il bisogno numero uno, la casa, per centomila persone di nuova immigrazione. È una grande città che ogni anno si aggiunge alla già vastissima metropoli, le cui soluzioni sociali non sono certo all'altezza dei suoi bisogni, vecchi e nuovi.

E parlo di una sola città, della mia città. Considerate, quindi, quali problemi si debbono oggi risolvere, problemi che devono essere tutti indirizzati ad un unico Ente coordinatore, ad un unico Ministero, se vogliamo dare un assetto organico ed un avvio alla soluzione del problema dell'inurbamento dal Mezzogiorno verso le grandi metropoli industriali del Nord. Occorre quindi una pianificazione, anzitutto poggiante su una nuova legge urbanistica che necessariamente non deve avere confini limitati al solo territorio comunale, poichè questi problemi ormai vanno posti necessariamente su scala ben più ampia e con criteri più generali.

La stessa autonomia comunale deve trovare i suoi giusti limiti e confini in una indispensabile integrazione, con la necessità di comprensori più vasti, addirittura regionali. Di qui il superamento della legge del 1942, o della stessa legge n. 167 del 18 aprile 1962, strumenti che purtroppo (come anche quella del febbraio 1963, l'ultima), hanno spesso aspetto soltanto e puramente fiscale; strumenti che si sono tutti appalesati ormai limitati nel tempo, per cui, oggi più che mai, è indispensabile una nuova legislazione che abbia come finalità il dare una casa ai lavoratori ad un prezzo sopportabile.

Allora, come uscire da questa *impasse*? E poichè, anche se parlo di cose note e discusse, giova tuttavia ripetere, ricorderò che il costo che più incide sul prezzo dell'abitazione è l'area: a Milano le aree più a buon mercato, nella estrema periferia, non si pagano meno di 60-70.000 lire al metro quadrato, per non parlare delle 800.000 o del milione che si richiede per le poche aree ancora disponibili nel centro. Siamo ormai a questo ordine di grandezze.

Ebbene, se vogliamo effettivamente stroncare la speculazione, quella speculazione che anche dai banchi più aperti della Democrazia cristiana, nel recente passato, è stata acerbamente riprovata, almeno a parole, dobbiamo porre veramente un rimedio concreto in questo settore.

L'onorevole Ripamonti, in una sua pregevole relazione alla Camera dei deputati, ha calcolato — badate bene, onorevoli colleghi — in qualche cosa come 15 mila miliardi l'incidenza del costo delle aree su un programma che, ancorchè minimo, di costruzioni di case d'abitazione, dovrebbe soddisfare almeno, nei prossimi quindici anni, le più immediate ed inderogabili esigenze di una casa per i lavoratori. Quindici mila miliardi di lire rappresentano un gravame insopportabile se riferiti al solo terreno, sulla politica futura di case per i lavoratori.

Ma io penso che l'onorevole Ripamonti sia rimasto ancora al di sotto della realtà, e che questa cifra pecchi di difetto e non certamente di eccesso. Ma comunque, anche così stando le cose, è chiaro che le dimensioni del fenomeno speculativo sulle aree si debbono calcolare nell'ordine di almeno 1.000 miliardi all'anno di benefici speculativi, del più sordido tipo di speculazione, quello che viene esercitato sulla fame di case della povera gente!

Una democrazia, egregi colleghi, degna di tal nome, non può certo consentire simili illeciti arricchimenti, che non comportano alcun rischio se non una placida attesa di maturazione: un'ingordigia senza limiti nè rimorsi, da parte degli speculatori, dei proprietari di aree fabbricabili.

Allora, una legge urbanistica deve avere necessariamente, come obiettivo irrinunciabile e fondamentale, quello di tagliare le unghie alla speculazione!

Come si può raggiungere tale obiettivo? L'indennizzo da pagarsi ai proprietari delle aree utilizzabili deve quindi escludere totalmente ogni plus-valenza che si sia effettuata per effetto di rendite di posizione o rendite parassitarie. Il prezzo agricolo può essere discusso finchè si vuole, può essere integrato, anche, secondo le circostanze, ma è chia-

ro che se vogliamo veramente debellare la speculazione sulle aree — che nei prossimi anni si eserciterà almeno nell'ordine di 1.000 miliardi all'anno — dobbiamo considerarlo come base per il prezzo di esproprio.

Non c'è alcuna ragione al mondo per cui si decampi da questo parametro fondamentale! Lo integreremo, vedremo attraverso quali strumenti si potrà integrare il prezzo agricolo, ma esso deve rimanere la base di valutazione delle aree fabbricabili; e ciò, naturalmente, per quelle aree che non avevano ancora avuto una destinazione urbana.

A tale punto noi pensiamo, ed io richiamo, onorevoli colleghi, alla lettura degli articoli 23 e 24, che trattano la parte finanziaria ed economica, del progetto per la nuova legge urbanistica, noto come progetto Sullo, annunciato il 18 giugno 1962 in quest'Aula dallo stesso ministro Sullo, qui presente. Ebbene, noi pensiamo che questo progetto debba rimanere il pilastro fondamentale ed irrinunciabile — specialmente nei suoi articoli 23 e 24, che stabiliscono la misura dell'indennità di esproprio — per una legge urbanistica veramente degna di uno Stato moderno; se vogliamo che la corsa sfrenata alla speculazione abbia termine; e finalmente le città italiane acquistino un nuovo volto, un volto civile e razionale, e non l'attuale volto di bruttura causata dalla sordida speculazione, che distingue le nostre città dalle città di tutta l'Europa! Basterebbe fare un viaggio nella Francia e nel Nord Europa, rimanendo nell'ambito dei Paesi della Comunità europea, della Germania occidentale, ad esempio, per rendersi conto di come la speculazione edilizia abbia inciso profondamente soltanto sul volto delle belle città italiane, rendendole orribili città, almeno in quella periferia che è stata costruita negli anni del dopoguerra. Basterebbe fare un confronto con le città tedesche quasi totalmente distrutte e totalmente ricostruite come erano un tempo, con gli stessi tipi di materiale, con la medesima architettura originale, per rendersi conto, nel confronto, che laddove la speculazione edilizia è stata respinta si è ancora costruito o ricostruito con sani principi e col rispetto di un glorioso passato. Da noi no certamente.

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue R O D A) . Ebbene, dicevo, se vogliamo veramente che la corsa sfrenata alla speculazione abbia termine e che le città acquistino un nuovo volto, e si accrescano in maniera civile, organica, col dovuto rispetto alle esigenze igieniche e sociali di chi è costretto a dimorarvi, dobbiamo risolvere il problema, nel modo più integrale, senza mezze misure.

Pretendere di operare sulla via dell'esproprio delle aree, esproprio pagato, intendiamoci, solo se i consorzi di proprietari dei suoli urbanizzabili si dimostrassero inadempienti, significa togliere ogni contenuto ad una razionale legge urbanistica, Siamo pertanto dell'avviso che non si può rinunciare alla generalità dell'esproprio, previsto dall'articolo 23 del progetto di legge che ho avuto l'onore di citare, nelle zone di rigogliosa espansione demografica delle città ove, per tagliare alla radice la speculazione fondiaria, che è il principale ostacolo per la casa ai lavoratori, non vi è altro modo che sopprimere il mercato privatistico delle aree attraverso l'espropriazione, naturalmente con equo sistema di indennizzo che però escluda ogni plus-valenza di valore. Tutto il resto sono pannicelli caldi.

E quanto ai cosiddetti accordi della Camilluccia, imposti dalla Democrazia cristiana nel giugno scorso, che prevedevano di adire all'esproprio solo dopo aver costituito i consorzi dei proprietari delle aree urbanizzate (vale a dire dividere in tanti settori le aree edificabili di una città da assegnare a dei consorzi di proprietari) ebbene il progetto della Democrazia cristiana, esposto alla Camilluccia, deve essere rigettato *in toto*, perchè adire all'esproprio, solo dopo aver costituito questi consorzi dei proprietari delle aree urbanizzabili, e, peggio, dopo aver dimostrato, giudizialmente la loro inadempienza e solo nel caso in cui i proprietari con-

sorzati nel comparto non avessero attuato gli impegni assunti, significa rinviare *sine die* ogni applicazione di una razionale legge urbanistica e fare il gioco degli speculatori delle aree.

Ma vi rendete conto che in tal caso si potrà espropriare solo quando sarà giudizialmente dichiarato che i consorzi dei proprietari dei comparti sono inadempienti? Ma passeranno venti anni e tra venti anni saremo ancora a litigare con questi consorzi di proprietari di aree senza avere risolto il problema. La creazione di comparti, sia pure obbligatori, nell'ambito del territorio edificabile, snatura il concetto dell'esproprio generalizzato che è l'unico rimedio antispeculativo. Aspettare di espropriare quando sarà dimostrata l'inadempienza in sede giudiziaria dei proprietari riuniti in consorzio, significa rinviare all'infinito l'attuazione del programma comunale di espansione edilizia: e in questo momento, noi, di fronte alla tragica fame di case dei grandi centri urbani non possiamo più aspettare neanche un solo minuto.

D'altronde la creazione di comparti obbligatori che dividessero a mosaico, lo dicevo poc'anzi, il suolo edificabile cittadino, scatenerebbe una feroce lotta tra gruppi di pressione per l'accaparramento dei più appetibili e speculativi comparti. La speculazione fondiaria cacciata dalla porta rientrerebbe massicciamente dalla finestra.

Ciò detto, il secondo pilastro su cui dovrebbe poggiare il problema dell'abitazione è quello, dopo la pubblicizzazione delle aree, della creazione di imprese pubbliche che operino nel settore dell'edilizia. Di imprese pubbliche ne abbiamo già una nel campo dei cementi che ha funzionato egregiamente; altre dovrebbero essere istituite in tutto il settore dei materiali da costruzione e dei laterizi che oggi formano oggetto di una del-

le più vergognose speculazioni. Non intendo intrattenere i colleghi in argomento, ma certo sarei tentato di portare degli esempi di speculazioni veramente invereconde nel settore dei laterizi.

Lasciatemi parlare ora brevemente dell'edilizia scolastica, altro pilastro fondamentale che interessa il Ministero dei lavori pubblici.

La soluzione integrale del problema delle sedi scolastiche, per quello che è di pertinenza naturalmente del Ministero dei lavori pubblici, era già ieri di carattere indilazionabile; lo è maggiormente oggi con la riforma scolastica che include la scuola media come obbligo costituzionale.

Per quel che concerne il servizio dei contributi fin qui assegnati ai Comuni e alle Province per la costruzione di edifici scolastici, si deve prendere atto che gli stanziamenti previsti per il 1963-64 sono aumentati; si tratta però di un aumento nominale da 16,8 a 26,8 miliardi (capitolo 220), perchè in realtà questo aumento è di pochi miliardi riguardando tutto il resto stanziamenti di leggi precedenti che non hanno potuto ovviamente trovare collocamento nel bilancio 1963-64. Quindi, in sostanza, questa dilatazione di 10 miliardi al capitolo 220 (costruzione di edifici scolastici) non deve trarre in inganno nessun collega, anche se sprovveduto.

Si deve altresì precisare che giacciono sul tavolo insoddisfatte migliaia di richieste. Il collega Oliva, relatore sul bilancio della Pubblica Istruzione, mi ha precisato che si tratta di qualcosa come 15.000 richieste di nuove scuole che giacciono sul tavolo del competente Ministero, insolute in tutto o in parte, per cui in moltissimi casi Comuni e Province non sono stati in grado neanche di condurre a compimento le scuole già previste perchè son venuti a mancare i finanziamenti.

Anche qui, onorevole Ministro, bisogna che ci parliamo con grande franchezza. Bisogna istituire un ordine di priorità assoluta e incominciare a dare la precedenza a tutte quelle scuole le quali sono state progettate ma che sono in attesa dell'inizio dei la-

vori perchè il sussidio è insufficiente. Dobbiamo mettere in condizione gli Enti periferici territoriali di iniziare la costruzione di queste nuove scuole, con precedenza assoluta ai progetti già approvati e a quelli che hanno già avuto un primo stanziamento tuttavia insufficiente alla bisogna.

S P E Z Z A N O . Il piano lo fa il Ministero della pubblica istruzione; quello dei Lavori pubblici ne prende visione soltanto all'ultimo momento. Questa è stata la sventura, perchè al Ministero della pubblica istruzione le richieste non vanno avanti.

R O D A . Comunque, collega Spezzano, mentre la ringrazio per questa sua pertinente osservazione, debbo dire che a me parlamentare, non certo maestro in questi labirinti di collegamenti tra Ministero e Ministero, corre soltanto l'obbligo di porre il quesito a chi di dovere, onde il problema possa essere risolto anche con quegli accordi che mi sembra non debbano essere difficili tra Ministero e Ministero; altrimenti dovremmo convenire che la distanza che separa, supponiamo, il Ministero dei lavori pubblici dal Ministero della pubblica istruzione è la stessa che separa Roma da una città del Canada.

S P E Z Z A N O . La terra dalla luna!

R O D A . È un concetto geografico sul quale possiamo metterci d'accordo quando vogliamo.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. La competenza è stabilita dalla legge.

R O D A . D'accordo, onorevole Ministro. Ed allora quando una legge, attraverso la esperienza, fa acqua, non si fa nient'altro che modificarla. Il Parlamento è stato creato anche per questo, per modificare delle leggi sbagliate e non solo per crearne delle nuove.

Dicevo, oggi come oggi, di fronte ad oltre 15 mila domande non vi è alcuna autorizzazione a nuovi contributi. È una situazione veramente drammatica che va risolta dando

innanzitutto la precedenza — ecco come salta fuori la politica di priorità — a quelle richieste giacenti che servono ad ultimare le scuole rimaste a mezz'opera per mancanza di fondi o neanche incominciate perchè i fondi disponibili non erano sufficienti. Di qui una strettissima connessione tra i due Ministeri interessati dell'Istruzione e dei Lavori pubblici. Anche in questo settore occorre uscire dagli schemi empirici per affrontare il problema nel suo insieme, con una visione generale ed in prospettiva allo scopo di fronteggiare le nuove esigenze imposte soprattutto dalla scuola media che dovrà provvedere, entro e non oltre 3 anni, ad essere presente in almeno 300 nuovi Comuni con popolazione superiore ai 3 mila abitanti, che ancora ne sono totalmente sprovvisti.

L'imponenza del fenomeno e la sua indilazionabile urgenza sono del resto riassunte in due cifre che io traggio dalla relazione e dalla compiacenza del senatore Oliva: 21 miliardi di opere scolastiche per ampliamenti, rifiniture, ricostruzioni; 95 miliardi di opere scolastiche solo parzialmente finanziate e che debbono essere completamente finanziate; infine 574 miliardi di opere da iniziare solo in base alle domande sin qui pervenute: con un totale di 691 miliardi qualitativamente così suddivisi: 243 miliardi che occorrono per le scuole elementari; 269 miliardi che occorrono per gli edifici destinati alle scuole di completamento dell'obbligo e infine 179 miliardi per la scuola secondaria di secondo grado, le scuole materne e gli istituti statali di educazione.

Voi vedete quale gigantesco lavoro e quali gigantesche spese il nostro Paese deve affrontare; e deve affrontarle soprattutto con quella solerzia e con quella dignità che il problema dell'istruzione della gioventù italiana richiede. Ma naturalmente tutto ciò esige un piano organico, in collaborazione tra i due Ministeri. E per fare delle cifre, onorevole Ministro, ove si voglia mantenere l'attuale tipo di finanziamento differito in 35 anni — anche se questo tipo di finanziamento potrebbe essere rivisto — occorrerebbe un maggiore impegno annuo che, con il collega Oliva, noi abbiamo calcolato in al-

meno 3-4 miliardi di nuovi finanziamenti all'anno. Ma occorre far presto ed eventualmente, onorevole Ministro, si ricorra alle costruzioni prefabbricate. Qui va dato atto al Ministro dei lavori pubblici di aver aderito con lungimiranza anche al finanziamento delle costruzioni di nuovo tipo prefabbricate la cui diffusione serve ad accelerare i tempi e forse anche a ridurre i costi, anche in considerazione del difficile momento edificativo che vede molte aste deserte. E, a proposito di aste, onorevole Sullo, — e mi avvio alla conclusione — qui vorrei toccare un lato che può sembrare incidentale del problema, ma poichè tocca la morale non deve essere trascurato e negletto. Ne approfitto in questa sede per richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul malcostume dei subappalti che, benchè non ammessi dalla legge, tuttavia assumono una scandalosa dimensione e sono purtroppo diventati la regola. È una piaga infetta, quella del subappalto, che conviene sradicare alla radice; è una vera e propria jattura che investe soprattutto il settore dell'edilizia sovvenzionata e delle costruzioni stradali.

Quando si consideri che in molti casi il profitto del subappaltatore si riduce alla metà del profitto complessivo che lo Stato riconosce all'appaltatore principale, è chiaro che a farne le spese sono, in primo luogo, i lavoratori che si vedono taglieggiati da quei negrieri che sono i subappaltatori e, perchè no?, in secondo luogo, lo Stato il quale qualitativamente si trova di fronte a dei manufatti che sono quello che sono.

Ecco il motivo per cui bisogna che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici dia il buon esempio per vedere di sradicare — e penso che i mezzi, giuridici e non, non mancheranno — il malcostume del subappalto, che è una vera cancrena del nostro costume amministrativo.

Il subappaltatore ruba — diciamo le cose come stanno — sui materiali e ruba anche sui salari degli operai.

E veniamo ad un problema arido che però ha la sua importanza, quello dei residui passivi, che nel Ministero dei lavori pubblici sono, più che in altri Ministeri, di notevole ampiezza, e ciò per ovvie ragioni. Non sto

qui a discutere il motivo per cui nel Ministero dei lavori pubblici vi è la preminenza di residui passivi rispetto agli altri Ministeri. Si capisce, è il Ministero che costruisce, che fabbrica, che opera, ed è ovvio quindi che i residui passivi abbiano un'incidenza maggiore che negli altri Ministeri. Però vi è da osservare, a tale proposito che, una delle cause della dimensione forse eccessiva dei residui passivi è data anche — e ce lo dice proprio la Corte dei conti — dal malvezzo delle Amministrazioni statali di dare esecuzione ai contratti prima della loro approvazione e della registrazione dei relativi decreti (pagina 235 della Relazione della Corte dei conti afferente al conto d'esercizio del 1955-56), e in qualche caso prima ancora della loro stipulazione. La Corte dei conti denuncia drasticamente questo malcostume!

Se questo si traducesse in una catalizzazione, in un acceleramento delle opere da eseguire, non sarebbe comprensibile ugualmente, però potrebbe essere genericamente giustificabile. Ma così non è, perchè la stessa Corte dei conti dice — sostenendo che trattasi di un controllo di legittimità che la Corte dei conti esplica sui contratti e servizi in economia in omaggio alla legge della contabilità dello Stato del 1953, articolo 19 — che ciò porta ad un grave sfasamento (quindi, anzichè accelerare i tempi si protraggono i tempi stessi) fra l'esecuzione dell'opera pubblica e il pagamento dell'opera pubblica stessa, poichè — fa osservare giustamente la Corte dei conti — se essa è investita dopo che la spesa è stata effettuata e non prima dell'impegno, come è doveroso che sia, i controlli diventano più laboriosi, i pagamenti si ritardano; e quando si ritardano i pagamenti, è chiaro che gli appaltatori il ritardato pagamento lo mettono in conto, con un tasso assai superiore a quello che corrispondono alla banca, alla pubblica Amministrazione...

G R I M A L D I . Quando c'è il ritardato pagamento gli appaltatori falliscono, questa sola è la conclusione. Infatti, quando si verifica l'ipotesi dei ritardati pagamenti, siamo già nella fase di esecuzione e di fine dei lavori.

R O D A . La raeltà economica nella quale noi viviamo mi insegna questa semplice cosa: che esistono imprenditori che fanno quattrini e imprenditori, più sprovveduti e meno intelligenti, che falliscono. Per fortuna, questi ultimi sono una minima parte. Comunque, io stavo sostenendo una tesi e lei mi ha presentato con la sua interruzione un particolare aspetto che nulla toglie al mio ragionamento.

Vi è la tendenza — e lo dice la Corte dei conti, alla quale dobbiamo credere — da parte della Pubblica Amministrazione ad abbandonare il sistema del pubblico incanto, prescritto come mezzo ordinario di contrattazione dalla richiamata legge di contabilità dello Stato, per ripiegare non sulla licitazione privata, ma addirittura sulla trattativa privata, che dovrebbe essere tollerata soltanto in casi del tutto eccezionali. La Corte dei conti invece ci informa che i casi eccezionali sono diventati la regola!

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Da un anno e mezzo le trattative private rappresentano una percentuale assolutamente minima. Noi autorizziamo la trattativa privata soltanto quando, dopo due licitazioni andate deserte, vi siano ditte che facciano proposte alla pari della perizia.

Questo per evitare di revisionare tutto il progetto e di fare la gara in aumento.

R O D A . Ne prendo atto. Però, in questo momento, sto leggendo le osservazioni della Corte dei conti, le quali invece denunciano che la trattativa privata sia diventata, anzichè eccezione, regola. Ciò non è da tollerare oltre, perchè apre la porta ad ogni specie di arbitrio.

Come ultimo argomento — e poi ho finito — ritorno ai residui passivi, problema che non è stato toccato nè dall'altro ramo del Parlamento nè da questo. Io confesso che le cifre godono la mia simpatia: esse infatti esprimono in sintesi concetti che diversamente troverebbero collocazione in pagine e pagine, se non in libri. Perdonate questa mia digressione.

Vi è da osservare che nel bilancio dei Lavori pubblici, come del resto in tutti i bi-

lanci, gli stanziamenti dell'esercizio non vengono tutti impegnati e quindi danno luogo ai residui. Gli stanziamenti non saranno mai impegnati tutti, d'accordo; però i residui vengono impegnati in aumenti successivi, che, accavallandosi...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. È colpa dell'articolo 81.

R O D A . Rimuoviamo l'articolo 81. Il Parlamento è qui per sollevare delle critiche, le quali, se sono fondate, devono offrire lo spunto all'Esecutivo per modificare la legge. E mi conceda, signor Ministro, che, se noi presentassimo dei disegni di legge di questo tipo, anche se accettati verbalmente non da un solo Ministro ma da tutto il governo, per il solo fatto che sono disegni di legge d'iniziativa di partiti che stanno all'opposizione, dormirebbero i sonni di Aligi, non per anni ma per delle legislature intere! Invece, quando si denunciano fatti di questo tipo, è l'esecutivo che si deve muovere.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Vuole che le spieghi come nasce almeno una parte dei residui passivi? Nasce per questo: c'è un'opera da eseguire, mettiamo la Cosenza-Paola. Il Consiglio di Stato non accetta che si possa iniziare anche una parte dell'opera se non c'è il finanziamento totale di tutta l'opera; cioè ci vuole lo stanziamento, su uno o più esercizi, per esempio, di 16 miliardi che poi non si riescono a spendere né in uno né in tre esercizi. Risultato: si impegna preventivamente una somma, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e si sa con certezza che non potrà essere spesa nel numero di anni stabilito e questo crea dei residui passivi. Senza i bilanci pluriennali, i residui passivi del Ministero dei lavori pubblici diventeranno sempre maggiori.

R O D A . Il problema è noto. Però, ecco il motivo del mio rilievo, che è chiaro: cioè questi residui passivi vengono poi impegnati in momenti successivi che però si accavallano, e noi purtroppo non abbiamo chiara prospettiva e distinzione di questo accaval-

lamento. Non so se ho reso l'idea. Per cui, senza dare la notizia del come vengono spesi, negli esercizi successivi, i diversi residui passivi, al controllo del Parlamento sfugge l'arco di tempo in cui questi residui passivi vengono spesi. Questo è il punto!

P R E S I D E N T E . È stato chiarissimo, ma vorrei richiamarla alla brevità.

R O D A . Signor Presidente, le faccio modestamente osservare che sono ancora nei limiti di tempo che ho chiesto, cioè un'ora, ed il mio partito si è per ora limitato...

P R E S I D E N T E . Sta bene, ma, caro collega, lei sa che i tempi sono limitati, appunto per dare la possibilità a tutti di parlare e per chiudere questa sera la discussione generale, senza arrivare a mezzanotte.

R O D A . Mi sembra allora di aver finito, non senza toccare un argomento, che è stato trattato con un pathos che gli fa onore, questa mattina, dal collega Scoccimarro, alludo al disastro del Vajont. Io, per conto del partito, cui mi onoro di appartenere, ho presentato l'ordine del giorno, di cui è già stata data lettura, che sottopongo all'attenzione del Senato e dell'Esecutivo e che rileggo senza illustrarlo, ritenendo che la lettura stessa sia sufficiente per darne ragione e motivazione: « Il Senato rivolge un plauso ed un ringraziamento all'esercito e ai vigili del fuoco che, nella zona devastata di Longarone, con altissima abnegazione, si sono incessantemente prodigati nelle operazioni di soccorso, di recupero delle vittime ed ancora nel porre le basi, essi per primi, di una rinascita delle località tragicamente cancellate;

impegna il Governo, nel più breve tempo possibile, a predisporre ed attuare un piano organico di ricostruzione integrale delle vallate distrutte, le cui premesse abbiano ad essere:

1) garanzia assoluta dalle minacce delle dighe nella zona;

2) indennizzo immediato dei danni materiali;

3) ripristino delle industrie già esistenti e garanzia di lavoro per coloro, emigranti temporanei la più parte, che intenderanno, anche in deferente omaggio ai propri parenti perduti, riportare la vita e la civiltà nelle desolate terre del cataclisma;

infine, che il terzo tempo, quello della procedura burocratica e delle carte bollate sia il più breve possibile, compatibilmente con i legittimi accertamenti e che sia dato pubblico rendiconto di quanto sarà fatto dallo Stato, da enti pubblici e da privati perchè quello che è destinato cumulativamente ai soccorsi ed alla ricostruzione, giunga puntualmente a destinazione senza disperdimento alcuno». Ed ho finito.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Genco. Ne ha facoltà.

**GENCO.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, una notizia inattesa nei giornali di stamane parla di un incendio accaduto nel parco ferroviario di Bari-Nord. Sono esplosi dei vagoni; non si sa se sia scoppiata la condotta che dal molo petroli porta allo stabilimento della S.T.A.N.I.C. Nonostante le mie telefonate al Ministero dei trasporti e al Ministero dell'interno, sono soltanto riuscito ad accertare che le comunicazioni ferroviarie sono state ristabilite alle ore 16 di oggi. Non abbiamo altri particolari; sappiamo soltanto che qualche ferroviere, nell'adempimento del suo dovere, ha lasciato la vita.

Consentite che da questo banco, a nome di tutti voi — come è stato fatto stamane dal senatore Scoccimarro per i morti del Vajont — io innalzi il pensiero a questi modesti ed umili lavoratori, che sono caduti nell'adempimento di un servizio.

Parlerò per ultimo dei problemi di carattere generale — ma starò ai tempi, signor Presidente, anzi cercherò di fare uno sconto — ed invece di prendere il bilancio dalla prima pagina, lo prenderò dall'ultima, appunto perchè voglio parlare, prima di ogni altra cosa, di due problemi che interessano in modo particolare la mia Regione: approv-

vigionamento idrico e reti cittadine, il primo; sistema viario e ferroviario, il secondo. Successivamente cercherò, nei limiti di tempo stabiliti, di affrontare altri problemi di carattere generale.

Nelle due settimane precedenti la Pasqua del 1963, fu proclamato ed attuato lo sciopero totale del personale dell'acquedotto pugliese. Lascio a voi, onorevoli colleghi, immaginare le conseguenze.

Fortunatamente, le grosse città costiere — Bari, Brindisi, Taranto e le altre — non subirono le conseguenze immediate dello sciopero, in quanto, trovandosi a quota inferiore a quella del canale principale, non ebbero, o quasi, limitazione di acqua. Ma i paesi, le città cui l'acqua perviene a mezzo di impianti di sollevamento si trovarono veramente a mal partito, per la difficoltà di funzionamento di detti impianti.

Io non voglio fare delle critiche e non voglio dire se lo sciopero fosse giusto od ingiusto. So soltanto che il personale, nel momento in cui abbandonò gli impianti, lasciò i serbatoi interamente vuoti e noi ci trovammo, da un momento all'altro, senz'acqua.

Pensate alle quattro città di Matera, Altamura, Santeramo e Gravina, servite dall'impianto di sollevamento di Mercadante, ubicato lungo il canale principale. Queste quattro città sono rimaste dodici giorni senza acqua, e solo il giorno di Pasqua, nelle ore pomeridiane, precisamente alle ore 17, siamo riusciti a distribuire, sia pure con molta parsimonia, l'acqua agli abitanti!

Ho detto siamo riusciti perchè io, per due settimane, di giorno e di notte, insieme al sindaco di Altamura e qualche volta al sindaco di Gravina, sono andato lungo l'impianto; siamo andati agli impianti di sollevamento ed abbiamo cercato in tutti i modi di riattivare prima le elettropompe, e poi, quando quelle non poterono funzionare, i motori Diesel a combustione termica che erano fermi da anni. Abbiamo tentato di ristabilire un minimo di servizio e non ci siamo riusciti. Potete immaginare queste quattro città totalmente prive di acqua per 12 giorni! Abbiamo provveduto con mezzi di fortuna ed in tutti i modi, abbiamo fatto venire financo quattro autobotti da Napoli,

oltre tutti gli automezzi o carri cisterna messi a disposizione dai Vigili del fuoco, dalla Marina militare, dal Genio Civile, dalle Ferrovie dello Stato, dall'Esercito. E mi piace in questa occasione ringraziare tutti coloro che con tutti i mezzi si prodigarono per alleviare le sofferenze della popolazione.

*Voce dall'estrema sinistra.* Ci volevano tre settimane per risolvere una questione sindacale!

**G E N C O .** La questione, onorevole collega, era un po' più complessa di quel che lei immagina. Lo sciopero fu totale e fu forse tentato — ed è male che non si sia indagato a fondo — l'ostruzionismo sugli impianti, perchè quando siamo andati a mettere in funzione le pompe...

**G U A N T I .** Sono stati degli incompetenti che hanno fatto rompere i macchinari.

**G E N C O .** Io non ti ho visto sugli impianti, nè di giorno nè di notte. E ti devo dire che un geometra del Genio civile di Matera venuto ad aiutarci ci ha giocato lo scherzo di dirottare la poca acqua che eravamo riusciti a mandare nel serbatoio verso Matera, e ti debbo anche spiegare che non si tratta di questioni d'incompetenza; infatti la seconda notte di sciopero all'impianto di Mercadante vi era un guardiano — non volevo raccontare queste cose ma mi ci hai spinto — il quale disse: « A mettere in funzione questa pompa basta uno qualunque », e tralascio l'aggettivo. « Vieni, aiutaci gli dicemmo offrendogli sinanco 50 mila lire ». « Io non voglio sapere niente » ci rispose », me ne vado a dormire ». E si sono fatti venire dei meccanici dall'Ansaldo di Genova, per mettere in funzione i grossi motori Diesel!

**G U A N T I .** Bastava risolvere la vertenza in 24 ore e tutto era risolto.

**G E N C O .** Eravamo in pieno periodo elettorale e voi avete voluto fare una speculazione a carattere elettorale; ci siete riusciti: noi abbiamo perduto qualche migliaio di voti, però il popolo sa a chi ascrivere

le sue sofferenze. Io non ti ho visto, collega Guanti, sugli impianti; sono andato in giro di giorno e di notte, e se qualche abitato, come per esempio la tua città, ha avuto l'acqua è perchè gli automezzi li ho dirottati io, senza far del campanilismo, verso Matera e verso Gravina.

Mi sono posto in quei giorni, con altri, una domanda, che rivolgo a lei, onorevole Ministro: cosa accadrebbe se improvvisamente venisse a mancare l'acqua non solo alle quattro predette città servite da impianti di sollevamento, ma a tutta la Puglia? Si tratta di 456 Comuni alimentati dall'acquedotto pugliese!

**P E L L E G R I N O .** Nella mia provincia di Caserta 36 Comuni sono sen'acqua; aspettiamo l'acquedotto del Turano da ben 10 anni!

**G E N C O .** Onorevole Pellegrino, lei ha fatto benissimo ad interrompermi perchè debbo dirle che non si possono paragonare in alcun modo, come numero di abitanti, i Comuni della sua provincia con i Comuni della mia, che si chiamano Andria, Corato, Minervino, Spinazzola, Barletta, Monopoli, Polignano, Molfetta, Altamura, Gioia; Comuni con un numero di abitanti compreso tra i 40 e i 70 mila. Ho citato Comuni della mia provincia, ma potrei parlare anche di quelli altrettanto importanti della provincia di Foggia, come Cerignola, S. Severo, Lucera, o della Provincia di Lecce o di Taranto. Non stiamo facendo del campanilismo. Io sto parlando dell'acquedotto pugliese; lei si iscriva e parli dell'acquedotto di Caserta.

**P E L L E G R I N O .** Noi qui siamo i rappresentanti della Nazione, non di una singola zona.

**P I G N A T E L L I .** Ma è naturale che si portino i problemi immediati delle popolazioni che ci hanno eletto!

**G E N C O .** Ho promesso al Presidente di restare nei limiti di tempo concessimi, ma se i colleghi continuano ad interromper-

mi va a finire che perderemo anche l'aereo di stasera.

Una notte del dicembre 1940 gli inglesi paracadutarono 35 soldai muniti di tutti i generi di conforto e di soldi, i quali fecero saltare il ponte-canale di Venosa, del canale principale del nostro acquedotto. In quella zona c'erano due ponti-canali, uno grosso e uno piccolo: fortunatamente, non pratici della zona, quegli uomini fecero saltare il primo ponte che videro, ed era quello piccolo. Noi rimanemmo per 20 giorni senza acqua. Per fortuna il canale principale, lungo più di 200 chilometri, era quasi pieno d'acqua, sicchè quest'acqua fluendo verso le città assicurò i rifornimenti per qualche giorno. Dopo però incominciarono ad entrare in funzione le botti, i serbatoi, le cisterne (a Bari le hanno soppresse tutte e non so se abbiano fatto bene), e l'acqua mancò. Pensate a quello che sarebbe accaduto ove quei paracadutisti avessero fatto saltare il ponte-canale grande: saremmo rimasti senza acqua per chissà quanto tempo.

Onorevole Ministro, noi abbiamo un acquedotto che serve poco meno di 4 milioni di abitanti, con un unico canale adduttore. Ebbene, senza pensare più ad azioni di guerra — *quod deus avertat* — pensate che cosa accadrebbe se per esempio (siamo in zona sismica) un terremoto rompesse la condotta adduttrice dell'acquedotto pugliese e noi rimanessimo di punto in bianco senz'acqua: pensate alle città industriali, alle città marinare, alla flotta che ha la sua base a Taranto, ai piroscafi che arrivano e partono dai porti di Bari o Brindisi, a tutti gli usi insomma di quella zona che rimarrebbe senz'acqua.

Inoltre l'acqua che abbiamo non basta. Il problema dell'integrazione generale dell'acquedotto con nuovi apporti di acqua va esaminato sotto due aspetti: innanzitutto quello della determinazione dei fabbisogni idrici in rapporto alle necessità della popolazione civile e di tutte le sue attività; in secondo luogo quello dei nuclei industriali costituiti, in corso di costituzione e da costituirsi a seguito dei provvedimenti adottati dal 1962 in poi.

Ciò premesso, è necessario precisare che attualmente l'acquedotto pugliese viene alimentato dalle sorgenti del Sele, messe a disposizione con la legge del 1902 (ricorderete il monito di Imbriani alla Camera: « La Puglia sitibonda di acqua e di giustizia! »), e dalle acque freatiche, che è stato possibile reperire in tutto il territorio della Puglia, specialmente nel Salento, in misura oscillante tra i 700 e i 900 litri al minuto secondo.

A questo proposito debbo dirvi che, avendo io fatto una vasta opera di esplorazione delle acque freatiche di parte della Puglia, insieme con un raddomante bravissimo, ora scomparso, ho sempre insistito presso i dirigenti dell'acquedotto pugliese, per cercare di indurli ad utilizzare anche le piccole sorgenti che vi sono; perchè una sorgente con 5 o 6 litri di portata al minuto secondo, se non è in grado di approvvigionare l'acqua per un grosso Comune, quanto meno è in grado di sopperire alle sue necessità immediate ed urgenti.

Successivamente furono concesse all'acquedotto pugliese le acque del Calore, i cui lavori di trasferimento da Cassano Irpino a Capo Sele sono in via di ultimazione insieme ai lavori di captazione delle sorgenti. Per la cronaca, nella relazione sull'acquedotto Pugliese allegata al bilancio è descritto l'andamento dei lavori di questa galleria, a pagina 251 circa. Il trasferimento delle acque dal Calore al Capo Sele, dove si trova l'attuale galleria filtrante, che fu la prima opera costruita per l'acquedotto pugliese — sotto la montagna a Capo Sele questa galleria filtrante, della lunghezza di 11 chilometri, capta le acque delle montagne dell'Irpinia e poi le convoglia verso la Puglia — si è fatto dopo, essendoci state messe a disposizione le sorgenti del Calore; il canale in galleria in corso di ultimazione serve per addurre le acque del Calore verso la zona di Capo Sele. Tale lavoro consentirà di avere disponibili in quest'ultima località, cioè all'origine della rete dell'acquedotto pugliese, la massima delle portate complessive delle sorgenti Sele e Calore, che in alcuni momenti, secondo la portata variabile delle sorgenti del Sele, potranno essere superiori anche alla capacità di trasporto del canale addotto.

re, che nel tratto Capo Sele-Andria può addurre solamente, al massimo, 6.500 litri al secondo. I fabbisogni idrici, che nell'immediato futuro, specialmente in relazione all'industrializzazione della Puglia, sono stati accertati in metri cubi 13 al secondo, a seguito della costruzione dei predetti nuclei industriali saliranno a 18 metri cubi al secondo; sicchè noi ci troviamo in questa situazione: che servono per la distribuzione da 13 a 18 metri cubi d'acqua al secondo, laddove il canale principale è in grado di portarne solo 6 metri cubi e mezzo. Ne consegue che il fabbisogno è di gran lunga superiore non solo a quella che è la disponibilità attuale delle acque, ma specialmente a quella che è la capacità adduttrice del canale; e di qui la necessità della programmazione, prospettata dall'Acquedotto pugliese con la presentazione anche del relativo progetto, di costruire un raddoppio del canale principale, che si impone, come dicevo, anche per ragioni di alternativa, con collegamenti tra l'attuale e il nuovo; in maniera che questo secondo canale serva non solo in aggiunta al canale principale, per trasportare tutte le portate occorrenti, ma, come dicevo, anche in alternativa, in particolari periodi di emergenza, in maniera da poter prima captare e poi trasferire in Puglia tutta la portata disponibile ed in più le acque delle sorgenti in destra Sele...

I N D E L L I . È un sogno!

G E N C O . ...concesse alla Puglia, con decreto di concessione provvisoria del Ministro dei lavori pubblici del 5 maggio 1958, acque che invece sono state bloccate e sono in gran parte inutilizzate.

I N D E L L I . Non è vero: i documenti, gli atti, la concessione risalgono al 1930.

G E N C O . In questo secondo canale non solo si devono poter immettere queste altre acque di cui parlavo, ma anche il supero del binomio sorgentizio Sele-Calore, al momento in cui, avendosi una portata favorevole da parte del gruppo del Sele, la sommatoria delle due portate venisse a ri-

sultare superiore alla capacità adduttrice del canale.

Onorevole Ministro, il collega Indelli dice: queste acque a noi servono per l'irrigazione. Io voglio dire, in modo molto semplice, che a noi queste acque servono per bere, che a noi servono per gli usi industriali. All'irrigazione noi non pensiamo nemmeno, tanto è vero che la nostra provincia, dal punto di vista agricolo, è tutta orientata sulle colture seccagne, il mandorlo, l'olivo, la vite, e nella zona litoranea, dove vi sono prodotti ortofrutticoli di pregio, si utilizzano le acque salmastre sfruttando le falde carsiche che vanno dalle Murge verso il mare e che, incontrandosi con le acque del mare, hanno un certo grado di salinità che, d'altra parte, viene sopportato benissimo sia dai carciofi che dai pomodori.

Ora, per la zona del Salernitano è stato progettato un acquedotto, per il quale sembra si stia per avere il contributo della Cassa per il Mezzogiorno. Secondo le notizie in mio possesso, per questo acquedotto servirebbero 134 litri al secondo. Di fronte ai 3000 litri disponibili, anche ammettendo che ne servano mille, ne rimangono sempre 2000, che possono essere dati a noi. Se vogliamo proprio agire da buoni amici, possiamo fare metà e metà...

I N D E L L I . È una legge sanitaria quella di lasciare l'acqua nei fiumi, non è questione di concessione...

G E N C O . Noi non possiamo, in pieno secolo ventesimo, ricominciare con la guerra della secchia rapita! È necessario perciò che ci sia un organo superiore che provveda alla distribuzione delle acque, secondo le necessità delle singole zone.

Noi abbiamo le acque del bacino del Sele che vengono dalla sua zona, senatore Indelli. Soltanto mercè l'opera nostra le abbiamo utilizzate, altrimenti si sarebbero perdute sotto la montagna. Ora noi diciamo, per le sorgenti in destra Sele: se non le utilizzate voi, lasciatele utilizzare a noi.

La Cassa per il Mezzogiorno ha pensato di risolvere il problema sussidiando la doppia condotta da Andria a Bari. Questa con-

dotta potrà porre la città di Bari, e qualche altro centro che verrà da essa interessato, in condizioni di non avere limitazioni per l'acqua. Ma il resto della Puglia? Le città di Brindisi e di Taranto? E la zona del Materano in Lucania? Perchè la zona del Materano viene servita da una sezione dell'acquedotto pugliese, che si chiama proprio « Servizio acquedotti lucani ».

La condotta Andria-Bari si può considerare sostitutiva di quel famoso raddoppio, di cui parlavo, per il tratto di Bari. Ma noi abbiamo bisogno di una seconda condotta che si aggiunga al canale principale.

Stamani, con parole accorate, il senatore Scoccimarro ha detto: i morti del Vajont per anni hanno avuto sospeso sulla loro testa il tremendo incubo costituito dalla diga. Ebbene, noi non abbiamo un incubo così grave, ma abbiamo la preoccupazione di rimanere senz'acqua; e voi capite che cosa potrebbe succedere in questo caso, con gli attuali bisogni della popolazione, delle industrie, dei porti eccetera.

Ci è stato detto: vi daremo le acque del Pertusillo. Si tratta di un invaso che si trova in Basilicata. Ora, a parte il fatto che noi ci troviamo tra l'incudine ed il martello, perchè i salernitani non ci vogliono dare l'acqua delle sorgenti in destra Sele e i lucani non ci vogliono dare l'acqua del Pertusillo (gli uni dicono: rivolgetevi agli altri, e gli altri dicono: rivolgetevi agli uni!), devo far rilevare che le acque del Pertusillo sono acque d'invaso, acque scoperte, acque superficiali, sicchè, non potendole portare in tutto il resto della Puglia, con queste acque potremmo servire la zona bassa della Puglia: il Salento, Taranto, Lecce, forse Brindisi. Ci verremmo dunque a trovare nella condizione che una parte della Puglia, la zona di Taranto, Brindisi, Lecce, sarebbe servita da acque superficiali — del resto le bevono anche a Genova — mentre il resto della Puglia, fino a Gioia del Colle, sarebbe alimentato dalle acque di sorgente. Ciò naturalmente provocherebbe un gravissimo disappunto nelle popolazioni, perchè le acque del Pertusillo non possiamo ovviamente destinarle ad uso potabile, sibbene soltanto ad uso industriale.

Qual è la mia proposta? Di fronte al disaccordo delle parti, io chiedo che il Ministro dei lavori pubblici promuova una riunione di tutti i parlamentari delle zone interessate, non soltanto di quelli della Puglia, e degli organi tecnici allo scopo di definire, una buona volta e per sempre, quali e quante acque saranno messe a nostra disposizione, sicchè i futuri programmi, compresi quelli finanziari, possano essere adeguati ed aderenti alla qualità e quantità di acque messe a nostra disposizione.

Dovrei parlare delle reti interne di acquedotti e di fognature. Mi dispiace che non sia presente qui l'amico Crollalanza. Vorrei infatti osservare che il fascismo è andato a costruire l'acquedotto e le fognature nientemeno che a Tirana e a Durazzo, dove innalzò pure un palazzo reale, in cui Zogu, montanaro creato re d'operetta, andava a mangiare con le sorelle il formaggio con il pane, sui gradini del trono, lasciando le cortecce per terra. Noi abbiamo visto partire da Bari per Tirana i mezzi per la costruzione di dette opere. E sapete che esistono paesi alle porte di Bari privi di fognature? Parlerò di Casamassima, un paese di quindicimila abitanti, esattamente al chilometro 20 da Bari, sulla statale per Taranto, dove la fognatura è stata sussidiata per due o tre lotti, ma non è funzionante, perchè la rete non è completa e mancano le opere terminali. Noi italiani siamo andati a fare le reti di fognature e gli acquedotti in Albania e ci siamo dimenticati dei Comuni alle porte di Bari.

**B A R B A R O** . In Somalia si sta facendo ora qualcosa di simile, ma nessuno dice niente.

**G E N C O** . In merito alla situazione della rete interna di acquedotti e fognature, in questi ultimi tempi si sono eseguiti dei progetti parziali con contributi che il Ministero ci ha concesso di volta in volta. Siamo però ben lungi dall'averne in tutti i paesi della Puglia, e particolarmente nelle grosse città, una rete completa di acquedotti e fognature. Vi sono anzi paesi e città, come la mia, dove la rete di fognature è soltanto la terza parte

di quella che occorrerebbe. La mia città si trova in una particolare situazione, perchè è collocata su un massiccio di pietra scura detta « livida », che è quanto di più duro e difficile il Padreterno abbia creato in Puglia.

Tale incremento delle reti, che pur si è verificato, va in parte attribuito all'espansione urbanistica dei centri abitati, che ha comportato, oltre alla costruzione di nuovi impianti, anche la contemporanea domanda di nuove disponibilità di acque che l'Ente dell'acquedotto pugliese non è assolutamente in grado di poter soddisfare. In quanto all'ampliamento delle opere adduttrici, bisognerà provvedere anche alla realizzazione di un programma di ampliamento delle diramazioni secondarie e principali. Bisognerà in sostanza, onorevoli colleghi, stabilire un nuovo sistema di condotte e di serbatoi, perchè quelli che abbiamo attualmente al servizio degli abitati servono soltanto per la durata massima di 24 ore e qualcuno per la durata di 12 ore, sicchè, se ad un certo momento è necessario fare dei lavori nell'interno del grande canale adduttore, noi possiamo correre il rischio di veder sospeso il trasporto dell'acqua da Capo Sele verso la Puglia, corriamo cioè il rischio di rimanere senza acqua. Del resto, noi stiamo senza acqua per diverse ore della giornata, di estate e d'inverno. L'estate scorsa, nei grossi centri, non a Matera, che è capoluogo di provincia, abbiamo avuto l'acqua solo per tre ore al giorno e, quando sono andato a protestare, mi si è detto: ma a Matera c'è un grosso ospedale con 200 posti letto! Come se quello di Altamura, pure con 200 posti letto, non fosse un ospedale.

Comunque la situazione è questa. Noi di estate abbiamo l'acqua per tre ore al giorno: quindi i romani, che qualche volta si lagnano perchè l'acqua manca per una ora o due la sera, perchè si possano eseguire i lavori di manutenzione, sono avvertiti di quello che accade a circa 450 Comuni della Puglia.

Su questo argomento ho già parlato abbastanza, e non intendo dilungarmi più. Debbo solo aggiungere che lo sciopero ha costretto noi ad andare a fare gli acquedottisti, a recarci sugli impianti, a visitare ser-

batoi e condotte e ad accorgerci che l'acquedotto è stato tenuto dal personale (lo dico contro i miei interessi elettoralistici, ma dico la verità) in condizioni di manutenzione che non so come definire, per cui è da concludere che il personale non ha fatto tutto il suo dovere. Siamo andati in serbatoi molto grandi, abbiamo cercato una lampadina e non l'abbiamo trovata; abbiamo trovato rotti i vetri dei manometri e dei contatori, e ciò non in dipendenza dello sciopero, perchè siamo in grado di capire se un vetro è rotto da un'ora o da un anno. Questa vicenda è servita per noi da campanello di allarme ed è per questo che, in questa sede, ho voluto farne oggetto di un particolare intervento.

Piano generale viario e ferroviario interessante il quadrilatero Bari-Brindisi-Taranto-Matera. Onorevoli colleghi, in questi giorni ho avuto l'onore di parlare ripetutamente su diversi bilanci, ma l'ho fatto cercando di non uscire dal seminato, anche se qualche volta la tentazione mi prende. Ho parlato solo sui bilanci che interessano la nostra Commissione, ed ho parlato di questo argomento a proposito del bilancio dei Trasporti.

Noi abbiamo in Puglia una realtà industriale in atto ed in cammino: tra due o tre anni avremo funzionante il grosso stabilimento siderurgico di Taranto, con due milioni di tonnellate di acciaio all'anno di produzione, uguale, come quantità, a quella di Cornigliano, a Genova. Abbiamo le fabbriche della Breda, che stanno sorgendo a Bari, abbiamo lo stabilimento della Montecatini a Brindisi, abbiamo il petrolio ed il metano nella zona di Ferrandina e di Metaponto. A questa realtà industriale in atto o prossima, in quale maniera si pensa di provvedere? Forse con le reti ferroviarie e viarie attualmente esistenti? Ma noi stiamo scherzando! Con il primo gennaio prossimo, ha confermato il Ministro dei trasporti, lo Stato assumerà in gestione diretta la rete delle ferrovie calabro-lucane. Noi non abbiamo niente da dire, anzi siamo contenti! Ma se la ferrovia calabro-lucana dovesse rimanere nelle condizioni in cui si trova attualmente, cioè con lo scartamento ridotto e con i tre-

nini... che non vi sto a dire, con le curve di 70 metri di raggio, sarebbe inutile toglierla alla concessionaria per lasciarla nello stesso stato!

Allora, che cosa occorre? Il Ministro dei lavori pubblici, che si occupa anche delle nuove costruzioni ferroviarie, delle strade, si occupi anche di questo. Io ho chiesto, al Ministro dei trasporti, e richiedo per la seconda volta, che sia nominata una Commissione di studio, ma non le Commissioni di cui parlava Giolitti, il quale quando non voleva far niente di un problema, nominava appunto una « Commissione »! No, una Commissione di studio che si ponga davanti...

G I A N Q U I N T O . E voi fate lo stesso!

G E N C O ...alla situazione quale è realmente e stabilisca che cosa occorre per la Puglia, per la Basilicata, per il famoso quadrilatero di cui ho parlato.

Se le cose, con l'assunzione della ferrovia calabro-lucana da parte dello Stato, rimanessero allo *status quo ante*, allora sarebbe inutile toglierla alla concessionaria! Perché tanto in perdita era prima e in perdita esattamente continuerà ad essere dopo!

Nel 1949, l'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Tupini, fece redigere il Piano regolatore delle ferrovie; al terzo posto delle ferrovie italiane, da sistemare o da costruire *ex novo*, c'era la Bari-Matera-Metaponto. Non se ne è parlato più. Allora la spesa era di 25 miliardi, successivamente fu aggiornato il progetto e fu portato a 40 miliardi; il povero ministro Romita qui in questa Aula disse, in occasione di non so quale bilancio, che si sarebbe fatta la ferrovia da Grumo Appula a Metaponto, perchè per il tratto Bari-Grumo c'era già la ferrovia dello Stato, e poi non se ne è parlato più.

P R E S I D E N T E . Senatore Genco, l'avverto che il suo aereo sta per partire. La prego pertanto di concludere il suo discorso.

G E N C O . Signor Presidente, io mi sono prenotato per sessanta minuti; sto par-

lando da trentacinque minuti e dicendo delle cose interessanti ...

P R E S I D E N T E . Ella tratta argomenti senza dubbio interessantissimi, ma vi sono anche altri colleghi che debbono parlare!

G E N C O . Signor Presidente, io la pregherei di non richiamarmi, perchè io il mio intervento lo debbo finire. Non supererò i limiti di tempo, ma il tempo concessomi, che ho chiesto dal primo momento, da dieci giorni fa, me lo devo prendere tutto.

E vengo alla strada Bari-Taranto. Onorevole Ministro, io ho detto, ma lei era assente, che il Comune di Casamassima, in provincia di Bari...

P R E S I D E N T E . Senatore Genco, non si ripeta! Continui, la prego!

G E N C O . ...manca di fognature. Dirò che è l'unico Comune della provincia di Bari che è attraversato in lungo e in largo dalla strada statale Bari-Taranto, strada statale n. 100, mentre per gli altri Comuni di quella zona la strada passa, dirò, marginalmente: a Capurso passa alla periferia, a S. Michele passa alla periferia, a Gioia passa all'esterno, a Mottola e a Massafra passa alla periferia. Ma Casamassima è attraversata in lungo e in largo dalla strada statale numero 100 e la piazza è divisa in due! Sicchè noi, quando in periodo elettorale andiamo a fare i comizi, siccome siamo costretti a parlare nella piazza, abbiamo il nostro auditorio metà al di qua e metà al di là della strada statale.

Il Sindaco, molto opportunamente, ha fatto redigere una pianta dell'abitato, dove sono segnati con i cerchi rossi e con i cerchi verdi gli incidenti stradali avvenuti negli ultimi due o tre anni.

Ebbene, signori, la strada è coperta fittamente di cerchi verdi — incidenti con danni alle cose — e di cerchi rossi, incidenti con morti o feriti. Purtroppo di rossi ce ne sono una trentina. Sicchè su quel tronco di strada, in corrispondenza dell'abitato di Casamassima, ci hanno lasciato la pelle una

trentina di persone. Io consegno questa pianta al Ministro, pregandolo di farne tesoro.

Ora, questa strada smaltisce un traffico, onorevole Ministro, di ottomila veicoli al giorno; ed ha, oltre l'abitato di Gioia, dei tornanti pericolosissimi, San Basilio e Motola, dove l'anno scorso accadde un incidente (per il quale feci un'interpellanza, alla quale non ebbi mai risposta e poi terminò la legislatura) in cui un'autocisterna con rimorchio ad una curva urtò una « millecento » con due persone, facendola cadere nella scarpata sottostante e rovesciandosi sopra di essa, sicchè il giorno dopo, quando andarono a sollevare l'autocisterna, trovarono sotto la macchina ridotta a una pizza e schiacciati i suoi due occupanti.

Gli incidenti su questa strada sono in numero notevole, perchè essa è di soli 6 metri di larghezza mentre vi è un traffico intensissimo: ebbene ancora oggi si discute se la nuova strada si debba fare a tre o a quattro corsie. Ora, se i fondi della legge n. 904 fossero esauriti, facciamo un'altra legge. Quando in Italia per incidenti stradali si hanno poco meno di 20 mila morti all'anno, 7 volte tanto i morti per la sciagura del Vajont...

*S U L L O , Ministro dei lavori pubblici.*  
Non è il caso di fare certi paragoni.

*G E N C O .* Sì, d'accordo; le debbo però dire che molti degli incidenti avvengono più per colpa degli automobilisti che per l'insufficienza delle strade, per cui, se si ritenesse necessario, si potrebbe modificare pure il codice stradale in modo da ridurre la velocità sulle strade di qualsiasi specie, anche sulle autostrade.

Le ho chiesto in Commissione e ripeto la domanda in questa sede: quale è la proporzione dei fondi per le strade per le diverse regioni d'Italia? Non parlo dei fondi della 904, ma dei fondi del bilancio ordinario dell'Azienda statale.

*S U L L O , Ministro dei lavori pubblici.*  
Lei sa che sono molto limitati, pochissimi, e quelli ordinari li abbiamo diminuiti per aumentare i fondi della 904.

*G E N C O .* Onorevole Ministro, sono contento, però debbo dire che certe strade importanti non le possiamo lasciare così. Non si sono fatti neanche i progetti e, tenendo conto dei tempi tecnici di esecuzione, passeranno alcuni anni prima che alcune strade più frequentate siano sistemate.

*S U L L O , Ministro dei lavori pubblici.*  
Se deve impiegare tutto il suo tempo a convincermi, sono disposto ad una transazione sul suo tempo per vedere se posso trovare i fondi per la 904.

*G E N C O .* In questi giorni è stata presentata la relazione al bilancio della Società autostrade e da questa apprendiamo che le previsioni di introito sono state largamente superate dai fatti. Questo ci fa piacere, ma questo ci induce anche, onorevole Ministro, a chiedere che il programma autostradale venga accelerato. La Napoli-Bari sarà finita nel 1968: non possiamo aspettare 5 o 6 anni!

Piano nazionale dei porti. Nel bilancio dei Lavori pubblici sono stanziati tre miliardi per opere marittime. Sono appena sufficienti per l'ordinaria manutenzione, e noi vogliamo che il piano nazionale dei porti sia redatto e finanziato in un certo numero di anni. L'altro giorno siamo stati con una rappresentanza della 7ª Commissione a Genova — degli intervenuti c'è qui presente soltanto il senatore Guanti — e abbiamo constatato quanto sono gravi e complessi i problemi del porto di Genova. È strano che io meridionale debba parlare di Genova. Se fossero venuti in discussione i problemi di Genova, senza che io avessi constatato di persona la realtà di fatto esistente in quella città, sarei stato contrario. Non oggi però, dopo aver visto che là ci sono da 12 a 15 piroscafi al giorno fuori dalla diga foranea perchè non possono entrare nel porto per mancanza di spazio, onde quel grande porto, che era il primo dei porti del Mediterraneo, oggi è passato al secondo posto, essendo stato superato da Marsiglia proprio a causa del suo intasamento.

Per incidenza vorrei ricordare che quel giorno abbiamo preso il treno di ritorno a Roma soltanto perchè il pullman che por-

tava la rappresentanza del Parlamento è stato preceduto da una pattuglia della polizia stradale, la quale, facendoci strada attraverso l'Aurelia, ci ha consentito di arrivare in tempo utile alla stazione, mentre se ci fossimo accodati alla fila interminabile delle macchine il treno lo avremmo certamente perso.

**P R E S I D E N T E .** Molto male!

**G E N C O .** Dovevamo prendere quel treno, signor Presidente.

Siamo dunque arrivati a Genova ed abbiamo visto quella che è la situazione di quel porto, ed io, signor Ministro avendo preso l'impegno di prendere la parola a nome della 7ª Commissione del Senato per esporre i problemi di quella città, la prego di considerare che una parte del traffico di quel porto è ormai dirottato verso Marsiglia. E non si può, collega Crollalanza, richiamare il traffico di Venezia nell'Adriatico, poichè Genova è alle soglie del triangolo industriale e tutto il traffico dei trafori alpini, in corso di esecuzione e di prossima apertura, deve necessariamente passare per Genova, a meno che non si voglia alleggerire il traffico verso Milano attraverso la famosa idrovia...

**G I A N Q U I N T O .** Conosci la situazione del porto di Venezia? Perchè non sei andato anche a Venezia?

**G E N C O .** Fammi finire. Dicevo, a meno che non si voglia istradare una notevole parte del traffico verso Milano per l'idrovia Po-Cremona-Milano, che va anche verso Locarno, che fa capo a Venezia. Eccoti servito, collega Gianquinto.

Di questo problema doveva parlare il senatore Noè Paietta, il quale però, dovendo partire, ha incaricato me di farlo anche a nome suo.

Il senatore Roda ha parlato dell'edilizia. Io desidero qui ricordare — e mi fa piacere vedere il sempre presente senatore Cingolani — che quando nella prima legislatura discutemmo delle agevolazioni per l'edilizia, il compianto ministro Vanoni era contrario all'esenzione venticinquennale e proponeva

un sistema di tassazione secondo il quale per i primi due anni le nuove case sarebbero state esentate, ma avrebbero sopportato poi l'imposta con un aumento di un decimo all'anno in modo che in dieci anni sarebbero state caricate di tutti i dieci decimi della imposta. Io presentai un emendamento per l'esenzione venticinquennale; quell'emendamento ebbe l'appoggio, insperato ma autorevolissimo, dell'allora Presidente del Gruppo democristiano, senatore Cingolani, e fu approvato. Ciò sollevò un po' le furie del ministro Vanoni, il quale voleva persino dimettersi.

Comunque voglio dire che l'edilizia non può essere affidata, come dice il senatore Roda, tutta all'iniziativa dello Stato. Questo è veramente il caso in cui iniziativa privata ed iniziativa pubblica debbono concorrere a dotare il Paese delle case che ancora mancano. Se necessario, onorevole Ministro, visto che le agevolazioni tributarie vanno man mano riducendosi, occorre tornare *ab ovo*, applicando l'esenzione per le imposte di consumo sui materiali da costruzione, perchè noi che viviamo alla periferia e in mezzo alla professione — se non la faccio io, la fa mio figlio che si è laureato da poco — sappiamo quali e quante contestazioni sorgono tra Comune, Ufficio delle imposte di consumo e costruttori, anche piccoli.

Non mi indugio a trattare dell'edilizia scolastica, anche perchè ne discuteremo in altro momento. Voglio però dire ancora una cosa, e concludo: ponga mano qualcuno — e dimostrerà veramente del coraggio — all'ammodernamento della legislazione dei lavori pubblici, all'aggiornamento, allo snellimento alla riduzione delle norme della contabilità delle opere dello Stato. Sono 15 anni che lo sento dire ma tutti i Ministri ...

**G I A N Q U I N T O .** E che cosa avete fatto in questi 15 anni voi?

**G E N C O .** Senatore Giunquinto, per lo meno abbiamo costruito 15-16 milioni di vani.

**P I G N A T E L L I .** Abbiamo ricostruito il Paese che essi volevano demolire. (*Interruzioni e commenti dalla sinistra*).

G E N C O . Io volevo dire questo: tutte le pratiche riguardanti i lavori pubblici subiscono dei passaggi da un ufficio all'altro, da un comitato all'altro. Quelle delle opere igieniche e degli ospedali subiscono anche il passaggio attraverso il Comitato provinciale di sanità: si tratta di 18 passaggi; ad essere ottimisti occorre un mese per ognuno, quindi sono 18 mesi. Sicchè quando il progetto arriva alla conclusione i prezzi sono ormai superati e bisognerà ricominciare da capo specialmente in un periodo come questo di prezzi crescenti. Ora il decentramento, l'aver affidato alcuni compiti ai Provveditorati alle opere pubbliche, è stato un passo avanti. Ma se si continua col pretendere che alcune opere, dopo essere state approvate dal Provveditorato alle opere pubbliche, debbano passare per il Ministero, per il finanziamento e per la benedizione finale, non avremo fatto proprio niente. Occorre in questa materia — e sarà uno dei modi per ridurre i residui passivi, onorevole Roda — snellire le procedure. E sarà degno di lode massima quel Ministro che porrà mano a questo problema. A lei non manca, onorevole Sullo, coraggio e rapidità di decisione: se farà anche questo, sarà benemerito della Nazione. (*Interruzione dell'onorevole ministro Sullo*). Per conto mio, nel segnalare tutto questo e nel trascurare diversi altri problemi, per rimanere, signor Presidente, nei limiti di tempo, ho compiuto soltanto una metà del mio dovere di parlamentare. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . La ringrazio.

È iscritto a parlare il senatore Spezzano. Ne ha facoltà.

S P E Z Z A N O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, se tra di noi vi fosse qualcuno di coloro che si accontentano della retorica, dei luoghi comuni e delle lacrime, se vi fosse qualcuno di coloro che pensano che, sepolto il morto ... (e veramente nel nostro caso non si tratta di un morto ma di migliaia di morti, buona parte dei quali non hanno ancora avuto sepoltura), bisogna aiutare il vivo, se vi fosse, ripeto, tra di voi qualcuno che così pensi, potrebbe dire che questo mio intervento, in un'Aula certo non

affollata, e dopo un intervento tanto appassionato e documentato come quello di stamattina del collega Scoccimarro, è superfluo. Ma mi sarebbe facile rispondere che niente è superfluo quando si lotta per la giustizia, e quando si vuole facilitarne il corso dimostrando che, nel nostro Paese, il Potere esecutivo, e particolarmente i Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze, sono, da sempre e non da tempo recente, soggetti al volere del monopolio elettrico, tanto che questo è diventato lo Stato nello Stato, e concludendo che la tragedia del Vajont e le migliaia di morti sono un aspetto della prepotenza e dello strapotere del monopolio elettrico ed un anello, anche se il più appariscente ed il più sanguinante, di una triste catena.

Queste cose non sono state solo dette dalla nostra parte. È dal 1948 che vengono ripetute in quest'Aula ed a conclusione è stato detto — ed io lo ripeto — che il monopolio elettrico è un fuori-legge. A questa definizione si può dare il significato classico di bandito, per le sue rapine, per i suoi taglieggiamenti, per le vessazioni operate ai danni dei singoli e dei Comuni, così come si può dare — non si sbaglia — l'altro significato di colui che è al di sopra della legge e perciò tutto gli è lecito, consentito, permesso.

Ricordo per sommi capi quanto è stato ripetuto e che giustifica questa qualifica di fuori-legge.

È a tutti noti che gli impianti delle società elettriche sono stati costruiti con un contributo del 60 per cento da parte dello Stato, e che per il restante 40 per cento sono stati concessi prestiti di favore. Sono note pure le angherie (stamattina ne accennava il collega Scoccimarro) alle quali sono stati sottoposti i proprietari di terreni che venivano occupati — non dico nemmeno espropriati — di prepotenza per gli invasi, per le linee, per i lavori. Mi sia consentito indicare un caso limite che, se non sbaglio, ho già denunciato in questa Aula: intendo riferirmi a quella società elettrica che ha espropriato decine e decine di ettari di terra del Comune di S. Giovanni in Fiore e degli altri

viciniori al prezzo di cinque centesimi per metro quadrato.

O devo davvero ricordare, quando qui presente è il collega Spasari mio conterraneo, ciò che è avvenuto per quanto riguarda i terreni demaniali, che per legge sono inalienabili e imprescrittibili?

Come è stranamente diverso questo Stato! Se un contadino zappa un metro di terra demaniale, lo Stato si ricorda che quella terra è inalienabile e imprescrittibile; ma se il monopolio elettrico ne occupa decine e centinaia di ettari dimentica che trattasi di terra demaniale inalienabile e imprescrittibile e ne legittima l'occupazione. I soliti due pesi e le non meno solite due misure: una per il debole, l'altra per il forte.

E che dire, che non sia già stato detto, per quanto riguarda le servitù imposte di prepotenza, senza corrispettivo o con corrispettivi irrisori?

Ed ecco quello che tocca più da vicino il Ministero dei lavori pubblici. Quante concessioni — probabilmente fatte come quelle del Vajont — sono state tenute inutilizzate? Quante sono state sfruttate solo parzialmente? Quante altre sono state sfruttate solo per la parte meno costosa e più redditizia, lasciando inutilizzato tutto il resto?

E che cosa è avvenuto nel suo Ministero, onorevole Sullo, per il rinnovo delle concessioni?

Quante concessioni, arrivata la scadenza, sono state rinnovate?

Io sarei davvero lieto, onorevole Ministro, se lei potesse indicarmi un solo caso di revoca delle concessioni, non per inadempienza (sia ben chiaro) ma perchè era scaduta una di quelle vecchie concessioni in forza del decreto-legge del 1916 o di quello del 1919 o del testo unico del 1933, che tanto ti è costato, collega Crollanza, e del quale forse faresti bene ora, a distanza di trenta anni, a dire tutto il retroscena.

**C R O L L A L A N Z A .** L'ho svelato in Commissione, se ben ti ricordi.

**S P E Z Z A N O .** Se mi autorizzi, durante il mio intervento ripeterò quanto ai detto in Commissione.

Mi pare superfluo insistere — anche perchè ritengo che nemmeno noi siamo stati risparmiati — sulle rapine perpetrate per anni e per decenni ai danni degli utenti pubblici e privati.

Mi basta ricordare ciò che avveniva coi contatori. Presentai al riguardo un disegno di legge nella seconda legislatura. Lo ripresentai nella terza ma è stato approvato solo quando è stato creato l'Enel. Fino a quando imperava il monopolio privato riuscì con la forza ed i suoi tentacoli a non farlo discutere. E così ha continuato ad imporre agli utenti il contatore (unico fra tutti senza taratura) che autorizza una frode legale del 20 per cento.

Mi basta solo accennare ai pagamenti esosi e strozzineschi che si sono pretesi ed imposti per ogni attacco.

È ancora viva in quest'Aula l'eco della discussione del provvedimento di nazionalizzazione nel corso della quale abbiamo messo l'accento sul fatto che il monopolio si è appropriato delle linee costruite dai Comuni e dalla Cassa per il Mezzogiorno con una spesa di parecchie decine di miliardi. Costruita la linea, il monopolio concedeva la corrente a condizione che la linea gli fosse gratuitamente ceduta.

Nè posso tacere delle varie e molteplici frodi fiscali. Indico due casi limite. Nel mio comune trent'anni fa vi erano poche decine di lampadine; oggi è tutto illuminato, e si tratta di un territorio esteso per ben ventimila ettari. Per imposta di consumo la società elettrica continua però a pagare quello che pagava nel 1945. E il competente ufficio erariale di Catanzaro, nonostante la nostra protesta, insiste nel dire che il consumo non è aumentato! Un miracolo contrario a quello della moltiplicazione dei pani!

Il collega Garlato, qui presente, deve sapere qualcosa delle frodi che le società elettriche hanno messo in atto facendo figurare ai fini fiscali una produzione di gran lunga inferiore a quella reale.

Il compianto onorevole Vanoni, Ministro delle finanze, intervenne infatti per gli impianti della sua provincia e, minacciando

di far rivedere alcune concessioni, riuscì ad ottenere denunce di produzione meno fraudolente. La conseguenza è stata un accertamento maggiore del reddito ed entrate molto più rilevanti per lo Stato e per gli enti locali. Peccato che ciò sia stato fatto solo per la provincia che interessò Vanoni, Ministro delle finanze. Anche questo è un curioso aspetto di questo nostro Stato che pure si dice Stato di diritto!

Ed ancora: è notorio che i bilanci delle società elettriche non sono definiti ai fini fiscali da oltre un decennio. Giacciono an-

cora nelle varie Intendenze di finanza, perchè è contestato l'ammontare del reddito. Intanto il tempo passa e, quando pagheranno, le società pagheranno con moneta svalutata e senza interessi.

Questi fatti sono stati denunciati sempre e mai smentiti, ed ecco perchè ha trovato fondamento e giustificazione l'accusa che il monopolio elettrico ha rappresentato uno Stato nello Stato, ed un fuori-legge cui tutto era permesso! Finisco questo rosario che potrebbe ancora continuare. E ne inizio un altro.

## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue SPEZZANO). Sono lieto che alla Presidenza sieda l'onorevole Spataro, il quale è stato Ministro dei trasporti e potrà confermare quello che dico. Sono pure lieto che Presidente della Commissione e relatore sul bilancio sia il collega Garlato che è stato uno dei cirenei nella vicenda che io denunciò. Invito loro e chiunque altro a smentirmi, se dico cose non esatte.

Una norma del decreto legge del 1916 riconosceva ai Comuni rivieraschi il diritto di avere al prezzo di costo fino ad un decimo dell'energia elettrica prodotta. Un'altra norma dello stesso decreto assegnava ai Comuni rivieraschi un canone sull'energia prodotta e trasportata fuori della provincia.

Dal 1916 al 1953, su circa 2000 Comuni rivieraschi non ce ne è stato uno che sia riuscito a realizzare questi diritti.

Il monopolio, per il suo strapotere, poteva fare tutto, comprese le ripetute violazioni di una legge dello Stato.

Tutto ciò è durato circa trenta anni!!!

Finalmente nel 1945 viene la Liberazione. Vi è tutto un nuovo fermento, si ricostituono le prime Amministrazioni comunali che subito denunciano l'insostenibile situazione creata dal monopolio.

Nel 1948 cominciano i primi tentativi per modificare le norme del decreto legge del 1916 trasferite intanto nel testo unico del 1933. Arrivammo finalmente dopo cinque anni di discussione ad approvare la legge n. 959 del 27 dicembre 1953, in base alla quale si aboliva la vecchia norma del testo unico del 1933 e si stabiliva che le società elettriche dovessero un canone annuo di lire 1.300 per ogni chilowattora prodotto.

Pubblicata la legge, non mancò il solito ingenuo il quale credette che tutto fosse risolto. Invece si scatenò il monopolio con tutte le sue forze. I suoi infiniti tentacoli si misero in moto.

L'onorevole Romita, i suoi collaboratori, i burocrati del Ministero, restarono storditi di fronte a questa offensiva. Facevano riunioni, con la partecipazione dell'Avvocatura dello Stato e di altri tecnici. Ricordo una riunione alla quale partecipava come avvocato dello Stato l'amico e collega Salerni. Si voleva interpretare la legge nel modo più favorevole al monopolio! Si cercava una via di mezzo. Per due anni la legge finì nel dimenticatoio. Ci vollero dodici mesi perchè fossero pubblicati i decreti di delimitazione dei bacini imbriferi. Dopo molte tergiversazioni, dubbi, incertezze, il ministro Romita

interpretò la legge in modo restrittivo, per cui i 9 miliardi all'anno che il monopolio doveva ai Comuni si ridussero — per effetto di quella interpretazione ministeriale arbitraria, restrittiva ed in stridente contrasto con la lettera e lo spirito della legge — a 6 miliardi all'anno!

L'onorevole Romita, che pure proveniva dalle file di un partito operaio, si era illuso che, trattando bene il monopolio elettrico, il problema sarebbe stato risolto.

Non fu così. Anzi le debolezze del Ministero fecero aumentare l'audacia dei monopolisti. Ed infatti, pubblicati i decreti di delimitazione dei bacini imbriferi, il monopolio elettrico ha fatto fronte unico ed ha lanciato la grande offensiva della carta bollata alla Corte costituzionale impugnando la legge dinanzi alla Corte costituzionale. Spingemmo il ministro Romita a far notificare le ingiunzioni di pagamento. Credevamo di avere costretto così il monopolio a pagare. Illusi! Il monopolio si oppose alle ingiunzioni di pagamento!

Vincemmo anche questa battaglia. La Magistratura dopo anni ci diede ragione, dichiarando legale la procedura seguita. Ma il monopolio ha imboccato altre vie: quelle dei giudizi di merito. Avemmo così opposizioni dinanzi al Tribunale superiore delle acque ed a quelli regionali. Una larga schiera di avvocati era mobilitata al servizio del monopolio elettrico, tutti i gradi della Magistratura vennero seguiti. Tutti furono chiamati a risolvere le vertenze del monopolio elettrico!

Vi fu una resistenza davvero eroica, da parte dei Comuni. E consentitemi un atto di superbia: i bacini imbriferi, che meglio si distinsero in questa lotta, sono stati il bacino del Mucone in Calabria e quello del Piave. In questa lotta ebbe un posto di primo piano l'onorevole Francesco Giorgio Bettiol, che potrebbe essere definito l'eroe della lotta contro il monopolio: l'onorevole Bettiol aveva previsto quello che purtroppo poi è successo e che ora piange, coi suoi cinque familiari morti, le altre migliaia di morti per la tragedia del Vajont!

Il collega Garlato faceva parte con me dell'U.N.C.E.M. (Unione nazionale Comuni

ed enti montani); io ero, allora segretario della Lega nazionale dei Comuni democratici; il collega Tupini, Presidente dell'Associazione nazionale Comuni italiani; il senatore Oliva, faceva parte dell'Unione Provincie italiane (U.P.I.) e sappiamo che in ogni congresso abbiamo riaffermato i diritti dei Comuni! I democristiani, sempre illudendosi che trattando con le buone maniere le società potevano strappare qualche cosa, fecero partecipare ai congressi i vari Ministri dei lavori pubblici; vennero ai congressi i Presidenti del Consiglio, l'attuale Presidente della Repubblica, il compianto onorevole Zoli, lo stesso onorevole Fanfani! Erano riunioni nelle quali noi di sinistra rappresentavamo la minoranza, erano in maggioranza i sindaci della Democrazia cristiana, c'erano pure i sindaci dei Comuni oggi distrutti o quasi. I Ministri, i Presidenti del Consiglio vengono accolti con freddezza se non addirittura con ostilità. E si spiega: noi amministratori chiedevano fatti e loro ci davano promesse e parole.

In questa situazione, per uscire dal caos, presentammo un disegno di legge interpretativo di quella martoriata legge n. 959 del 1953. Non ci preoccupammo della forma, mi ricordai che ero stato avvocato, conoscevo tutte le eccezioni che il monopolio aveva dedotto per non applicare la legge e preparai un disegno di legge che bloccava ogni scappatoia considerando anche singoli casi. Il disegno di legge venne approvato all'unanimità e, anche in quella circostanza, non mancò l'ingenuo il quale ebbe a dire: ce l'abbiamo fatta! Invece si scatenò una nuova offensiva!

Si è arrivati, ed ecco la parte che interessa più direttamente il Presidente onorevole Spataro, al grottesco e all'assurdo che le società dello Stato, comprese le Ferrovie, per non indebolire la forza del monopolio elettrico, per fare con lo stesso fronte unico, hanno violato la legge dello Stato e non hanno pagato. E l'onorevole Spataro può smentirmi se dico una cosa inesatta. L'anno scorso ricevette una commissione della quale facevano parte, insieme con me, se non ricordo male, il senatore Giraud, il senatore Oliva, l'avvocato Uberti, Vice Presidente dello

U.N.C.E.M. In quell'occasione mettemmo in evidenza l'assurdo ed il grottesco dello Stato che viola le proprie leggi. Non possiamo fare nulla, ci si rispose da parte dell'allora ministro Spataro! Non si poteva far nulla perchè le Ferrovie non erano in condizione di pagare quel miliardo ai Comuni o non si poteva far nulla perchè ciò rientrava in quella politica del Governo fatta di asservimento al monopolio elettrico, di sostegno del fronte unico con le società?

Si arrivò all'inverosimile, con la conclusione che, passati dieci anni dalla legge 27 dicembre 1953, nonostante fossero stati abbonati tre miliardi all'anno al monopolio elettrico, ancora questo è debitore di ben 8 miliardi 580 milioni, di cui un miliardo e 360 milioni dovuti dalle Ferrovie dello Stato! Né scopro l'America né mentisco dicendo che la S.A.D.E. si è distinta in tutte queste lotte ed ha rappresentato la pattuglia avanzata più audace e più decisa. Ed infatti la S.A.D.E. per il Vajont non ha pagato ciò che deve in base alla legge del 27 dicembre 1953.

Quale la posizione del Governo? Ha accettato il gioco, molto comodo al monopolio, di considerare questione giuridica quella che era una questione politica. Non solo ha accettato il gioco del monopolio elettrico, ma si è sempre rifiutato di accogliere alcune nostre richieste esplicite.

Fu proprio l'onorevole Bettiol a presentare al II Congresso dell'U.N.C.E.M. un ordine del giorno che, se mal non ricordo, portava pure la mia firma nel quale si chiedeva al Presidente del Consiglio e al Ministro dei lavori pubblici del tempo di ricordarsi che nel testo unico del 1933 vi era una norma in base alla quale, in caso di inadempienza, si può revocare la concessione.

Il Ministero dei lavori pubblici non ha voluto accogliere questa richiesta. Anzi è andato oltre continuando a trattare il monopolio con cortesia e con i guanti gialli. Infatti dal 1953 in poi altri miliardi di contributi sono stati dati alle società, sono state assentite nuove concessioni di acque e, davvero vi sarebbe da non credere, sono state prorogate concessioni scadute a favore di quei concessionari che si rifiutavano di eseguire le leggi dello Stato!

Consentendo di portare sul piano giuridico un problema di questa gravità, era inevitabile che succedesse quello che è successo, e cioè che i più deboli, i Comuni tra cui quelli sui quali in questi giorni si è abbattuta l'immane tragedia, sarebbero stati costretti a cedere. Diciamo le cose con i loro veri termini: lo squalo del monopolio avrebbe finito per ingoiare con una certa facilità il pesciolino rappresentato dai Comuni. E così la S.A.D.E. che è concessionaria non solo delle acque del Piave, ma anche di quelle del Livenza, del Tagliamento e del Brenta si è opposta alle ingiunzioni, ha impugnato dinanzi alla Corte costituzionale la legge del 1953 e la legge interpretativa, ha impugnato le delimitazioni dei bacini imbriferi fatte dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita. Le cause si sono trascinate per anni: dal 1953 si è arrivati al 1961, ed il Consorzio del bacino imbrifero del Livenza, del Tagliamento e del Brenta, non ha saputo far altro che cedere alle pretese della S.A.D.E. divenendo ad una transazione. Fu fatto un taglio come se si trattasse delle trattative per la vendita in fiera di un mulo o di un cavallo, un taglio imponente. In definitiva la S.A.D.E. ha pagato semplicemente un miliardo e 400 milioni. Quei debiti maturati dal lontano 1953 sono stati pagati con moneta svalutata, e senza interessi per giunta, nel 1961.

Collegli, a questo è ridotto il nostro Stato! Quanto è sceso moralmente in basso!! Il senso dello Stato è davvero finito!

Quello stesso prefetto di Belluno che parla di speculazioni quando i poveri, i familiari dei morti chiedono giustizia, ha approvato la delibera della transazione con la S.A.D.E.: un vero strozzinaggio che fa vergogna a chi l'ha imposto ma fa più vergogna ancora all'autorità che l'ha approvato!!

E penso che questo Prefetto di Belluno il suo potere di controllo lo eserciti verso le delibere dei Comuni con le quali si danno qualche migliaio di lire per beneficenza o medicinali; nessun controllo esercita quando è interessato il monopolio, e così la delibera in base alla quale venivano abbonati centinaia di milioni alla S.A.D.E. è passata del tutto inosservata.

Ecco perchè dicevo che il monopolio è un fuori-legge. Ecco perchè un uomo della vostra parte, l'avvocato Uberti, Presidente dell'Amministrazione provinciale di Torino, Vice Presidente dell'U.N.C.E.M. (tra un mese faremo il Congresso e ripeteremo queste cose, collega Garlato) in un congresso, presenti due o tre Ministri ed il Presidente del Consiglio, disse che il Governo italiano pensava che il cartello con la scritta: « chi tocca i fili muore » affisso sui tralicci per la corrente ad alta tensione, riguardasse proprio il Governo. Quanto l'avvocato Uberti diceva come una supposizione è risultato vero! Il Governo ha avuto sempre paura di toccare il monopolio, convinto che « chi tocca i fili muore ». Per non morire, sia pure di morte politica, ha preferito accettare che il monopolio elettrico violasse le leggi dello Stato, facesse le beffe al Governo, alle leggi dello Stato e ridesse di noi parlamentari che ci eravamo illusi che le leggi da noi approvate fossero applicate e rispettate.

In un altro congresso dell'U.N.C.E.M., se mal non ricordo proprio dall'onorevole Giraud o dal senatore Oliva, certo da un parlamentare della parte vostra, si disse che lo Stato italiano era forte verso il montanaro in crisi, che non riuscendo a pagare qualche centinaio di lire di tasse veniva sottoposto alle procedure esecutive e gli si pignorava la mucca che veniva venduta nella piazza del paese; ma lo Stato era inerte, debole, passivo, succube quando si trovava di fronte al monopolio elettrico, per cui non si serviva dei molti mezzi a disposizione: ingiunzione, vendita, esecuzione forzata, revoca della concessione.

Il Governo ha ceduto al monopolio. Eppure il Governo era sostenuto dall'opinione generale: l'U.P.I., l'U.N.C.E.M., la Lega dei Comuni democratici, l'A.N.C.I., sindaci più o meno oscuri ma non per questo non rispettabili erano pronti a sostenere il Governo, ad appoggiarlo, ad aiutarlo per costringere il monopolio elettrico a rispettare le leggi. Vi fu una resistenza davvero eroica da parte dei Comuni e delle loro associazioni. Centinaia di avvocati sono stati incaricati per sostenere le ragioni dei Comuni dinanzi alla Corte costituzionale, al Tribunale regio-

nale delle acque, al Tribunale superiore, alla Corte di cassazione.

Nè si può dire che il Parlamento sia restato inerte. Ho profittato di questi due, tre giorni di tempo che ho avuto a disposizione per farmi preparare dall'archivio legislativo un prospetto di tutta l'attività svolta qui in Senato. Vedete, onorevoli colleghi, l'elenco occupa tre pagine: interrogazioni, interpellanze, ordini del giorno, disegni di legge, interventi nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, e delle finanze.

Qualche nome basta per tutti: Toselli, Romano, Vecellio, Cemmi, De Luzenberger, Valsecchi Pasquale, Salari, Giraud, Sartori, Oliva. Se volessi parlare di colleghi di parte nostra dovrei ricordare me stesso, Marabini, Di Prisco, Pellegrini, che presentò una interrogazione, quella che fa parte del libro bianco consegnato al Presidente della Repubblica.

Il Parlamento ha fatto tutto quello che poteva fare, ed io vorrei azzardare una proposta alla Presidenza del Senato.

La rappresentanza dei parlamentari comunisti che è andata sul luogo della tragedia ha presentato un libro bianco al Presidente della Repubblica. Un capitolo di tale libro è costituito dall'attività svolta nell'altro ramo del Parlamento, ed è ricordata, come ho detto, anche l'interrogazione presentata qui in Senato dal collega Pellegrini.

Onorevole Presidente del Senato, le pare che io faccia una richiesta esagerata o pazzesca se chiedo che la Presidenza del Senato curi una pubblicazione integrale di tutto ciò che i senatori hanno fatto contro il monopolio elettrico, di ciò che è stato detto qui dentro contro la S.A.D.E., la S.I.P., la S.M.E., contro questi squali che hanno avvilito l'autorità dello Stato e distrutto l'economia dei Comuni montani?

Se questa pubblicazione comprendesse anche le mozioni dell'A.N.C.I., dell'U.P.I., dell'U.N.C.E.M., della Lega dei comuni democratici, i vari interventi che sono stati fatti al riguardo, il quadro sarebbe ancora più interessante. Costituirebbe una gloria per il Parlamento che ha lottato con tenacia e coraggio. Potrebbe dare tranquillità ai morti ed un senso di conforto ai vivi il sapere che

gli eletti del popolo hanno fatto il loro dovere, anche se lottavano contro un muro di omertà, di viltà, di complicità nei riguardi del monopolio.

Con tale pubblicazione non solo raggiungeremo questi scopi, ma il pubblico apprenderebbe fatti inverosimili, apprenderebbe innanzitutto che vi è stato un contrasto tenace e continuo tra le promesse ed i fatti.

Io ricordo — e penso che debba ricordarlo anche il collega Garlato — l'ultimo Congresso dell'U.N.C.E.M. Quasi tutti i sindaci, democristiani, oscuri montanari, ma tenaci, appassionati, onesti amministratori, denunciarono in quel Congresso le angherie cui erano stati da anni sottoposti dal monopolio elettrico, provarono le varie violazioni delle leggi; e si parlò della legge 1377, della quale dovrò occuparmi tra poco. Presiedeva, quel giorno, l'onorevole Medici che era Ministro in carica. Vi furono mormorii contro il Governo e molti applausi per i sindaci che lo accusavano pubblicamente e senza mezzi termini. L'onorevole Medici si preoccupò e riuscì a quietare l'Assemblea dichiarando: « Andremo in Commissione ed io, nella mia qualità di Ministro, vi accompagnerò dal Presidente del consiglio Fanfani; sono certo che l'onorevole Fanfani interverrà per far rispettare le leggi ». C'era anche Girauda, che, nemmeno a farlo apposta, era allora Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio!

Sono passati diciannove mesi da quel Congresso e tra un mese se ne terrà un altro, il quarto, ma l'onorevole Fanfani si è rifiutato di ricevere la commissione dei Sindaci diretta da un membro del suo Governo e della quale faceva parte il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio! Per quale motivo, se non perchè sapeva che contro il fuori-legge, contro il monopolio elettrico il Governo aveva le mani legate e non si potevano toccare i fili dei tralicci se non si voleva rischiare di morire?

Questione di uomini, onorevoli colleghi? Mi rifiuto di crederlo, perchè al Ministero dei lavori pubblici, dal 1948 ad oggi, sono passati gli onorevoli Romita, Togni, Merlin, Zaccagnini e c'è ora da qualche tempo l'onorevole Sullo. Sono cambiati i direttori d'orchestra, ma la musica non è cambiata: i

fuori-legge hanno continuato a restare tali e il monopolio ha continuato a fare le beffe allo Stato. Come commentare? Che dire? A me, che credo ancora nella giustizia, l'animo si riempie di pena e di amarezza, e nello stesso tempo di un profondo senso di vergogna.

Il ministro Sullo sarà capace di far dare ai Comuni questi 8 miliardi 580 milioni o continuerà la stessa politica dei suoi predecessori? È uno dei problemi che pongo.

Nè diversa è la situazione per quanto riguarda la legge n. 1377, che modifica l'articolo 53 del vecchio testo unico e stabilisce che per ogni chilowatt di energia prodotto debbono essere versate fino a 436 lire ai Comuni rivieraschi. Considerando il massimo, sarebbero 3 miliardi 600 milioni all'anno. Si sono succeduti al Ministero delle finanze gli onorevoli Vanoni, Zoli, il socialdemocratico Tremelloni, l'attuale Ministro della difesa Andreotti, il socialdemocratico Preti, Taviani, Trabucchi, Martinelli.

Ebbene, di tutti questi Ministri uno solo ha ceduto alle pressioni del Parlamento, si è ricordato cioè che esisteva una legge dello Stato e che doveva farla applicare: questo Ministro è l'onorevole Trabucchi. Si dovevano preparare oltre 600 decreti.

Il ministro Trabucchi è riuscito a prepararne 60. Ebbene, tutti i 60 decreti sono stati impugnati, tranne uno, quello del bacino del Moccone. Sono passati otto anni: su 600 decreti, ripeto, ne sono stati emessi 60: uno è stato eseguito fedelmente, per una ventina si sono fatte delle transazioni, gli altri non hanno pagato.

Chi è stato in prima linea in questa lotta? Non occorre dirlo: la S.A.D.E., fu la pattuglia di punta.

Anche in questa circostanza, pubblicata la legge 1377, non sono mancate le nostre pressioni. Ci siamo trovati di fronte ad una lentezza davvero esasperante. Incertezze, dubbi, riunioni di tecnici, di avvocati, di giuristi.

Il collega Codacci Pisanelli alternava la sua veste di Ministro a quella di giurista. Sono passati, dalla pubblicazione della legge 1377 del 1956, otto anni. Un solo caso di pa-

gamento, pochi casi di transazione, e tutto il resto è in aria.

Esasperato da quello che vedevo alla Direzione generale della finanza locale, dissi qui in quest'Aula, assumendone tutta la responsabilità che mi derivava anche dall'altezza della tribuna dalla quale parlavo: onorevole Ministro, liberatevi di questi direttori generali che sono o pavidi o corrotti.

Ho qui una lettera aperta che consegno alla Presidenza del Senato, scritta dalla segreteria della Lega nazionale dei Comuni democratici alla Presidenza del consiglio ed al Ministro delle finanze con la quale denunciavamo fatti precisi e ben determinati.

Che cosa si è ottenuto? Nulla. Abbiamo assistito anzi a casi limite, che superano l'assurdo.

In una causa promossa dal monopolio elettrico della S.M.E. di Napoli contro l'Amministrazione provinciale di Cosenza (la quale chiedeva l'applicazione della legge 1377), è intervenuto in giudizio il Ministero delle finanze. C'è uno tra di voi il quale osi crederlo? Il Ministero delle finanze è intervenuto in giudizio, non per sostenere le ragioni della Provincia, ma quelle della società! Tutto questo denunciai qui pubblicamente, ne andai poi a parlare personalmente a Trabucchi il quale non sapeva che dire, trovandosi di fronte al fatto compiuto.

E così una volta le società dello Stato fanno fronte unico con le società private perchè non si paghi quanto spetta ai Comuni; un'altra volta il Ministero delle finanze si costituisce in giudizio, non per sostenere le ragioni dell'ente locale ma quelle del monopolio.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Spezzano, vorrei pregarla di concludere.

**S P E Z Z A N O .** Onorevole Presidente, sono stati superati i tempi da parte di tutti, io ho un'ora a mia disposizione e nel giro di un'ora concluderò.

**P R E S I D E N T E .** Lei ha trenta minuti.

**S P E Z Z A N O .** Lei ha tutto il diritto di interrompermi se dico cosa che non ri-

sponde a verità, ma fino a quando dico fatti per i quali ho documenti, nessuno ha diritto di levarmi la parola.

Ed ecco un altro caso. Quando abbiamo discusso la legge n. 1377, era Sottosegretario l'onorevole Caron, e Presidente della Commissione dei lavori pubblici l'onorevole Corbellini; io presentai un emendamento il quale prevedeva, per l'appunto, il caso del bacino Neto-Tacina, che interessa i Comuni più miseri della Calabria: S. Giovanni in Fiore, Cotronei, Petilia, Policastro, Caccuri, Cerenzia, che non avevano mai, dal 1916, riscosso un solo soldo, per la norma dell'articolo 53 del testo unito del 1933. Fotografammo questo caso.

Io chiesi all'onorevole Caron che cosa ne pensasse, ed egli disse, come interpretazione autentica, che il caso di S. Giovanni in Fiore, del bacino Neto-Tacina, rientrava nella legge.

La legge è del 1956, sono passati otto anni; nonostante il caso fosse stato fotografato i Comuni non hanno potuto avere ancora pagato quanto loro compete. Il collega Vincenzo Milillo adesso resiste alle opposizioni che il monopolio ha proposto avverso le ingiunzioni.

Anche la legge n. 1377 è stata dunque violata in pieno. Solo gli arretrati dal 1956 (non quelli dal 1916), ammontano a circa 16 miliardi; 16 miliardi non pagati per la legge n. 1377, 8 miliardi e mezzo non pagati per la legge n. 959, 3 miliardi all'anno non pagati per l'interpretazione improntata a tenerezza ed a comprensione verso il monopolio elettrico, fate voi il conto e toccherete con mano la realtà!

Ed ancora: il ministro Trabucchi, quando con la legge 21 dicembre 1961 raddoppiò il canone per tutte le concessioni demaniali, portò a 800 lire il canone dovuto in base alla legge n. 1377. Ingenuo l'onorevole Trabucchi! Non era riuscito a far pagare fino a 436 lire, si illudeva che il monopolio avrebbe pagato le 800 lire! Dal 1961 ad oggi sono passati, giusti giusti, due anni; questa volta non c'è un solo caso di pagamento!

Assurdo, grottesco, aberrante! Nemmeno per i comuni rivieraschi del Moccone è stato pagato l'aumento! Perchè? Perchè c'era l'informatore nel Ministero che ha informa-

to che si stava preparando questa legge. E così la società (cosa mai avvenuta per il passato) ha eseguito il pagamento tre mesi prima che scadesse, e pubblicata la legge, ha sostenuto che aveva già eseguito l'obbligazione e che la legge non poteva applicarsi ad una obbligazione già eseguita.

Lo so, colleghi, sono bestemmie giuridiche, sono assurdi! Ma come si può pretendere che un piccolo Comune riesca da solo a combattere contro centinaia di avvocati, professori universitari, mobilitati per il monopolio? Il Governo, con la sua politica, ha favorito tutto questo e ci ha messo nella bocca degli squali.

Quanti di voi sono amministratori di Comuni sanno che in forza della legge del 1952, che richiama l'articolo 138 della finanza locale, è dovuto il pagamento di una tassa fino a 1.400 lire per occupazione del suolo pubblico per le linee elettriche che attraversano terreni comunali.

Ebbene anche qui sono passati 11 anni ed un solo Comune, per quello che a me consta, è riuscito ad applicare questa legge; il Comune di Chiusi è riuscito a farsi pagare dal monopolio elettrico l'occupazione del suolo pubblico. E tutti i giornali tecnici e politici presentarono questo come una vittoria strepitosa.

Ma non la sentite la vergogna nella quale avete trascinato lo Stato italiano nel quale è una grande vittoria il fatto che si riesca, una volta su novemila casi, ad applicare una legge contro il monopolio elettrico?

Onorevoli colleghi, questo è l'ambiente nel quale il monopolio elettrico ha potuto prosperare, questo è il clima nel quale lo strapotere del monopolio è riuscito a paralizzare le leggi dello Stato ed a farsi beffa del Parlamento e dei parlamentari.

È in questo ambiente che si è abbattuta la sciagura più tragica che in tempo di pace si sia abbattuta sul nostro Paese.

Avvenuta la sciagura, si dà la stura alla retorica e non sono mancate le lacrime, anzi sono state abbondanti. Ma tra le lacrime (ecco l'aspetto politico grave), quando tutti erano presi dall'emozione, si è avuta la perfidia di cercare di lanciare un'ancora di sal-

vataggio. Quando ancora non si sapeva la gravità della sciagura si è cominciato ad addebitare la stessa alle forze della natura, e a dire che non vi era colpa da parte di alcuno.

Collegli, si viete domandati il perchè di tutto questo? Il fatto è semplice: è che quando si è arrivati alla nazionalizzazione dell'industria elettrica, ci si è arrivati con i guanti gialli, non si sono voluti calpestare gli interessi del monopolio, si è voluto essere cortesi, si è voluta la collaborazione degli uomini del monopolio elettrico.

**S C O C C I M A R R O .** Lo Stato pagherà le opere costruite con i suoi soldi!

**S P E Z Z A N O .** Non parlo semplicemente di questo, parlo di qualcosa di più grave. Nell'Enel ci sono i rappresentanti del monopolio elettrico non i rappresentanti della generalità. La S.A.D.E. è presente nello Enel ed è stato pubblicato a grandi lettere su tutti i giornali il nome di uno dei suoi amministratori.

Ecco come si spiega che mentre l'Italia piange le sue vittime vi è qualcuno nell'Enel che lancia l'ancora di salvataggio, per la S.A.D.E. Siete democristiani, andate a messa, pregate, dite il rosario, ma vi dimenticate che se peccare è umano, perseverare è diabolico. E voi insistete nel peccato, l'esperienza per voi non ha importanza.

**S C O C C I M A R R O .** Andranno all'inferno!

**M O R V I D I .** Se ne infischiano loro!

**S P E Z Z A N O .** Quando, dopo il sangue di Melissa, vi abbiamo strappato la legge di riforma fondiaria dell'Opera Sila, voi, proprio per continuare ad andare d'accordo con i baroni e con i marchesi (mi smentisca Tommaso Spasari se può) avete nominato amministratori dell'Opera i baroni espropriati! Uno degli amministratori dell'Opera Sila era il comune amico Totò Caputo. I direttori erano tutti marchesi e conti...

**G R I M A L D I .** Erano i migliori agricoltori!

**S P E Z Z A N O .** ... sembrava che tutti gli iscritti all'Almanacco di Gotha si fossero dati lì appuntamento. E con i baroni e i marchesi espropriati avete avuto risultati fallimentari.

Sotto la spinta delle masse popolari siete costretti a fare la nazionalizzazione dell'industria elettrica, ma pretendete che essa possa essere portata a buon fine mettendo nell'Enel i rappresentanti delle Società! Siete davvero degli incorreggibili, colleghi della Democrazia cristiana!

E concludo. Credo che mai si siano avuti casi di responsabilità, con la prova documentale della stessa ed il bollo notarile che la conferma.

In questo caso la prova della responsabilità ha il bollo notarile: intendo riferirmi alla costituzione del Consorzio per la difesa dai pericoli e dai danni del bacino del Vajont. Nessun dubbio, dunque, che vi siano responsabilità civili, penali ed amministrative.

Ma anche se nessuna prova preconstituita vi fosse, anche se l'onorevole Bettiol avesse dormito sonni tranquilli, anche se il Consiglio provinciale di Belluno non avesse fatto le note proteste, anche se quei cittadini non si fossero costituiti in consorzio, anche se non ci fossero state le drammatiche telefonate, il parere contrario di illustri tecnici, onorevoli colleghi, forse che verrebbe meno la responsabilità politica di tutti i Governi che si sono succeduti dal 1948 ad oggi?

La responsabilità politica scaturisce dall'ambiente e dal clima che l'Esecutivo ha consentito, se non del tutto voluto. È conseguenza della vostra politica, dell'aver sempre ossequiato i fuorilegge.

Gli avvocati direbbero che la responsabilità è *in re ipsa*.

In questa situazione che farà il Governo morituro o moribondo?

Che farà il Governo che gli succederà?

Cercherà di far dimenticare questa immensa mole di responsabilità che l'opprime e lo schiaccia? Non oso pronunciarmi. L'atteggiamento tenuto in questi giorni non mi

lascia tranquillo. Dico però che c'è un solo modo per far dimenticare e per lenire questa enorme piaga ed è quello di fare giustizia. La farete questa giustizia, signori del Governo? Me lo auguro e non solo per i morti, per i loro familiari, per i danneggiati; me lo auguro per l'Italia, me lo auguro per la democrazia.

Se volete fare giustizia dovete agire subito: non fateci leggere il comunicato dell'arresto di colui che ha dato un documento, date al popolo italiano un altro comunicato quello della sospensione dei pagamenti dell'indennità alla S.A.D.E. Dateci un altro comunicato che esprima il vostro assenso all'inchiesta parlamentare. Dite pubblicamente che volete che giustizia si faccia.

Aprite, signori del Governo, le porte perché la giustizia possa finalmente entrare nella cittadella munita, munitissima, del monopolio. Dite che l'avviso « chi tocca i fili muore » non vi tocca, non vi spaventa.

Agite in modo che si possa dire davvero che anche in Italia la legge è uguale per tutti e che, in questa Italia democratica e costituzionale, non hanno più posto i fuori-legge anche se i fuori-legge sono i magnati del monopolio elettrico. (*Vivissimi applausi dalla estrema sinistra. Molte congratulazioni*).

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

**F R A N Z A .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, ebbi occasione di dire nell'ottobre dello scorso anno, allorquando venne in discussione la legge relativa ai provvedimenti per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto, che le novità poste dalla legge avrebbero richiesto una più complessa attività da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici e dei Comuni colpiti da terremoto con inevitabili remore nell'avvio dell'opera di ricostruzione...

*Voci dal centro.* Ma non toccava parlare al senatore Franza.

**F R A N Z A .** Toccava all'onorevole Pajetta ed io col consenso della Presidenza

mi sono sostituito all'onorevole Pajetta assente.

La legge era impostata su criteri diversi da quelli precedenti per la constatazione del ritorno ciclico dei sommovimenti tellurici, nelle dorsali appenniniche dell'Irpinia e del Sannio e per le esperienze derivate dall'applicazione della legge sismica del 1930. Nell'agosto del 1962 il fenomeno tellurico risparmiò gli edifici costruiti *ex novo* e quelli parzialmente ricostruiti nella rigorosa osservanza delle norme sismiche emanate a seguito del terremoto del Vulture del 1930. Sembrò perciò necessario adottare un indirizzo nuovo nella legislazione. Si stabilì innanzitutto di accertare quali centri abitati dovessero essere dislocati in zone geologicamente più sicure. Ciò determinò un indispensabile rinvio nell'inizio della ricostruzione per tutti i centri abitati compresi nell'elenco dei Comuni danneggiati dal terremoto, non potendosi autorizzare la ricostruzione *in loco* prima che gli organi tecnici avessero espresso parere in merito ad un'indagine di così grande impegno e rilevanza. Conosciuto il pensiero dei tecnici, sull'opportunità o non di operare la ricostruzione in sito, si dette mano alla compilazione dei piani di ricostruzione. Naturalmente le pratiche per l'elaborazione e l'approvazione dei piani, dalla cui attuazione deriverà una migliore sistemazione urbanistica dei centri abitati e la possibilità della ricostruzione secondo i criteri imposti dalla nuova legislazione asismica degli edifici compresi nel piano stesso, hanno anche esse richiesto, e molto più degli accertamenti sulla natura geologica delle zone, un considerevole lasso di tempo imponendo di necessità un'ulteriore remora dell'attività di ricostruzione. Da ciò l'impressione, recepita anche da parte della stampa nazionale d'informazione e propagandata interessatamente dai partiti di sinistra, di una inerzia inspiegabile e colpevole da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici e dei Comuni interessati. Ma chi, come me, ha seguito intesamente l'azione quotidiana, meritoria e responsabile, dei Comuni e dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ed è a conoscenza della complessità delle questioni insorte nella compilazione dei piani di rico-

struzione e delle molte ed ardue difficoltà superate, non può non dare riconoscimento pubblico del lavoro compiuto fino ad oggi.

Posso dire, onorevoli colleghi, che durante questo primo anno, al fine di una organica e moderna ricostruzione delle zone colpite dal terremoto, sono stati completati gli accertamenti relativi all'eventuale spostamento degli abitati e sono stati portati a termine, per i comuni da ricostruire *in situ*, gli elaborati per la ricostruzione secondo gli indirizzi prestabiliti dalla legge. Pertanto sono stati già emanati numerosissimi decreti concessivi del contributo ed è già in corso la ricostruzione di alcuni degli edifici totalmente o parzialmente distrutti non compresi nei limiti dei piani di ricostruzione o nei piani dei comparti obbligatori. Così pure, sono state completate quasi tutte le case di abitazione per sinistrati alla cui costruzione si pose mano fin dal settembre dello scorso anno, e sono a buon punto le altre delle quali venne iniziata la costruzione dallo I.N.A.-Casa o dall'U.N.R.R.A.-Casas.

Di recente il Comitato centrale gestione case lavoratori ha stanziato per le zone della provincia di Avellino colpite dal terremoto altri 2 miliardi e 951 milioni, con che si spera, entro il prossimo anno, di poter totalmente sistemare le famiglie sinistrate che occuparono i baraccamenti nell'autunno del 1962. Occorre dire che anche i problemi delle strade, del sistema fognale, dell'approvvigionamento idrico delle zone in cui sorgono i nuovi complessi urbanistici sono stati impostati positivamente.

Da tutto ciò possiamo, credo, trarre ragionatamente la conseguenza che prima dell'autunno del prossimo anno tutti i baraccati potranno fruire di un alloggio e che sarà a buon punto l'attività di ricostruzione degli edifici privati e pubblici. Ma a tal fine occorre una sempre più attiva ed efficiente collaborazione ed intesa fra amministrazioni civiche ed amministrazione dei lavori pubblici; occorre sveltire la procedura di registrazione e di controllo da parte della Corte dei conti presso il Provveditorato per le opere pubbliche della Campania; occorre maggiore e più aperta comprensione da parte della Cassa per il Mezzogiorno, che è lenta e

perplessa nell'emissione dei decreti di concessione dei contributi per i fabbricati rurali e non ancora corrisponde l'anticipazione del 30 per cento previsto dalla legge; occorre prendere gli opportuni accordi con gli istituti ed enti autorizzati alla concessione dei mutui per l'erogazione della differenza tra la spesa effettiva e i contributi concessi dallo Stato; occorre, nell'identificazione della parte di oneri ricadenti a carico dello Stato, fare uso di criteri meno restrittivi; così pure occorre usare i criteri più larghi per il riconoscimento del diritto al contributo relativamente a più unità immobiliari poste nello stesso edificio.

Ho preso visione della nuova legge sul terremoto integrativa della precedente e mi sembra che quasi tutte le questioni insorte a seguito dell'applicazione della legge asismica siano state affrontate e risolte: la graduazione dei contributi in relazione alla consistenza dei nuclei familiari viene ad introdurre nella legislazione un indirizzo nuovo veramente apprezzabile.

Ma del disegno di legge governativo ci occuperemo allorquando, fra giorni, verrà all'esame del Senato; la Camera dei deputati l'ha già approvato. Intanto la situazione dei sinistrati e in particolare di quelli costretti nei ricoveri provvisori, è precisamente quella dello scorso anno. L'inverno incombe, nulla è cambiato, salvo un certo maggiore adattamento, ma le difficoltà, il disagio, le privazioni alimentano sordi rancori e c'è qualcuno che specula su questa situazione triste e penosa di tante famiglie sinistrate. Io non so se e cosa ha predisposto il Ministro dell'interno per l'assistenza ai sinistrati indigenti tenuto conto che il disastro di Longarone richiede tutto l'impegno della Direzione generale dell'assistenza pubblica, ma ritengo che, non si potrà non tenere in considerazione il problema dei sinistrati dell'Irpinia e del Sannio.

Erano queste le poche cose che avevo da dire. E la prego, onorevole Ministro, di presentare ai funzionari del suo Ministero, impegnati nell'opera di ricostruzione, e ai funzionari dell'I.S.I.S., i quali stanno svolgendo un'attività quanto mai meritoria e dimostrano di aver raggiunto tanta compiuta

esperienza e capacità nel campo dell'assistenza ai sinistrati da poter essere utilizzati in ogni circostanza ed eventualità, le espressioni di gratitudine delle popolazioni sinistrate che io ho l'onore di rappresentare. E mi auguro e spero che l'impegno nella ricostruzione così proficuamente dimostrato dall'Amministrazione dei lavori pubblici, cui ella presiede, non abbia a subire soste e venga, se possibile intensificato, affinché il lavoro compiuto fino ad oggi corrisponda a future effettive e concrete realizzazioni, tali da soddisfare l'aspettativa e l'attesa delle popolazioni sinistrate. (*Applausi dall'estrema destra*).

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

**C H I A R I E L L O .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'esame del bilancio dei lavori pubblici sottoposto al nostro esame si presta ad alcuni appunti critici, che cercherò di prospettare, per quanto può essere concesso a chi ha l'onore di parlare per la prima volta in quest'Aula così suggestiva.

Tratterò però solo alcuni capitoli, non potendo ovviamente occuparmi di tutto il problema nella sua vastità e naturalmente credo utile cominciare con *l'edilizia civile*.

Che le cose oggi non vadano affatto bene in questo settore, se ne occorresse un'ulteriore prova, la più lampante ce l'offre proprio questo bilancio in discussione.

Non si è ancora spenta nel Paese l'eco delle recenti manifestazioni contro il fenomeno del caro-fitti che, specialmente in alcune città, ha indubbiamente assunto tinte quanto mai gravi e preoccupanti; il Parlamento ha recentemente approvato alcuni provvedimenti che vorrebbero porre un freno a tale preoccupante stato di crisi; noi stessi liberali ne abbiamo presentato uno tendente appunto ad una certa azione calmieratrice, ma non esitiamo a dichiarare che se non vengono drasticamente affrontate le cause del fenomeno, il palliativo di una temporanea cura dei suoi effetti non può risolversi che in peggior danno.

Il settore dell'edilizia, con l'avvento della nuova formula politica di centro-sinistra, è entrato infatti in un preoccupante stato di crisi, come dimostra il fatto che, nonostante la vera e propria « fame » di nuove abitazioni, si è registrata nel 1962, rispetto al 1961, una diminuzione dell'attività produttiva di oltre il 10 per cento. A Napoli nel 1962 si è avuta una contrazione, nella costruzione di vani, del 14 per cento.

Come leggiamo nella Relazione generale sulla situazione economica del Paese, è soprattutto il settore dell'edilizia popolare che ha subito un quanto mai grave rallentamento. Le sole giornate-operaio della gestione I.N.A.-Casa che nel 1961 erano state 7 milioni 130.186 sono scese nel 1962 a 3.701.041, con una contrazione di oltre il 48 per cento, mentre la media mensile dell'ammontare dei lavori è scesa dai 133 miliardi del 1961 agli appena 81 miliardi del 1962. Nella relazione a questo bilancio si ammette che il fabbisogno di stanze nei futuri 15-18 anni dovrebbe essere di circa 50-54 milioni, così ripartiti:

18 milioni di stanze per eliminare il fenomeno del sovraffollamento;

7,5 milioni di stanze per eliminare le abitazioni inadatte;

24,5-28,5 milioni di stanze per far fronte all'incremento di popolazione nel periodo considerato e per il rinnovo del patrimonio edilizio.

Più oltre si rileva che « nelle previsioni di spesa del corrente esercizio non vi sono nuovi stanziamenti per l'edilizia economica popolare: l'unico intervento pubblico è rappresentato dal programma decennale di costruzione di case per lavoratori ed in particolare dal piano triennale di recentissima approvazione da parte del Consiglio dei ministri, con la previsione di un intervento, a partire dal prossimo anno, di circa 300 miliardi ».

Se ho ben capito, questi modesti interventi, se pure le consentono, secondo la sua dichiarazione, di guardare con maggiore e realistico ottimismo al prossimo avvenire, mi pare che non soddisfino, in fondo, neanche lei, signor Ministro.

E ciò le fa indubbiamente onore, ma che il non prevedere nuovi stanziamenti per la

edilizia popolare sia il mezzo più idoneo per coprire il fabbisogno, in 15-18 anni, dei 50-54 milioni di nuovi vani, si vorrà bene ammettere che sia piuttosto un controsenso.

A voler ricordare, comunque, un po' di cifre, risulta che dal 1951 al 1962 sono stati costruiti in Italia poco meno di 17 milioni di vani, con un investimento totale di circa diecimila miliardi di lire. In particolare, lo Stato, tramite i due piani settennali I.N.A.-Casa, ha costruito in detto periodo circa tre milioni di vani. Gli investimenti privati nel settore sono ammontati così a circa ottomila miliardi e mezzo, gli investimenti pubblici a poco più di mille miliardi e mezzo, rappresentando in percentuale uno scarso 19 per cento.

Gli investimenti pubblici sono andati poi, in quest'ultimo periodo, via via decrescendo fino a raggiungere nel 1962 la più bassa punta dell'8,5 per cento, contro il 91,5 dell'investimento globale effettuato dai privati.

Da tutto ciò risulta chiaramente come sia stata la privata iniziativa quella che ha assolto nel settore una funzione preminente. Sono state infatti superate di molte lunghezze le previsioni dello schema Vanoni il quale, per il settennio 1955-61, prevedeva la costruzione di 6 milioni e 700 mila vani; detto schema prevedeva però che l'iniziativa privata dovesse provvedere nella misura del 54 per cento, quella pubblica nella misura del 46 per cento. A conti fatti, la privata iniziativa ha invece contribuito per oltre l'80 per cento, la pubblica per uno scarso 20 per cento.

Questo rallentamento della pubblica iniziativa nel settore ha portato i più gravi danni, specialmente in quei centri del nord Italia dove, per l'intensificazione del fenomeno dell'urbanesimo, sarebbe stato invece opportuno che venisse potenziata al massimo. La realtà ci dice invece che a Milano, tanto per fare un esempio, contro i 65 mila vani che gli enti pubblici avrebbero dovuto costruire negli ultimi 15 mesi, ne sono stati edificati soltanto 8 mila.

Il grave regresso del settore edilizio ha avuto, a nostro avviso, un duplice ordine di motivi; alcuni sono di carattere congiunturale e, pertanto, concordiamo con quanto ebbe

a rilevare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici durante la discussione del disegno di legge sulla liquidazione del patrimonio I.N.A.-Casa e istituzione del piano decennale di case per lavoratori.

Ora, se si vuol liquidare la gestione I.N.A.-Casa e si vuole istituire un Ente gestione case per lavoratori per l'attuazione di un piano decennale, è bene che non si ritardi oltre nel definire il relativo regolamento, perchè nel frattempo vanno accumulandosi, senza che siano spesi nella costruzione di case, miliardi e miliardi di contributi pagati per la costruzione di nuovi alloggi popolari e l'incremento dell'occupazione operaia.

Così, presso l'I.N.A.-Casa esiste un attivo di cassa di 70 miliardi, tuttora da utilizzare.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.* Non è esatto. L'I.N.A.-Casa ha fatto un comunicato per spiegare che non è così: cioè, vi è una giacenza di cassa per impegni già assunti. È come se lei avesse ordinato una certa commessa e, in corso di esecuzione dell'opera, mantenesse in cassa i denari.

**C H I A R I E L L O**. Però sono entrati in cassa anche altri quattrini che avrebbero dovuto essere utilizzati dall'I.N.A.-Casa qualora l'I.N.A.-Casa avesse mantenuto lo stesso ritmo degli anni precedenti.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.* C'è un comunicato ufficiale, che forse è sfuggito e che io ho pregato la Gestione di fare, con il quale è stato chiarito questo problema, nel senso che il piano precedente ha ricevuto, anzi, una attuazione al di là degli stanziamenti prescritti. Vi è una giacenza di cassa; anche la Cassa per il Mezzogiorno ha giacenze di cassa relative a somme impegnate in opere di cui è in corso l'esecuzione. Ciò è naturale perchè, se si fa un appalto di tre miliardi, bisogna mantenere i tre miliardi a disposizione: poi vengono pagati a mano a mano che le case vengono costruite. Quindi è una giacenza di cassa, ma non c'è mancanza di impegni.

**C H I A R I E L L O**. In attesa di più precisi studi, ci auguriamo che per lo meno

questo settore, pur rappresentando una modesta aliquota nel problema generale della edilizia, possa essere avviato ad una certa soluzione.

Apprendiamo, a tal proposito, che nell'ultimo Consiglio dei ministri è stato approvato il regolamento di attuazione del piano decennale per la costruzione di case per lavoratori e per la liquidazione del patrimonio dell'I.N.A.-Casa.

In attesa di più preciso studio, ci auguriamo che per lo meno questo settore, pur rappresentando una modesta aliquota nel problema generale dell'edilizia, per le notizie anzidette, possa essere avviato ad una certa soluzione.

Ma, a questo proposito, onorevole Ministro, vorrei permettermi di darle un suggerimento: così come stanno le cose, l'edilizia popolare non può essere affrontata con vera possibilità di soluzione se non la si affida anche, e direi soprattutto, all'iniziativa privata. Perchè non considerare il problema anche sotto questa visuale, come è stato fatto in altri Paesi, se lo si può risolvere bene, e direi meglio, ricorrendo alla iniziativa privata, i cui costi risultano sempre inferiori a quelli più macchinosi dell'ente pubblico, le cui costruzioni sono sempre meglio eseguite, e sulle quali lo Stato può, anzi deve, esercitare il più rigoroso controllo?

Un'iniziativa del genere v'è stata l'anno scorso a Milano, con la costruzione di un villaggio residenziale di 600 villette, mono o bifamiliari.

L'operazione è stata così realizzata: una Società finanziaria ha anticipato i fondi per l'acquisto del suolo. Si sono costituite poi le cooperative, che hanno anticipato un solo milione per abitazione e si è iniziata la costruzione. A costruzione pressochè ultimata, una banca fa mutuo pari al 55 per cento, rateizzato in rate inferiori ad un fitto mensile; ecco come una quantità di gente modestissima, di operai dei grandi stabilimenti, di piccoli impiegati, che, con la spinta verso il risparmio che noi liberali tanto propugniamo e che è consacrata dalla nostra Costituzione, riescono a raggiungere il traguardo di un milione (occorrerà un po' di più oggi

per la ben nota inflazione), possono diventare dei piccoli proprietari.

Lo Stato, sebbene fortemente sollecitato, si è guardato bene dal dare un qualsiasi aiuto, mentre sarebbe bastato, per esempio, fare quello che si fa in Francia in questi casi, in cui lo Stato interviene riducendo il tasso di interesse con il suo contributo del 3 per cento, perchè la situazione si avviasse verso una migliore soluzione. L'iniziativa, come dicevo, fu coronata dal migliore dei successi; mi si dice che altre iniziative del genere si realizzeranno di nuovo, ma i bisogni di Milano sono di gran lunga superiori e non può essere la sola iniziativa privata a risolvere un così grosso problema senza l'assistenza dello Stato. Si pensi che Milano, signor Ministro, ha bisogno di trecento mila vani di edilizia popolare, la cui costruzione comporterebbe una spesa di trecento miliardi. Quand'è che lo Stato potrà dare per la sola Milano una cifra così alta, quando poi nel programma dell'edilizia progettato dal Comune v'è uno stanziamento soltanto di centoquarantamila vani in 4 anni?

Ma non è male però che, per inciso, si faccia una piccola osservazione: a Milano l'indice di affollamento è passato da 1,23 nel 1951 a 1,05 nel 1961, per cui 279.000 stanze di abitazione sono state adibite al miglioramento delle condizioni ambientali dei nuclei familiari. Ciò deve farci piacere, perchè è indice di più alto tenore di vita, ma sta a dimostrare come il problema tra mancanza di fondi, sovrappopolazione per le immigrazioni ed assorbimento della disponibilità di vani per migliorato livello sociale, diventi difficile.

Ma altri e ben più gravi motivi, direttamente dipendenti dalla politica governativa, sono all'origine del regresso nel settore dell'edilizia.

Se infatti è di carattere congiunturale la grave carenza di mano d'opera specializzata e qualificata, soprattutto nel triangolo industriale del Nord dove si è avuto il trasferimento di unità lavorative verso altri settori produttivi, mentre la nuova leva del lavoro edile è stata per lo più costituita da braccianti agricoli provenienti dal Mezzogiorno, privi di qualsiasi preparazione professiona-

le, ( a tale proposito, sarebbe opportuno che i cantieri di lavoro del Ministero dei lavori pubblici svolgessero un'azione più incisiva, anche dal punto di vista della qualificazione professionale e non fossero considerati solo come vivaio di elettori delle future elezioni)...

**SULLO**, *Ministro dei lavori pubblici*.  
È stato proposto di abolirli!

**CHIARIELLO**. Lo so, ma se si dovessero fare — in ogni Comune c'è la speranza che lei lasci dei cantieri di lavoro, di riaprire qualche valvola — se si dovessero fare...

**SULLO**, *Ministro dei lavori pubblici*.  
Lei è il primo oratore che li difende, tutti li vogliono abolire!

**CHIARIELLO**. Anche io sono d'accordo per questo, ma io dico che se si dovesse lasciarli, questi cantieri dovrebbero dare almeno una migliore qualifica professionale.

E riprendendo quanto stavo dicendo ...se è altresì di carattere congiunturale l'aumento del costo e dei prezzi dei materiali di costruzione, gli aumenti salariali, lo scarso uso degli elementi prefabbricati, sono però da addossarsi totalmente alla politica governativa le ragioni prime e più gravi di tale preoccupante stato di fatto. La crisi del settore è infatti a nostro avviso soprattutto dovuta:

a) alla contrazione del credito fondiario sopraggiunta nella prima metà del 1962, conformemente alle idee dell'onorevole La Malfa, secondo il quale gli investimenti edilizi, avendo subito una dilatazione eccessiva negli anni precedenti, dovevano essere fermati nel loro ulteriore sviluppo. E perchè dovevano « essere fermati »? Per il semplice fatto che le nuove cartelle di credito fondiario non trovavano acquirenti in un mercato borsistico in preda alla più assoluta sfiducia;

b) gli inasprimenti fiscali piovuti, anzi, grandinati sul settore; ricordiamone alcuni: imposta sulle nuove rendite catastali; aumento dell'aliquota della complementare; au-

mento dei contributi previdenziali per il personale di custodia; aumento dell'imposta di registro sulle locazioni (400 per cento); aumento dell'imposta occupazione spazi pubblici (riguarda persino i balconi, 400 per cento); aumento dell'imposta sui passi carribili (1.000 per cento); imposta sulle aree fabbricabili; aumento dell'imposta per i trasferimenti immobiliari (100 per cento); e poi, *dulcis in fundo*, l'acquisizione o, per essere più precisi, l'espropriazione, da parte dei Comuni, delle aree da riservarsi all'edilizia economica e popolare, e l'annuncio della nuova legge urbanistica comunemente nota come « legge Sullo ».

Su questi ultimi due punti mette conto spendere qualche parola, anche se, necessariamente, dovrò ripetere, in parte, cose già da altri dette.

Per quello che riguarda la legge n. 167 del 1962, concernente appunto l'acquisizione da parte dei Comuni delle aree fabbricabili da destinarsi all'edilizia economica e popolare, fino ad un massimo del 50 per cento di tutte le aree, rileviamo innanzi tutto come tale legge vorrebbe proporsi di fornire le aree non solo all'edilizia popolare, ma a tutta l'edilizia popolare ed economica intendendosi per tale (stando almeno alle più volte ripetute interpretazioni dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici) tutta l'edilizia popolare e quella cosiddetta « civile »: in pratica oltre l'80 per cento di tutta l'edilizia nazionale, rimanendone praticamente esclusa soltanto quella di lusso.

Il risultato che si vuole ottenere è dunque quello, a nostro avviso assai poco sociale, di fornire aree a prezzo di favore non solo alle categorie meno abbienti, ma anche a quelle più provvedute, alle quali non si vede perchè i Comuni debbano procurare la casa a prezzi inferiori, non già — semmai — a spese della collettività, ma a spese dei precedenti proprietari, le cui aree non vengono espropriate, ma « congelate » in attesa della formazione da parte dei Comuni dei piani di zona.

Orbene, tale attesa può durare anche 12 anni, durante i quali possono essere espropriate al prezzo di 2 anni prima della for-

mazione del piano; cosicchè le aree espropriate al termine di 12 anni lo saranno, in pratica, al prezzo di 14 anni prima.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Il che può essere anche peggiore, perchè può darsi che ad un certo momento vi sia una situazione di speculazione che influisce sul costo delle aree.

CHIARIELLO. In tema di speculazione delle aree fabbricabili bisogna lottare e lottare a fondo e su questo vi è tutta la nostra ammirazione e il nostro appoggio.

Facciamo l'esempio di due proprietari: uno la cui area è stata bloccata ed espropriata all'entrata in vigore del piano, riceve un prezzo pari a quello di mercato di due anni prima; il secondo proprietario invece, la cui area sia stata bloccata nell'anno di entrata in vigore del piano ed espropriata 12 anni dopo, prenderà lo stesso prezzo del primo, con la differenza che lo prenderà 12 anni dopo. Non solo, ma il proprietario di quell'area congelata per 14 anni dovrà, per di più, ogni anno pagare l'imposta sulle aree fabbricabili e la dovrà pagare sul prezzo di mercato valutato anno per anno, mentre il prezzo della espropriazione sarà quello commisurato al valore che l'area aveva 14 anni prima.

Tutti i grandi Comuni, com'è noto, si son dati immediatamente da fare per formare sulla carta piani tanto megalomani quanto irrazionali: Torino, 6 milioni di metri quadrati; Roma, circa ai 6.000 ettari. Milano pensa di invadere i comuni limitrofi non avendo aree sufficienti!

Il punto dolente è che a tale ridda di milioni di metri quadrati da espropriare, si accompagna una ridda altrettanto e più vertiginosa di miliardi da pagare. E dove troveranno, i nostri Comuni, questi fiumi di denaro?

Essi potranno comunque rivendere le aree ai privati costruttori. La legge stessa ci dice che il prezzo di rivendita dovrà essere comprensivo del costo dell'esproprio più le spese sostenute dal Comune per le opere di urbanizzazione, nonchè interessi passivi e le non meglio specificate « spese generali ».

Come risultato si avrà che il prezzo di quell'area sarà almeno 4 volte quello pagato al proprietario. È evidente il risultato, o quanto meno facilmente prevedibile: nessuno acquisterà quelle aree ed i costruttori, ammesso che non abbiano nel frattempo cambiato tutti di mestiere, si rivolgeranno di preferenza alle aree rimaste fuori dal piano, che intanto, per il fatto della loro rarefazione, saranno congruamente aumentate di prezzo.

Ed i milioni di vani necessari al Paese da chi saranno costruiti? Sull'insufficienza del piano decennale per la costruzione di case per lavoratori (300 miliardi in 10 anni, dei quali solo il 50 per cento riservati al piano per la generalità dei lavoratori) a risolvere soddisfacentemente il problema, si è indubbiamente tutti d'accordo e non mette conto spenderci molte parole.

Ritorniamo allora all'iniziativa privata che dovrebbe contribuire alla soluzione di tale problema. Non pare quindi un controsenso scoraggiare, così come è stato fatto e come più si vorrà fare, i liberi imprenditori, che non hanno certo demeritato nel settore?

Il secondo punto riguarda l'annunciato progetto cui sopra accennavamo: il progetto della nuova legge urbanistica, comunemente definito come progetto Sullo, alternativamente sconfessato e riconfermato dal partito di maggioranza; iniziativa personale dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici in periodo di campagna elettorale. iniziativa di governo in sede di accordi alla Camilluccia... quale è la verità?

Su questo punto, signor Ministro, ritengo che sia lei nel vero: la responsabilità di tale iniziativa è stata di tutto il Governo Fanfani e non solo sua, come hanno voluto far apparire in periodo elettorale!

C'è poi la questione del famoso diritto di superficie che, stando alle ultime assicurazioni, verrebbe ritenuto non indispensabile.

Ma dimostreremo tra breve come tale tipo di ritrattazione non abbia affatto mutato i termini del problema.

La sostanza della cosa rimane, comunque, quella che nel progetto di legge del ministro Sullo le direttive riguardanti i piani regolatori e la sistemazione urbanistica dei Co-

muni verrebbero formulate attraverso un complesso meccanismo che, partendo da una programmazione economica nazionale a cura di uno speciale Comitato dei ministri, si svilupperebbe attraverso i piani regolatori regionali, comprensoriali (cioè per determinate parti delle regioni), comunali generali e comunali particolari.

Un'infinità di commissioni e comitati urbanistici a tutti i livelli della programmazione dovrebbero, come è noto, far ben funzionare tale macchinoso sistema. Per non parlare della lentezza spaventosa con cui, per forza di cose, tale riforma verrebbe effettuata e dei continui conflitti tra regioni e comuni per far prevalere un indirizzo piuttosto che un'altro, noi sosteniamo la pregiudiziale dell'illegittimità costituzionale di affidare ad un Comitato di ministri l'impostazione e l'attuazione di un programma generale che è compito specifico del legislatore, dal momento che per gli articoli 41, 42 e 43 della Costituzione i vincoli della pianificazione economica non possono essere istituiti che per legge.

A prescindere, comunque, dall'anzidetta pregiudiziale, rimane la sostanza del progetto: tutte le aree edificabili debbono essere espropriate dal Comune, intendendosi per aree edificabili sia quelle mai edificate, sia quelle edificate in modo difforme dal piano particolareggiato, sia quelle che diventano edificabili per demolizione del fabbricato sovrastante. Nulla cioè sfuggirebbe; una volta espropriata l'area, il Comune cederà all'asta pubblica il diritto di superficie sull'area stessa.

Questa era, almeno, la lettera del progetto di legge sottoposto al C.N.E.L.

Il fatto che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici dica oggi di non ritenere indispensabile al suo progetto la limitazione del diritto di superficie, non riusciamo a capire in che cosa muti la sostanza della questione: infatti lo scopo della legge stessa è quello di abolire la proprietà privata dei suoli edificatori; con o senza l'espressione « diritto di superficie » il fine non cambia.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici*. Anche lei ripete queste cose? Sono veramen-

te meravigliato! Gli atti parlamentari dicono che queste dichiarazioni le ho fatte il 23 ottobre del 1962.

C H I A R I E L L O . Io le do atto che nell'ultima interpretazione data alla Camera dei deputati lei ha modificato...

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Nemmeno per sogno, senatore Chiariello! Questo fu detto alla Camera dei deputati un anno fa, il 23 ottobre, come risulta dagli atti parlamentari, che tutti possono consultare. E questa mattina, infatti, il suo collega D'Andrea lo ha riconosciuto.

C H I A R I E L L O . Rimane l'obbligo di esproprio permanente: anche chi ha comprato all'asta ed ha edificato, è di nuovo, infatti, esposto all'esproprio se la casa deve essere demolita o se il piano regolatore cambia.

Il testo della legge così come ci è dato di prenderne visione è dunque perfettamente conforme allo spirito e la precisazione, non vorrei dire ritrattazione, che l'onorevole Ministro ha fatto in forma esplicita durante la discussione di questo bilancio alla Camera non ne cambia il significato.

È socialmente giusto perseguire fiscalmente le facili ricchezze createsi in seguito alla rapida trasformazione delle aree agricole in aree edificabili, e lei fa bene, signor Ministro, a farlo, sebbene a questo abbia già provveduto una cattiva legge che può essere retroattiva di 10 anni: ma non c'è alcun bisogno di terrorizzare milioni di piccoli proprietari che hanno sudato una vita per farsi una casa e bloccare nel Paese l'espansione di quell'attività edilizia così essenziale alle sue vitali esigenze.

A voler quindi essere benevoli, possiamo concludere che se può considerarsi positivo il superamento, da parte dei promotori del progetto di legge, di certi principi totalmente eversivi, come quelli che maggiormente intaccano un diritto di proprietà — fatto positivo e direi confortante, soprattutto dal punto di vista del valore che ha avuto l'opinione dell'opposizione nel determinare tali ripensamenti — è purtroppo vero che il pro-

getto di legge Sullo contiene altre disposizioni suscettibili di reprimere la spinta verso l'acquisizione della proprietà dell'abitazione. Tutto ciò contribuisce notevolmente a diffondere una deleteria sfiducia verso la proprietà della casa, che si può evitare soltanto mediante l'abbandono di quegli orientamenti politici che determinano necessariamente le reazioni psicologiche più pessimistiche di tutti i cittadini che risparmiano per raggiungere la meta di un'abitazione propria.

Se quanto abbiamo sin qui detto vale a chiarire la nostra decisa opposizione a quella che potremmo definire la « politica della casa » dell'attuale Governo e quindi il nostro « no » a questo bilancio per ciò che investe tale problema, passiamo ora a soffermarci specificatamente su altri capitoli, che investono problemi altrettanto vitali.

Mi riferirò in particolare a ciò che concerne:

- a) l'edilizia scolastica;
- b) l'edilizia ospedaliera;
- c) l'edilizia carceraria;
- d) la regolamentazione delle acque.

Ma prima di procedere oltre, voglia permettermi, signor Ministro, che faccia una piccola notazione marginale che, se presa da lei in considerazione, può apportare qualche vantaggio alla migliore funzionalità dei servizi.

Questa riguarda una maggiore celerità nel lavoro dei Comitati tecnici. Il decentramento amministrativo del Ministero dei lavori pubblici ed il conseguente rilancio dei Comitati tecnici amministrativi in campo provinciale li può considerare in senso nettamente positivo. Ma l'obbligo della registrazione alla Corte dei conti frustra in gran parte i benefici del decentramento. Ora è vero che in molte sedi provinciali le riunioni avvengono con lodevole frequenza, ma ritengo che si perda troppo tempo per ottenere la relazione da parte degli estensori dei voti della commissione; altro tempo, spesso molto lungo, viene perduto per far firmare ai suddetti relatori l'originale dattiloscritto e poi vi è la solita carenza di personale, non sufficiente a smaltire l'enorme mole di lavoro. Ma su que-

stra cronica carenza di personale nei nostri uffici di Genio civile è meglio non soffermarsi, perchè investe tanti altri settori dell'attività statale; basti pensare che la maggior parte dei nostri concorsi statali, specie per gli elementi direttivi, vanno deserti.

Un'occhiata sua, signor Ministro, su questa piccola questione, potrebbe essere utile.

E passiamo all'edilizia scolastica. Dalla relazione che si accompagna al bilancio in esame sappiamo che, secondo le stime del rapporto SVIMEZ, ben 136.800 erano le aule mancanti al 1961 e che le aule necessarie al 1975 saranno circa mezzo milione. Il meccanismo dell'intervento dello Stato a favore dell'edilizia scolastica è quello previsto, come è noto, dalla legge 3 agosto 1949 n. 589, in virtù della quale il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere un contributo trentacinquennale a favore dei comuni e degli enti obbligati a fornire i locali ad uso della scuola statale. Per la concessione dei suddetti contributi furono autorizzati limiti di impegno per complessivi milioni 3.425 negli esercizi finanziari dal 1949-50 al 1954-55. Successivamente con legge 9 agosto 1954, numero 645, fu autorizzato il limite di impegno annuo di lire 1.500 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1954-55 al 1963-64 e con la successiva legge 26 gennaio 1962, n. 17, detto limite per l'esercizio finanziario 1961-62 è stato aumentato di lire 5.100 milioni. Infine la legge 24 luglio 1962 n. 1073, nel prorogare al 30 giugno 1965 il programma di finanziamento previsto dalla citata legge numero 645, ha autorizzato il limite d'impegno complessivo per ciascuno degli esercizi finanziari 1962-63 — 1963-64 — 1964-65, di lire 3.250 milioni.

A tutto il 30 giugno 1962 i limiti d'impegno autorizzati ammontano, pertanto, a milioni 20.345, ma dallo stato di previsione della spesa di questo Ministero apprendiamo che di tali 20.345 milioni ne sono stati utilizzati circa 18.000 che hanno consentito il finanziamento di complessivi 343 miliardi di lavori; di tali 343 miliardi solo 156 miliardi di lavori risultano però effettivamente ultimati alla data suddetta, pari a circa 33.500 nuove aule.

Al capitolo 220 del bilancio che stiamo discutendo è prevista, per l'esercizio finanziario 1963-64, la somma complessiva di lire 27 miliardi 845 milioni per far fronte agli oneri previsti dalle succitate leggi, per concorsi e sussidi per l'esecuzione di opere di edilizia scolastica di interesse di enti locali, mediante la corresponsione dei contributi in annualità. La stessa relazione prevede poi che, salvo eventuali aumenti di costi, sarà possibile finanziare un programma di lavori di circa 175 miliardi, realizzando così circa 35.000 nuove aule.

Due constatazioni preliminari: in primo luogo, il rapporto SVIMEZ, come abbiamo ricordato, fissava in oltre 136.000 nuove aule il fabbisogno del Paese al 1961 e prevedeva in quasi mezzo milione di nuove aule il fabbisogno al 1975. Evidentemente gli stanziamenti previsti sono del tutto insufficienti non solo a raggiungere gli obiettivi del 1975 ma, andando così avanti le cose, tutto lascia supporre che a tale data neanche il fabbisogno del 1961 possa essere soddisfatto. In secondo luogo, nonostante la vera e propria « fame » di nuove aule apprendiamo però che neanche tutti i 20 miliardi e rotti stanziati a tutto il 1962 sono stati effettivamente utilizzati. Tale constatazione non deve evidentemente portare a credere che la cifra stanziata sia più che sufficiente, bensì apparire come la più assoluta condanna del complicato meccanismo burocratico vigente basato sulla concessione dei mutui trentacinquennali.

Appare urgente ed indispensabile la totale revisione del sistema finora adottato, che, se poteva forse essere appena sufficiente per una scuola di piccole dimensioni, si è dimostrato ormai assolutamente inadeguato alle nuove esigenze. L'esperienza fino ad oggi fatta ha messo in risalto non solo la incorreggibile lentezza di tale procedimento, ma come esso moltiplichi i costi dell'edilizia scolastica e renda non più prorogabile tale auspicata revisione.

Con ciò noi non riteniamo che si debba creare un nuovo ente, una specie di Cassa per l'edilizia scolastica, nè che i comuni e le provincie debbano essere spogliati della loro competenza e responsabilità nel settore, bensì che detti enti locali siano messi in

grado di poter assolvere nel modo più efficace e rapido a tali loro compiti tradizionali. In particolare riteniamo che ci si debba orizzontare sul sistema dei contributi diretti, così come attualmente ci si regola per la piccola edilizia della scuola rurale, lasciando una volta per tutte il farraginoso sistema dei mutui trentacinquennali, ormai chiaramente insufficiente ad assolvere l'esigenza del settore.

Critica pressochè uguale a quella apportata al suddetto meccanismo per il sovvenzionamento per l'edilizia scolastica si può fare alla edilizia ospedaliera. Se il problema di nuove aule appare gravissimo, quello di nuovi ospedali è senza dubbio addirittura tragico. Il signor Ministro mi permetterà di aggiungere qualche parola a quanto è stato già detto in sede di bilancio della Sanità.

Le attuali attrezzature ospedaliere ed ambulatoriali sono, purtroppo, nel nostro Paese, sia per qualità che quantità, inferiori agli *standards* minimi stabiliti dall'Organizzazione mondiale della sanità. Non c'è bisogno di spendere molte parole per dimostrare l'esistenza di una profonda crisi nel settore dell'assistenza ospedaliera. Gli episodi di dolorosa cronaca quotidianamente verificantesi (malati non accettati negli ospedali per mancanza di posti-letto, superaffollamento, pietose condizioni igienico-sanitarie, eccetera) rendono non ulteriormente prorogabile la necessità di affrontare decisamente questo tragico problema.

Alla data del 15 aprile 1962 la disponibilità di posti-letto nella nostra rete ospedaliera pubblica e privata era di 8,39 per mille abitanti, contro il 10 per mille considerato come minimo indispensabile dalla suddetta O.M.S. In alcune provincie del meridione la disponibilità di posti letto è dello 0,4-0,5 per cento.

Attualmente l'intervento dello Stato nel settore delle costruzioni ospedaliere è disciplinato sempre dalla succitata legge 3 agosto 1949, n. 589, in virtù della quale lo Stato, tramite il Ministero dei lavori pubblici, interviene mediante la concessione di contributi nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per l'esecuzione di tali opere da parte delle Provincie, dei Comuni e delle isti-

tuzioni pubbliche di assistenza e beneficenza.

Anche riguardo a tale problema, il meccanismo di cui sopra si è dimostrato, col passare del tempo, del tutto inadeguato, così come è stato anche ufficialmente dichiarato nella relazione di accompagnamento al disegno di legge n. 2291, presentato dal passato Governo sul finire della scorsa legislatura.

Le limitazioni poste dalla suddetta legge, infatti, non consentono assolutamente di affrontare la costruzione di importanti complessi ospedalieri. Ne è riprova l'inadeguatezza del limite di spesa ammissibile a contributo in rapporto alla popolazione del Comune nel quale l'opera dovrebbe essere eseguita, limite che non può comunque essere superiore ai 450 milioni.

Si aggiunga a ciò che gli stanziamenti annuali sono stati e sono, peraltro, assai modesti, talchè non permettono il finanziamento neanche nei limiti previsti dalla legge.

Complessivamente, al capitolo 227 del bilancio che stiamo discutendo, leggiamo che per concorsi e sussidi per la esecuzione di acquedotti, opere igieniche e sanitarie di interesse di enti locali, da effettuarsi mediante la corresponsione dei famosi contributi trentacinquennali, sono previsti poco più di 21 miliardi, dei quali appena due rappresentano i nuovi impegni previsti per l'esercizio 1963-64.

Se si considera che al dicembre 1961 la richiesta di finanziamenti da parte degli enti interessati ammontava a 120 miliardi di lire, l'insufficienza dello stanziamento appare in tutta la sua drammatica evidenza.

Ad ovviare in parte a tali inconvenienti interviene spesso l'iniziativa privata, con la istituzione di numerose opere, che hanno costituito una fitta rete di assistenza sanitaria in tutto il Paese, con cliniche spesso ad altissimo livello e disseminate capillarmente in tutto il paese.

Sarebbe bene che lo Stato e le varie mutue, con le loro tariffe da strozzinaggio, non facessero di tutto per scoraggiare tali iniziative almeno fino a che non si sia costituita una vera rete ospedaliera.

Questo dell'edilizia ospedaliera appare, dunque, come un problema da risolvere con

carattere di assoluta priorità. Le centinaia di miliardi all'anno che si dovrebbero spendere per la costituzione delle Regioni a Statuto ordinario, ritenuta indispensabile perchè il Partito socialista possa dire il suo « sì » o quanto meno il suo « ni », non potrebbero e non dovrebbero, invece, essere più opportunamente impiegate per avviare a soluzione tale drammatico problema?

Altro problema di cui non si scorge soluzione nelle direttive di questo Governo è quello dell'edilizia giudiziaria e carceraria.

Non ci sembra inopportuno sollevare il problema nella discussione di questo bilancio, anche se i rispettivi capitoli di spesa, ben modesti, purtroppo, sono contemplati in bilanci di altri Dicasteri, in quanto che, sia pur soltanto con provvedimenti di carattere straordinario, quale ad esempio la legge 25 aprile 1957, n. 309, il Ministero dei lavori pubblici è stato autorizzato ad interessarsi alla materia. Non ci sembra inopportuno, dicevamo, anche perchè ad iniziativa dei deputati liberali Malagodi, Bozzi e Ferioli, venne presentata nella scorsa legislatura la proposta di legge n. 1179 concernente provvedimenti straordinari per la costruzione, il riattamento e l'ampliamento degli edifici giudiziari e degli stabilimenti di prevenzione e pena, proposta che prevedeva lo stanziamento di determinate cifre nel bilancio di questo Ministero, da destinarsi appunto alla soluzione del problema in parola.

Noi chiediamo che tale esigenza venga tenuta nella massima considerazione e che apposite voci di bilancio di questo Dicastero debbano contemplare stanziamenti adeguati ad una soddisfacente soluzione. Non vedendone traccia in questo che stiamo esaminando, abbiamo ulteriore motivo per dichiarare al riguardo la nostra opposizione.

Una parola sui porti va aggiunta a quanto è stato detto in sede di bilancio della Marina mercantile, per la parte di primo piano che ha il Ministero dei lavori pubblici in tale settore.

Il traffico portuale è aumentato di quasi il 200 per cento nel periodo dal 1950 al 1960. Nei porti italiani nel 1962 sono passate merci per oltre 130 milioni di tonnellate e nel-

l'anno in corso si prevede che il traffico sarà superiore a 140 milioni di tonnellate.

Il movimento degli scali marittimi nazionali è un po' lo specchio dell'andamento dell'economia italiana. Mentre sono stati necessari quasi sessant'anni per passare dai dieci milioni di tonnellate dal 1881 ai trentadue milioni di tonnellate dell'ultimo anno anteriore alla seconda guerra mondiale, sono bastati cinque anni, partendo da zero nel dopoguerra, per vedere tali cifre nuovamente raggiunte, e quindi poco più di dieci anni per toccare i 114 milioni di tonnellate.

È stato calcolato che a traffici di 210-220 milioni di tonnellate dovrebbero corrispondere nuove banchine per circa settanta chilometri, con una spesa sui 315 miliardi. Tali calcoli sono basati sulla struttura merceologica e sul movimento delle principali correnti di traffico, nonchè sui dati abbastanza concreti ricavabili dai piani di sviluppo delle industrie costiere (chimiche, petrolchimiche e siderurgiche).

Questi valori, come può desumersi dalla progressiva intensificazione dei traffici, saranno ben presto raggiunti. Nel 1968 potrebbe essere raggiunta addirittura la quota di 400 milioni di tonnellate di traffico

Prendiamo per esempio quello che avviene nel porto di Napoli. Il tenere, come oggi accade, le banchine di questo porto, per oltre la metà, in stato di inutilizzazione per il loro marcato dissesto; il non offrire ai lavori di riparazione e raddobbo delle navi che passano per i bacini di carenaggio lo spazio necessario per l'esecuzione di quei lavori; il mantenere, specialmente nella darsena dei petroli, fondali incredibilmente bassi e perciò del tutto inadeguati al pescaggio delle petroliere, significa condannare il porto di Napoli ad un arresto inevitabile della sua funzionalità, cui fatalmente seguirà, per ovvie ragioni tecniche ed economiche, il declino ed il dirottamento del suo traffico.

Lo stato di congestione dei principali porti, pertanto, necessita di una particolare vigilanza, perchè potrebbe diventare una strozzatura per tutta l'economia del Paese. Del resto l'esigenza di un piano organico per i porti fu riconosciuta dal senatore Corbellini nel suo intervento come relatore del

bilancio della Marina mercantile, nonché dal compianto ministro Macrelli e dal ministro Dominedò, i quali hanno sempre dichiarato che il Ministro della marina mercantile avrebbe formulato, di concerto con quello dei lavori pubblici, un piano organico per lo sviluppo e l'attrezzatura dei porti.

Il ministro Sullo ha dal canto suo riconosciuto che per i porti una sistemazione anche minima comporterà una spesa valutabile sui 400 miliardi, precisando tuttavia trattarsi di una spesa altamente produttiva, anche in considerazione di ciò che lo Stato ricava dai porti per diritti doganali.

Il Ministero dei lavori pubblici peraltro dispone, in base agli stanziamenti dell'esercizio 1961-62 e del 1962-63, di somme veramente irrisorie: 5.455 milioni per il primo esercizio e 9.330 milioni per il secondo. Occorre rilevare che queste cifre dovrebbero sopperire alle esigenze di 141 porti classificati, nonché ai contributi previsti per i porti non classificati. Occorre inoltre precisare che una politica volta alla realizzazione di un piano generale portuale non potrà essere impostata fino a quando si seguirà il sistema del caso per caso. Troppo frequentemente le spinte di pressioni locali inducono ad adottare soluzioni di compromesso che finiscono per rallentare ed impedire le realizzazioni di un complesso di opere di carattere generale, maggiormente produttive per gli interessi del Paese.

Vi sono, come si è dianzi accennato, delle concordanze in sede ministeriale, che purtroppo non trovano anche nei fatti il seguito adeguato. Non sembra infatti che nel quadro della ventilata programmazione il problema dei porti sia stato sufficientemente messo a fuoco, mentre vi sono elementi di mancato coordinamento tra le Amministrazioni, che occorre puntualizzare. Da un lato, infatti, il Ministro della marina mercantile amministra istituzionalmente i porti, interpretandone le esigenze in rapporto ai traffici marittimi, dall'altro l'Amministrazione dei lavori pubblici ha il compito di progettare e di realizzare le opere portuali.

Occorre un maggior coordinamento tra la Amministrazione dei lavori pubblici e quella marittima, coordinamento che non si realiz-

za se non in quei porti dove esistono enti incaricati per legge di provvedere all'esecuzione delle opere.

Agli effetti di tale coordinamento sarebbe già un primo notevole passo avanti l'esatta applicazione delle norme in vigore. Si tratta del regio decreto 26 settembre 1904, numero 713, in esecuzione della legge 2 aprile 1885, n. 3095.

La legislazione, come si vede, è tutt'altro che nuova e aggiornata rispetto alle odierne esigenze. Con tutto ciò gli articoli 129 e 130 della citata legge stabiliscono le attribuzioni del Ministro dei lavori pubblici in merito all'esecuzione di opere marittime o subordinate a preventivi concerti da prendersi con il Ministro della marina (oggi Marina mercantile), ai sensi dell'articolo 2 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

Non può dunque considerarsi arretrata, rispetto alla citata normativa, la prassi attuale in base alla quale l'amministrazione marittima interviene nell'esame di un progetto soltanto quando questo è stato completamente redatto.

È evidente che la messa a punto ormai indilazionabile del cosiddetto « piano azzurro », presuppone preliminarmente la risoluzione di questi problemi di coordinamento.

Il « piano azzurro » rappresenta una necessità improrogabile per la ristrutturazione in termini economici dei nostri traffici marittimi. Molto spesso, infatti, si creano tali problemi di congestionamento che parte dei traffici deve, per necessità di cose, subire dei dirottamenti o addirittura essere avviata a destinazione per vie diverse da quella marittima; ciò avviene per i maggiori porti d'Italia, come Genova e Napoli, che minacciano così di venire declassati rispetto ai grandi porti esteri. Ora, poichè la scelta del trasporto marittimo è fatta spontaneamente dagli operatori commerciali sul riflesso di una convenienza di tempi e di costi, è chiaro che il dirottamento costituisce un aggravio molto spesso insostenibile dei costi di trasporto e quindi, in definitiva, dei costi di produzione.

I problemi che il « piano azzurro » dovrà affrontare e risolvere sono molto vari e complessi. Io desidero qui porre l'accento su

uno dei più urgenti, e cioè sulle attrezzature meccaniche dei porti. Non di rado accade che dopo aver speso somme ingenti per la costruzione di banchine ad alto fondale, vengano a mancare i fondi per le adeguate attrezzature delle banchine stesse. Un esempio è dato dalla banchina « Santo Stefano » a Livorno. Eppure è proprio di attrezzature adeguate che i nostri porti hanno bisogno. Basti considerare che quelle esistenti, vuoi per l'usura eccessiva, vuoi per le caratteristiche tecniche definitivamente superate, risultano sotto ogni profilo inefficienti e insufficienti.

L'industria fornisce macchine sempre più perfette, capaci di prestazioni sempre più alte e la prima condizione per l'efficienza di un porto è quella di un continuo aggiornamento tecnico negli impianti meccanici. Questo problema di efficienza è particolarmente importante nel quadro della politica concorrenziale tra i Paesi del M.E.C., ed è necessario che da parte italiana si possa raggiungere al più presto il confronto con i porti europei di maggiore efficienza.

Esprimo la fiducia che queste mie considerazioni verranno accolte dall'onorevole Ministro come incentivo ad un'immediata ed efficace azione nel senso indicato. Se infatti il testo unico del 1885 poteva non ancora proporsi in termini moderni la soluzione di problemi posti allora su altre dimensioni, non è detto che non ci si debba aggiornare e procedere alla costituzione di un capitolo di spesa *ad hoc* per le attrezzature portuali.

La collaborazione con l'amministrazione della Marina mercantile su quest'ultimo specifico argomento è particolarmente necessaria, perchè per la valutazione dell'impianto di meccanismi e attrezzature specifiche in un porto, è necessaria una profonda conoscenza del traffico e della sua composizione merceologica, materie queste alle quali la predetta amministrazione soprintende direttamente. A tal riguardo, ovviamente, nuovi capitoli di spese dovrebbero essere iscritti nello stato di previsione del bilancio del Ministero della marina mercantile. La qual cosa farebbe salve, in ogni caso, le compe-

tenze tecniche e specifiche del Ministero dei lavori pubblici.

Regolazione delle acque. Passando ora a trattare questo punto, al quale pur tanti capitoli di questo bilancio sono dedicati, ricordiamo come, con legge 19 marzo 1952, n. 184, venne disposto il piano orientativo per la sistematica regolazione delle acque al fine di eliminare, nei limiti del possibile i disastri delle alluvioni e gettare i presupposti per un razionale sistema di irrigazione. La spesa prevista nel piano, aggiornata alla data del 31 ottobre 1962, risulta di lire 1.566 miliardi dei quali 739 per opere idrauliche, 656 per opere idraulico-forestali, 161 per opere idraulico-agrarie.

Le opere idrauliche di competenza del Ministero dei lavori pubblici, così come leggiamo nella relazione, comporterebbero dunque una spesa di 739 miliardi: al 31 ottobre 1962 il Ministero dei lavori pubblici ha complessivamente impiegato, leggiamo sempre nella relazione 213 miliardi di cui 24 per lavori non previsti dal piano.

Ben 120 deputati del partito di maggioranza, pressochè gli stessi cioè che hanno già dato il loro voto favorevole a questo bilancio, presentarono, in data 13 ottobre 1961, la proposta di legge n. 3328 concernente un « Piano per l'irrigazione integrale congiunta alla difesa idraulica ».

Mi sembra quanto mai opportuno ed indicativo riportare le parole stesse di questi 120 onorevoli colleghi così come possono essere lette nella relazione di accompagnamento alla citata proposta.

« ... È finalmente una presa di posizione nuova che vuol troncare una lunga serie di pericolosi e costosi interventi, senza approdo a risultati definitivi. Non si può continuare a spendere con il ritmo di questi ultimi anni (352 miliardi dal 1953 al 1960 esclusi quelli per la Calabria) il denaro pubblico in una difesa idraulica pressochè esclusivamente passiva, costruendo argini a fondo valle o nelle pianure, quando ognuno sa che la vera difesa attiva contro le alluvioni, si trova in alto, tra i monti e le colline ».

Ma soprattutto il seguente periodo ci sembra opportuno dover ben sottolineare:

«... I 3.000 miliardi — di cui 1.600 per la riforma fondiaria e il finanziamento degli enti di riforma — spesi per l'agricoltura dal 1946 ad oggi, i circa 400 miliardi spesi per una difesa idraulica spesso disorganica e passiva, se fossero stati spesi per il 60 per cento nell'irrigazione, avrebbero permesso di risolvere definitivamente il problema della difesa idraulica e dell'irrigazione prevista in 6 milioni di ettari, con effetti incredibilmente superiori; ma la politica e la lotta sindacale hanno prevalso sull'interesse dell'agricoltura con danno per la Nazione e per le categorie che si volevano pur agevolare ».

Questo è quello che dissero i deputati democristiani con la loro proposta di legge del 13 ottobre 1961; io mi permetterei però di aggiungere ai due su riferiti motivi, al fine di far tutta nostra ed attuale tale critica, quello specifico di voler realizzare invece le cose inutili e dannose dalla sinistra volute per la conquista socialista del potere.

I 120 democristiani di cui sopra, come dicevamo, hanno già approvato alla Camera il bilancio su cui stiamo discutendo ed in particolare i relativi capitoli concernenti il problema della difesa idraulica e dell'irrigazione. Nella proposta di legge che abbiamo ricordato, si prevedeva all'articolo 7 che, per disporre un'ordinata regolazione delle acque, sarebbe stata necessaria una spesa globale non inferiore ai 100 miliardi annui per ogni esercizio finanziario dal 1961-1962 al 1980-81.

Il programma quinquennale per l'applicazione della legge 25 gennaio 1962 prevede invece complessivamente una cifra di poco più di 120 miliardi, pressochè uguale cioè allo stanziamento annuale ritenuto minimo indispensabile dai firmatari la proposta di cui sopra. Come non rilevare quanto meno l'incongruenza di questi nostri 120 onorevoli colleghi?

Il loro « sì » di oggi a questo bilancio ha infatti avuto il significato della totale sconfessione delle pur valide ragioni che sopra abbiamo ricordato e da loro stessi fatte ben presenti.

Si insiste nella difesa idraulica spesso disorganica e passiva, ma poi si preferiscono

gli interessi politici, i cedimenti continui al mondo social-comunista, agli effettivi interessi del Paese.

Noi liberali non ci stancheremo di ripetere tutto ciò nel Parlamento e nelle piazze, affinché gli attuali governanti abbiano ben chiaro il senso delle responsabilità che si sono assunte e si vanno assumendo ed il cittadino possa e sappia giudicare, in termini sempre più precisi, sulle cose del Paese, che sono le sue cose.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Pasquato, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme con altri senatori. Si dia lettura degli ordini del giorno.

**GENCO, Segretario:**

« Il Senato,

constatato come il comune di Cortina d'Ampezzo abbia adottato fino dal maggio 1957 il proprio piano regolatore generale e che il Consiglio superiore dei lavori pubblici con suoi pareri del 16 ottobre 1958 e del 15 dicembre 1960 abbia dato parere favorevole, previa l'introduzione d'ufficio di modifiche intese ad uniformarlo al piano paesaggistico ministeriale;

considerato come la situazione locale del comune di Cortina d'Ampezzo stia diventando sempre più precaria consentendosi costruzioni che più non si inquadrano in un progetto organico ed in una disciplina unitaria quale l'importanza della località richiederebbe,

invita il Governo a provvedere con urgenza all'emanazione del relativo decreto ministeriale per rendere definitivo detto piano regolatore.

**PASQUATO, VERONESI »;**

« Il Senato,

considerato come la struttura della viabilità transalpina veneta sia ormai del tutto inadeguata alle attuali esigenze;

rilevato come nelle Alpi occidentali esistano quattro trafori ferroviari (Cuneo-Nizza, Frejus, Sempione, San Gottardo) e sia

in corso la costruzione di altri cinque trafori autostradali (Monte Bianco, Mercantour, San Bernardo, Frejus, San Bernardino);

rilevato come nelle Alpi centrali sia in progetto la sola autostrada del Brennero;

constatato come nelle Alpi orientali nul'a sia preventivato per agevolare le comunicazioni transalpine tra il Veneto e il centro dell'Europa;

considerata l'opportunità di convogliare verso i porti adriatici il traffico merci dell'Europa centrale destinate all'interno ed alla esportazione e di rendere più spediti i trasporti dei nostri prodotti, particolarmente di quelli ortofrutticoli di vaste zone di produzione dal Polesine al ferrarese, all'Abruzzo, che attualmente restano invenduti nei nostri mercati nazionali o intasati nel traffico del Brennero;

constatato come tra le cause della flessione del movimento turistico estivo di quest'anno vi sia indubbiamente quella della congestione degli automezzi nei passi e nelle strade alpine, taichè il traffico turistico è preferibilmente orientato verso la Balcania e la Grecia;

ravvisata la necessità di costruire una autostrada che unisca con rapido percorso il centro Europa al porto di Venezia e le zone industriali e spiagge adriatiche a Monaco di Baviera in sole quattro ore,

invita il Governo ad intervenire perchè sia sollecitamente provveduto alla autorizzazione per la costruzione, a cura dell'apposito Consorzio costituito dalle Camere di commercio, Province e Comuni del Veneto, dell'autostrada Venezia-Monaco, sul tracciato della secolare strada di Alemagna nel suo percorso: Venezia, Conegliano, Ponte Alpi, Cortina, Dobbiaco, Brunico, Vetta d'Italia, mentre l'Austria sta già provvedendo per il percorso sul territorio austriaco.

PASQUATO, GRASSI, GIANQUINTO,  
NENNI Giuliana, GARLATO, BER-  
MANI, GRANZOTTO BASSO ».

PRESIDENTE. Il senatore Pasquato ha facoltà di parlare.

PASQUATO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, io inizierò la mia esposizione con due argomenti brevi. Mi rifaccio anzitutto all'interrogazione che, in data 5 luglio 1963, ho presentando per invitarla a portare la sua attenzione su un problema sul quale io ho l'impressione netta che ella sia favorevole, per la cessione della proprietà delle case popolari degli Istituti autonomi agli inquilini. Per un complesso di circostanze ella non ha potuto ancora rispondere e non c'è nessuno che non si renda conto di quanto sia stato faticoso questo periodo per l'attuale Governo, pressato da problemi gravissimi. A quanto ho esposto nella mia interrogazione aggiungo la preghiera di tener presente che, appena diffusa la notizia, da tante altre città d'Italia, mi sono state inviate lettere firmate da decine di inquilini degli Istituti autonomi, che attendono la cessione della casa, il che vuol dire che è un problema largamente sentito. Poichè questi Istituti autonomi delle case popolari non hanno dato applicazione alla legge del 1959 ed alla successiva legge del 1962 che facilita l'applicazione della legge del 1959, bisogna veramente che il Ministero ne urgenzi la applicazione. Io ho proposto anche che il valore della cessazione sia quello accertato alla data della domanda, perchè, se l'ente ritarda due o tre anni a darvi corso, non è colpa dell'inquilino; ho proposto inoltre che non siano fatti gravare su questi valori i mutui che gravano su questi immobili, ma che sono stati stipulati per costruire altre case, altri fabbricati, distinti da quelli di cui si deve far la cessione. Sono raccomandazioni che si inquadrano in un ordine di equità ed io mi auguro che l'onorevole Ministro possa accoglierle.

Passo al secondo argomento: piano regolatore di Cortina d'Ampezzo. Nel mio ordine del giorno, ho ricordato che il piano regolatore di Cortina è stato approvato, prima dal Ministero dell'interno, poi da quello della pubblica istruzione, quindi anche dalle Belle arti; poi fu esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (ed approvato con decisioni 16 ottobre 1958 e 15 dicembre 1960), col voto di apportare d'uf-

ficio alcune piccole varianti. Il Consiglio di Stato ha autorizzato anche l'approvazione di questa procedura. Viene quindi da chiedersi perchè questo piano regolatore non sia stato ancora approvato, mentre nel frattempo la speculazione dilaga, il paesaggio si turba e si rovina. Non c'è altro mezzo, onorevole Ministro, per attuare la salvaguardia del paesaggio e degli interessi turistici di un centro che è appunto di primaria importanza turistica. Mi permetto perciò di raccomandare vivamente all'onorevole Ministro dei lavori pubblici di voler emanare senz'altro il decreto di approvazione definitiva, che è di sua competenza, per renderlo operante e ciò dato il deliberato del Consiglio di Stato, che ha giudicato che sarà sufficiente, per detto piano regolatore, il decreto del Ministero dei lavori pubblici, dopo tutto l'iter percorso.

Vengo ora all'argomento principale, che si richiama alle condizioni del porto di Venezia ed alla necessità del traforo delle Aurine.

Onorevole Sullo, tutti i parlamentari di Venezia e Treviso, senatori e deputati dei vari partiti, si sono insieme presentati al Ministro della marina mercantile, e si proponevano di venire anche da lei, tutti insieme, onorevole Ministro, se ella avesse potuto riceverli.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono infatti venuti da me i parlamentari veneti di tutti i partiti.

P A S Q U A T O. È mia convinzione che, quando si tratta di problemi economici e sociali di interesse generale, nazionale o regionale, non ci debbono essere divisioni di partito, ma si deve fare effettivamente un blocco unico per rappresentare al Governo, nell'interesse nazionale, quella che è la realtà, dato che il Governo procederà con ritmo molto più spedito, sapendo che tutti indistintamente sono d'accordo e che non vi sarà opposizione da nessuna parte. Pur avendo il più grande rispetto per le esigenze di tutto il territorio nazionale, perchè sono prima di tutto italiano e poi veneto, tuttavia credo anche con questo spirito di rap-

presentare all'onorevole Ministro lo stato di assoluto abbandono in cui si trova, da oltre 25 anni, il porto di Venezia.

Noi abbiamo ancora le bocche del porto che risalgono al secolo scorso e alla cui manutenzione non si è più provveduto; abbiamo monumenti insigni sulla laguna, che ricordano fasti della Serenissima, che crollano in mare, alle bocche del porto di Sant'Andrea. Abbiamo i canali che si intasano, per cui non entrano già più le navi petroliere salvo le piccolissime. Abbiamo un complesso di attrezzature del porto assolutamente antiquato ed insufficiente. Abbiamo ancora da attuare i piani preventivi del 1925, che prevedevano (ed erano allora d'accordo il Ministero della marina mercantile e il Ministero dei lavori pubblici) per Venezia quattro banchine, mentre ne abbiamo soltanto mezza, perchè l'altra mezza è utilizzata dalle ferrovie; si prevedevano 350 metri di banchine per silos e ne abbiamo solo 100 metri; le navi che sono alla fonda, fuori del porto, aspettano molti giorni per entrare e ci citano da Londra per i danni, per le enormi spese delle soste prolungate.

Siamo in queste condizioni, onorevole Sullo. Il ministro Dominedò ha già constatato queste deplorevoli carenze e il nuovo Governo dovrà affrontare questi problemi e risolverli.

Noi chiediamo che si agisca senza ritardi per aiutare Venezia. I parlamentari della nuova legislatura si sono messi concordemente in azione per ricuperare i lustri passati senza adeguate provvidenze per Venezia. Se ella, onorevole Sullo, resterà nel nuovo Governo Ministro dei lavori pubblici, riceverà le ripetute nostre richieste, ed io esprimo la fiducia che il Ministro dei lavori pubblici si renderà conto che si tratta di un interesse nazionale che esige una indilazionabile soluzione.

Sono convinto della necessità di equilibrare i due settori: il tirrenico e l'adriatico. Qualunque fatalità possa verificarsi nel settore tirrenico, e nel porto di Genova, è necessario che trovi pronto il settore adriatico che possa sostituirvisi. Altrimenti vi sarebbero conseguenze gravi. Questo per il movimento di carico e scarico delle merci

e combustibili e così per le linee marittime sovvenzionate.

Su un altro punto richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro: si tratta del traforo delle Aurine, cioè dell'autostrada Venezia-Monaco. Non la chiedo per domandare di aggiungere un'altra autostrada alle numerose già approvate, anche per non sentirmi rispondere che il programma di autostrade è già troppo pesante e non vi sono mezzi disponibili. Per l'autostrada Venezia-Monaco non domandiamo molto, perchè vogliamo fare molto per conto nostro. Abbiamo già costituito il Consorzio dei Comuni e delle Province interessate, attraversate dalla progettata autostrada.

Se questa autostrada sarà inclusa con una leggina aggiuntiva al piano delle autostrade, le benefiche conseguenze saranno enormi. In quattro ore i *camions* potranno portare a Venezia i prodotti tedeschi da Monaco di Baviera, e i prodotti ortofrutticoli del ferrarese, del Polesine, degli Abruzzi e del resto del Sud, potranno essere portati da Venezia a Monaco in quattro ore, raggiungendo così il centro della Germania.

Sarebbe questa una realizzazione veramente portentosa. Oggi le merci germaniche si indirizzano ad Amburgo e fanno un lunghissimo giro marittimo per giungere in Italia. Con il varico delle Aurine e l'autostrada il porto di Venezia moltiplicherebbe il suo lavoro. Perchè non farlo? Esistono già quattro valichi ferroviari attraverso le Alpi occidentali: Cuneo-Nizza, Frejus, Sempione, San Gottardo; vi sono cinque nuovi trafori autostradali, che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato: Monte Bianco, Cuneo-Nizza, San Bernardo, l'autostrada del Frejus e San Bernardino. Nessun valico vi è in tutte le Alpi orientali, mentre nelle centrali vi è soltanto la strada del Brennero, che a volte è intasata con perfino 18.000 automobili in fila, che aspettano per ore o per mezze giornate per passare la frontiera. Il turismo, anche per questo, devia verso la Jugoslavia e la Grecia.

Oltre all'accresciuto traffico di merci, con la nuova autostrada e l'escavo di canali del porto di Venezia per le grosse petroliere,

si potrebbe sviluppare il movimento dei petroli per oltre 40 milioni di tonnellate in più, all'anno, a Venezia. Quando il compianto onorevole Mattei voleva fare l'oleodotto in partenza da Venezia, che riteneva la strada più ovvia e più breve, fu costretto a spostarlo a Genova, perchè a Venezia mancavano i canali necessari.

Noi non vogliamo che ciò si ripeta anche per l'avvenire. Rivolgo perciò un appello fervido all'onorevole Ministro, perchè dia l'approvazione alle provvidenze richieste, di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Anche il turismo, che quest'anno è diminuito dalla Germania del 15-20 per cento, ne trarrebbe enorme vantaggio, perchè in quattro ore sarebbe possibile arrivare da Monaco alle spiagge dell'Adriatico. Esiste un Consorzio di enti pubblici per l'autostrada: non si tratta quindi di speculazione privata, ma di un vero e grande interesse pubblico.

Mi si consenta una finale considerazione. L'autostrada andrebbe da Venezia a Ponte delle Alpi, cioè passerebbe a pochi chilometri da Longarone. La regione del Cadore, tanto provata dalla recente tremenda sciagura del Vajont, ne riceverebbe una vivificazione enorme.

Ci aiuti quindi il Governo a realizzarla. Siamo tutti disposti a quotarci, a fare il possibile per risolvere anche il problema di Longarone con opere di questo genere, che portino una vita nuova in quelle zone. Onorevole Sullo, l'autostrada proposta sarebbe preziosa per la provincia di Belluno, che dà ancora 30.000 lavoratori emigranti ogni anno, e così per le altre zone vicine depresse. Sono zone povere, sottosviluppate; se lei ci aiuterà, accordando l'autorizzazione richiesta, sarà scritta una grande pagina nell'interesse del nostro Paese e per lo sviluppo dei traffici. Grazie.

**P R E S I D E N T E.** È iscritto a parlare il senatore Barbaro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche gli ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

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

« Il Senato,

considerata l'importanza del porto di Reggio per la sua posizione geografica e continentale di centralità mediterranea e sullo Stretto, il quale è tutto un porto naturale per la grande navigazione moderna, e per il quale transitano oltre 100 mila tonnellate giornaliere di naviglio e quindi circa la metà di tutto il movimento mediterraneo;

considerato che trattasi dell'unico porto dei 21 capoluoghi marittimi d'Italia, che non sia stato ancora completato e in cui le opere marittime sono al sicuro da ogni danno, perchè la zona è particolarmente protetta essendo nel centro dello Stretto;

invita il Governo, in primo luogo, ad accelerare al massimo e a completare in uno o due esercizi tutti i lavori di ampliamento e di sistemazione definitiva per un terzo già finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno con un miliardo di lire, mentre però, purtroppo, da più di nove mesi si attende ansiosamente l'inizio dei lavori, e, in secondo luogo, a provvedere, oltrechè alla definitiva istituzione dei magazzini generali, alle complete e progettate attrezzature meccaniche, la cui spesa è minima, e la cui mancanza ostacola e danneggia gravemente il crescente traffico di quello scalo marittimo, che è uno dei migliori, più sicuri e più importanti fra gli scali marittimi italiani »;

« Il Senato,

considerata l'assoluta urgenza che la zona industriale a nord di Reggio Calabria, oltrechè quella a sud, sia messa al più presto in condizioni tali da poter ospitare gli importanti e numerosi impianti industriali, per cui sono state fatte le pratiche necessarie e relative;

considerato lo stato di particolare disagio economico di quella benemerita provincia, che, purtroppo, è agli ultimi posti nella scala dei redditi unitari nazionali;

preso atto con soddisfazione del finanziamento accordato a tale proposito e del-

l'appalto già definito e concluso per la costruzione delle infrastrutture relative,

invita il Governo a voler, senza ulteriori ritardi e dannosissimi tentennamenti, provvedere alla concreta attuazione di essa zona, che da cinquant'anni è attesa e che è stata preveduta da ben due diverse leggi: quella di Giuseppe De Nava e quella successiva di Luigi Razza »;

« Il Senato,

considerata l'assoluta necessità e anche l'urgenza che la grande rete autostradale italiana si estenda a tutto il Mezzogiorno d'Italia, come molto opportunamente prevede l'attuale piano di nuove costruzioni stradali e autostradali, che dovrebbe avere inizio dal Sud al Nord e dovrebbe avere anche un ritmo molto più accelerato;

considerata la maggiore importanza dei traffici orientati nel senso dei meridiani rispetto a quelli orientati nel senso dei paralleli, la quale, come è ben noto, è determinata dalla differenza di clima e quindi di produzione agricola e industriale;

considerato che questo criterio generale riguardante tutti i traffici mondiali si accentua specialmente in Italia a causa della forma estremamente allungata della Penisola;

ricordando e rilevando soprattutto che le autostrade Brennero-Reggio-Sicilia e Ventimiglia-Reggio-Sicilia molto saggiamente sdoppiate fino a Bari e Salerno, se sono tanto importanti, che sono state considerate come le arterie europee n. 1 financo dai protocolli dell'O.N.U., e successivamente dal M.E.C., non possono non essere ritenute in conseguenza e a maggior ragione anche le più importanti fra tutte le autostrade italiane;

richiamandosi a quanto molto saggiamente è stato indicato in proposito nel piano regolatore, che è allegato alla legge del 21 maggio 1955, n. 463, sulle autostrade italiane, e che considera la Brennero-Reggio-Sicilia e la Ventimiglia-Reggio-Sicilia di prima esecuzione;

considerato, ancora una volta, il fatto essenziale, che, se è giusto che esse siano

sdoppiate da Bologna verso il Sud nell'Autostrada del Levante lungo il versante Ionico-Adriatico, e nell'Autostrada del sole lungo il versante tirrenico, è almeno altrettanto giusto che esse proseguano bipartite, sia a Sud di Bari sia a Sud di Salerno, per ricongiungersi entrambe nello Stretto, e cioè nel centro del Mediterraneo, e in prossimità della Sicilia;

considerato che tale soluzione è oggi resa molto più agevole dal fatto che per la Ionica sono in corso lo studio e il progetto della super-strada di 12,50 metri di larghezza, giacchè basta aggiungere a tale super-strada, e per tutto il percorso, altri tre metri di larghezza per consentire e realizzare la trasformazione di tale super-strada in autostrada, magari con pedaggio;

considerata la possibilità che tali importantissime autostrade, — che sono, e non possono non essere, le principali autostrade, sia europee, sia italiane, — vengano raccordate con servizi di navi-traghetto, oltrechè con la Grecia, come di già, da tempo, si verifica, anche con la Penisola Balcanica e soprattutto con il grande Continente africano attraverso la Sicilia e la Tunisia;

invita ancora una volta il Governo a voler provvedere con tutta la dovuta urgenza allo studio, al finanziamento, che è relativamente modesto, perchè complementare a quello della super-strada, e alla concreta e contemporanea realizzazione del prolungamento, sia dell'autostrada ionico-adriatica, — che ha un tracciato rigorosamente indicato dal litorale sempre pianeggiante, e quindi di una favorevolissima e sempre costante altimetria, la quale perciò porta a un chilomeraggio virtuale e complessivo molto più breve — sia dell'autostrada tirrenica — che potrà essere fatta là dove meglio convenga alle popolazioni interessate — fino all'estremità meridionale della Penisola, che coincide con lo Stretto, con la Sicilia, e perciò anche con il centro del Mediterraneo »;

« Il Senato,

considerata la estenuante lentezza, con cui procedono molti lavori pubblici in Ca-

labria, come, per non dire d'altro, quelli dell'Autostrada del sole, quelli della superstrada Jonica, quelli delle due grandi linee ferroviarie longitudinali, la Jonica e la Tirrenica, quelli dell'edilizia scolastica e dei porti, eccetera, il che, del resto, fu chiaramente ed esplicitamente riconosciuto e pubblicamente dichiarato financo dall'onorevole Fanfani parlando, da Presidente del Consiglio dei ministri, in un comizio tenuto in Reggio in Piazza del Duomo in occasione delle elezioni politiche dell'aprile 1963;

invita il Governo a far sì che con la massima energia e la massima urgenza si eliminino tutti gli ostacoli e tutte le difficoltà, che si oppongono alla rapida esecuzione di opere pubbliche, che pure sono ansiosamente attese dalle benemerite popolazioni interessate »;

« Il Senato,

considerate la necessità e insieme l'urgenza, di fronte al ripetersi e all'intensificarsi di pubbliche calamità, di realizzare concretamente la proposta già più volte ripetuta e financo accolta all'unanimità dall'O.N.U., di studiare e creare un grande fondo a carattere assicurativo tra tutti gli Stati del mondo, i quali dovrebbero contribuire in proporzione delle proprie possibilità economiche;

ricordando la recente riunione, fatta in proposito a Roma, della Commissione internazionale d'assistenza;

impegna il Governo, in specie a seguito della recentissima catastrofe verificatasi presso la diga del Vajont, che ha travolto e sterminato gran parte della popolazione della zona colpita, a riprendere la importante iniziativa e a concretamente realizzarla nel minore tempo possibile, creando insieme con il grande fondo finanziario di assistenza anche attrezzatissimi centri di soccorso in alcuni punti del mondo; e ciò per potere andare incontro, da un lato, con importantissimi e adeguati mezzi finanziari, alle popolazioni colpite dalla sventura, evitando quelle commoventi, ma avviliti queste, che si è costretti altrimenti a fare, e, dall'altro, per affratellare almeno nel do

lore e nella mutua assistenza i popoli, che oggi sono divisi, disorientati e impegnati, purtroppo, in lotte forse senza speranza, nè di tregua, nè di fine! ».

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

**B A R B A R O .** Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori superstiti (*ilarità*), parlo rapidamente dei due primi ordini del giorno, che sono più specifici e meno generali, e poi anche molto rapidamente dei tre ultimi, che sono quanto mai generali.

Il primo si riferisce al porto di Reggio, uno dei più antichi porti d'Italia e del mondo. In antico questa città molto importante, che veramente è molte volte millenaria, aveva due porti, e sarebbe strano che ora non ne avesse nemmeno uno completo! Onorevole Ministro, è l'unico porto dei 21 capoluoghi marittimi d'Italia che ancora non sia completo; eppure è nel centro del Mediterraneo, nell'estremo delle grandi vie longitudinali (ferrovie e strade), è davanti alla Sicilia, sul passaggio obbligato dello Stretto, dove transitano circa centomila tonnellate di naviglio al giorno, cioè la metà del traffico generale del Mediterraneo.

Si tratta di opere, che vanno completate e che al massimo importano una spesa di tre miliardi. Uno è stato già impegnato dalla Cassa per il Mezzogiorno ed è strano che si siano dovuti attendere nove mesi per l'inizio dei lavori, quanto occorre perchè nasca una creatura umana! E mi auguro che almeno ora i lavori si inizino, come ha assicurato ieri l'onorevole Ministro della marina mercantile e come io spero che confermi, con la sua autorità, anche lei.

Accanto alla sistemazione definitiva del porto, che si potrebbe fare in due esercizi, o anche in uno solo, c'è il problema delle attrezzature meccaniche e dei magazzini generali. E su questo non ho altro da aggiungere, se non la preghiera che il porto sia completato al più presto, perchè abbiamo un traffico crescente, che deve rimanere in

rada. Il nostro è il porto più sicuro dal punto di vista nautico e sicure sono anche le opere che si fanno perchè, quando si fa un antemurale, là non c'è caso che i marosi, come accade in altri porti, compreso quello massimo di Genova, facciano il minimo danno: le opere che si creano sono create *sub specie aeternitatis!*

Come dicevo ieri, il completamento del porto di Reggio costa appena un settimo di quello che è costata la riparazione del porto di Genova, per i danni determinati dalla mareggiata di qualche tempo fa. *Et de hoc satis.*

Secondo punto, zone industriali di Reggio. Noi siamo assillati da difficoltà economiche e vediamo nell'industria la vita e l'avvenire. Abbiamo detto molte volte, in questa solenne Aula, che fino a quando l'agricoltura non darà vita al risparmio, finchè non avrà un reddito pari a quello dell'industria e del commercio, sarà in perenne crisi. Nelle attuali condizioni l'agricoltura assorbe i capitali ed il risparmio, ma non li determina; e ciò a differenza dell'industria. Quindi noi guardiamo allo sviluppo industriale come si può guardare ad un avvenire migliore. Abbiamo avuto purtroppo alcune promesse; non abbiamo però avuto aree di sviluppo industriale, ma solo nuclei di industrializzazione.

Se si vuole veramente risollevarne i centri di Reggio e di Messina e quello Stretto, che è tutto un porto, allora bisogna costituire due aree di sviluppo industriale per 60 Km. lungo la costa calabrese e per altri 60 Km. lungo la costa siciliana. Si dovrebbero anche fare zone franche e allora noi avremmo in quella zona una specie di Hong-Kong del Mediterraneo e solo così quelle nobili, benemerite e patriottiche popolazioni potrebbero risollevarsi dalle conseguenze del più grande cataclisma del secolo, di cui sono uno dei superstiti e il cui riflesso sullo spirito, oltre che sulle cose, è ancora grande anche dopo mezzo secolo!

Nessuno più di noi può comprendere la tragedia delle popolazioni del Vajont, perchè, purtroppo, abbiamo subito un cataclisma, che ha portato via 70 mila persone in 55 secondi!

Allora, io non critico, io osservo. C'è un motto orientale che dice: « Prevedi tutto, ma attendi l'imprevisto ». Dunque bisogna saper provvedere, onorevole Ministro, e qui faccio una piccola parentesi. Come rappresentante della mia città — che ebbi l'onore di amministrare per novanta giorni, durante una delle sue più tragiche situazioni — quando seppi che una sola bomba caduta su un rifugio in prossimità del porto, aveva sacrificato 250 cittadini, senza sentire nessuno decisi che tutti i rifugi fossero aboliti! Perché l'ordine sparso — parlo da vecchio combattente! — è molto meno pericoloso dell'ordine chiuso! Molti si meravigliarono, ma ho l'onore di dire che forse si salvarono così migliaia di cittadini!

Ora, là dove si era visto franare la montagna, si spostavano gli armenti; ma spostiamo gli uomini, prima di tutto! Purtroppo, carenza, e quasi disintegrazione dello Stato, è stata questa, e non altro!

E passo al terzo ordine del giorno. Sulle zone industriali è inutile che io mi attardi. Onorevole Sottosegretario, lei che conosce quanto me, e forse meglio di me, la situazione, può ben comprendere che non c'è che da affrettare i tempi e da installare l'industria accanto all'I.R.I.-FIAT, che pure va lentamente con i suoi impianti, che sono seguiti con grandissima ansia da tutta la popolazione.

Il terzo ordine del giorno, generalissimo, si riferisce all'autostrada jonico-adriatica, ed è in armonia con l'altro ordine del giorno, che si riferisce alla ferrovia longitudinale jonico-adriatica, del quale ho avuto l'onore di parlare, sia pure brevemente, in questa solenne sede, il 3 ottobre.

Siccome le comunicazioni lungo i meridiani sono le più importanti, perchè lungo i meridiani la differenza del clima determina differenze di produzioni agricole, di produzioni industriali e così via, allora le grandi vie di comunicazione che collegano il Nord d'Italia e d'Europa al Centro del Mediterraneo e quindi anche, con la grande politica dei traghetti, all'Africa, bisogna che siano messe in piena efficienza tutte e due e non una sola e non la peggiore soltanto. E ciò

perchè l'Appennino, onorevole Ministro, gravita tutto sulla parte occidentale della penisola; da Reggio a Ventimiglia, infatti, ci sono 1.400 chilometri di montagne e appendici delle montagne! Ed è eroica la nostra ingegneria ferroviaria e stradale, che affronta tutte queste montagne per assicurare i transiti alle ferrovie e alle strade!

Ma l'altro, lo jonico-adriatico, come ho detto mille volte, prende in giro l'Appennino, senza mai attraversarlo; e allora non approfittare di ciò significa compiere un grave errore, che si ripercuote su tutta l'economia dell'Italia e del Mezzogiorno, del Centro e del Nord!

Sono grandi problemi questi, non sono affatto problemi locali! Onorevole Ministro, io non propongo altro in questo mio lungo, ma ponderatissimo ordine del giorno — che direi parallelo con l'altro per le ferrovie — che di trasformare la superstrada Reggio-Bari in autostrada, aggiungendo ad essa tre metri per tutta la lunghezza. Questo è tutto; quindi anche dal punto di vista finanziario è ben poca cosa!

Ecco perchè dico che si tratta di un finanziamento complementare a quello delle superstrade. E lei, che è una persona molto intelligente, così come il suo valoroso Sottosegretario, non può non darmi ragione, perchè *in claris non fit interpretatio*, c'è poco da dire! Là l'altimetria è costante, là i veicoli — non parliamo dei treni, che possono andare anche a 120 chilometri l'ora — i veicoli vanno come niente a 100 chilometri l'ora, tutti!

Ho voluto domandare ad alcuni autisti che pilotano gli autostrasporti della FIAT che convergono su Reggio, venendo dalla linea adriatica: « Perchè venite di là? » La prevedibile risposta è stata: « Perchè ci stanchiamo di meno, non essendoci curve, non essendoci pendenze, e soprattutto perchè risparmiamo un terzo del combustibile »!

Onorevole Ministro, allora non attrezzare la linea jonico-adriatica significa andare contro la logica ed anche contro l'interesse dell'economia nazionale.

Gradirei che lei, nella sua risposta, si impegnasse a questo, che non è altro che una aggiunta, un complemento, una piccola tra-

sformazione della superstrada in autostrada. Ma bisogna fare presto! Saranno necessarie due sole gallerie, di tre o quattrocento metri ciascuna e gliele indico da ora: quella di Capo delle Armi, uno dei fari di avvistamento, e quella di Bova; attualmente decine e forse centinaia di veicoli rimangono spesso bloccati in quei tratti di strada, ciò che è veramente intollerabile. Si comincino a fare le gallerie e si renderà un servizio all'economia nazionale, anzi all'economia europea. Si tratta dei collegamenti dall'Italia all'Europa e anche all'Africa.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
Ho l'impressione che in materia di superstrade ci siano molti equivoci e si faccia inflazione di parole.

**B A R B A R O**. Si è già decisa la superstrada onorevole Ministro; sarebbe una grande delusione se si dovesse annullare anche la superstrada quando chiediamo l'autostrada.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
Sono abituato a promettere quel che posso fare.

**B A R B A R O**. Non comprometta il problema, che è di un'importanza enorme.

**S U L L O**, *Ministro dei lavori pubblici.*  
Mi sono preso la responsabilità di specificare quel che pur essendo programmato non ha ancora i finanziamenti.

**B A R B A R O**. Non significa che non li avrà. Quella è la vera autostrada, l'altra è un'autostrada di montagna che renderà poco all'economia nazionale!

E passo al quarto ordine del giorno, che si riferisce a un fenomeno che è avvenuto in Calabria, e di cui ha dato ampia comunicazione l'onorevole Fanfani, quando venne a Reggio, e disse che le opere andavano molto a rilento. Io ho l'onore di aver presentato il 15 agosto un'interpellanza all'onorevole Presidente del Consiglio e ai Ministri competenti per sapere perchè questa esasperante lentezza nelle opere pub-

bliche si verifica solamente in Calabria e a danno della Calabria! Non ho avuto risposta; mi auguro di averla nella sua replica. Dobbiamo per lo meno esser messi alla pari degli altri; altrimenti sarebbe un'ingiustizia che non potremmo mai nè spiegare, nè tollerare.

E parlo dell'ultima proposta della mia breve e piuttosto drammatica esposizione. Di fronte a quel che si è verificato al Vajont io penso che sia veramente il momento di provvedere a realizzare quella proposta, che ripeto da parecchi anni (e faccio anche in questa sede), non nell'esame dello stato di previsione della spesa dei Lavori pubblici, ma nella sede più competente dei bilanci finanziari.

Ebbene si tratta, onorevole Ministro, di riunire attraverso un organo internazionale tutti gli Stati del mondo per la difesa contro le pubbliche calamità provocate da terremoti, alluvioni, eruzioni vulcaniche che purtroppo sembrano intensificarsi, forse per gli esperimenti nucleari (perchè si possono non accettare i rapporti di casualità, ma negarli è ancora più difficile).

Quando seppi che la città di Barce in Africa, che aveva monumenti di millenni, era stata colpita da un terremoto, e che erano andati distrutti quegli edifici, allora confermai il sospetto che questi fenomeni ciclici possano avere anche altre origini e potrebbero essere collegati a questi recenti esperimenti atomici. Comunque occorre cercare di realizzare un programma, e ciò è facile attraverso gli studi di carattere attuariale, questi magnifici studi che sono pieni di avvenire! Ebbene cerchiamo di studiare i fenomeni, di creare questo centro, di far contribuire tutti gli Stati del mondo in proporzione delle loro possibilità e allora, quando avverrà un disastro, interverranno tutti i popoli del mondo, tutti gli Stati del mondo e non si assisterà a questa nobile, ma avvilente questua, della quale naturalmente non si può fare a meno e di cui uno dei superstiti del più grande cataclisma del secolo ha un tristissimo ed umiliante ricordo!

Allora uniamo le forze — *vis unita fortior* — di tutti i popoli del mondo e andiamo incontro alle fatalità, che, comunque, ci augu-

riamo non debbano mai più verificarsi! Forse questa mutua assistenza nel dolore potrà affratellare i popoli del mondo più di quanto non faccia l'equivoca e pericolosa coesistenza, della quale con molta leggerezza si parla in questi tempi! (*Applausi dall'estrema destra*).

**P R E S I D E N T E** . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Devono ancora essere svolti numerosi ordini del giorno, i quali però sono molto dettagliati per cui penso — è questa la preghiera che rivolgo — che gli onorevoli presentatori possano essere estremamente concisi nello svolgimento.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Bernardi.

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

« Il Senato,

considerata l'importanza veramente determinante che hanno i piccoli porti nel traffico nazionale ed internazionale, i quali spesso portano un contributo decisivo di ausilio ai grandi porti,

impegna il Governo a dedicare ad essi ed ai loro bisogni di potenziamento, sia in attrezzature che in opere di completamento, eccetera, i mezzi indispensabili,

ed in particolare a voler disporre immediatamente per il completamento delle opere portuarie, tra le quali la diga foranea al Porto dei Marmi di Marina di Carrara, che in questi ultimi anni ha dato segni di un progressivo sviluppo di traffico tale da imporsi all'attenzione nazionale ed internazionale ».

**P R E S I D E N T E** . Poichè il senatore Bernardi non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Stirati.

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

« Il Senato,

constatato che non ha ancora trovato completa attuazione il progetto di costruzione della strada della « Contessa » in territorio eugubino dopo 15 anni dalla richiesta della medesima da parte del Comune di Gubbio;

considerato che l'apertura di questa arteria di soli 12 chilometri è d'interesse interregionale, dal momento che una volta realizzata collegherebbe più rapidamente la regione umbra con le Marche e l'Emilia a nord e il Lazio a sud e decongestionerebbe il notevole traffico della Flaminia;

rilevato che lo Stato ha già speso la cospicua somma di circa un miliardo per la costruzione di 9 chilometri della strada suddetta;

constatato lo stato di grave depressione economica dell'eugubino dovuta soprattutto alla mancanza di grandi e agevoli vie di comunicazione;

considerato che lo Stato non ha ritenuto conveniente, almeno fino ad ora, la ricostruzione della ferrovia dell'Appennino centrale distrutta dagli eventi bellici,

impegna il Governo a reperire con la massima sollecitudine la non rilevante somma occorrente per il completamento della strada della "Contessa" ».

**P R E S I D E N T E** . Poichè il senatore Stirati non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Pace.

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

« Il Senato,

nella constatazione che il porto di Ortona a Mare, collaudato dalla sua vita bi millenaria quale lo scalo più importante tra Ancona e Bari, costituisce un coefficiente decisivo per lo sviluppo economico ed industriale del suo vasto entroterra, mentre le attuali condizioni deficitarie non lo

pongono in grado di assolvere la pienezza dei suoi compiti, nell'incremento dell'intreccio dei traffici e nell'incentivo di insediamento di nuove intraprese industriali;

nel rilievo che, con le attuali assegnazioni annuali di 90/100 milioni, il Porto non verrebbe ad essere ultimato prima di un ventennio, essendo ragionevole la previsione di una ulteriore spesa di lire 2 miliardi e 100.000.000, di cui 500 milioni per danni bellici, 100 milioni per escavazioni e 1.500.000.000 per l'attuazione di opere portuali proprie e la correlativa sistemazione delle opere a servizio del porto;

preso atto che — pur nelle attuali lamentate condizioni — il porto di Ortona, nel traffico di petroliere dell'AGIP approdanti per il deposito costiero ivi esistente, di carbone, ferro, legname, eccetera, acquiesce alla sua Dogana principale una cifra annua di oltre 4 miliardi (introito che assicura le previsioni di un vistoso incremento, ove lo scalo offrisse le strutture ed infrastrutture necessarie, nello sviluppo dell'area industriale Val Pescara-Chieti-Lanciano);

nel ricordo di recenti agitazioni popolari, nelle quali, nella compostezza della rivendicazione di sacrosanti diritti in riparazione anche delle subite devastazioni belliche, esplose la delusione delle attese pazienti ma vane di quella benemerita, nobilissima ed operosa cittadinanza, che polarizzò la solidarietà di tutto il retroterra,

impegna il Governo a voler tenere presente, nel preannunziato piano dei porti, alla luce dei sommessi rilievi, l'urgenza della sistemazione del porto di Ortona a Mare, nella compiutezza delle sue strutture, ed a volere intanto provvedere all'erogazione dei 500 milioni ancora oggi dovuti a titolo di danni di guerra, che renderebbero possibile quanto meno il sollecito banchinamento ».

**P R E S I D E N T E** . Il senatore Pace ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**P A C E** . Signor Presidente, onorevole Ministro, il mio ordine del giorno non è

dettato dalla pietà del « natio loco », bensì da una urgente necessità che il signor Ministro ben conosce. Anzi io debbo esprimere la mia riconoscenza all'onorevole Ministro per l'opera che ha svolta in favore del porto di Ortona a Mare sull'Adriatico affinché le sue attrezzature abbiano finalmente la loro sistemazione.

Mi rivolgo a lei, signor Ministro, perchè l'esecuzione delle opere portuali grava sul suo bilancio; ma sono certo che del pari il Ministro della marina mercantile nonchè quella Sottocommissione per i porti nazionali, auspicata in seno alla Commissione nazionale per la programmazione economica, non negherebbero il loro consenso alla mia invocazione.

Di recente, in seguito ad una fremente agitazione popolare, contenuta però nella tipica compostezza del popolo abruzzese, è stata disposta l'installazione di binari ferroviari nel molo nord, di modo che, attraverso questa fascia di binari, Ortona viene ad avere anche il suo scalo ferroviario e marittimo, essendo il porto nella immediata contiguità della stazione della ferrovia statale Bologna-Pescara-Foggia, e della stazione della ferrovia Adriatico-Appennino a scartamento ordinario che fa cerniera su Castel di Sangro e raggiunge Napoli, costituendo quindi la via di più rapido scorrimento fra l'Adriatico e il Tirreno; nonchè in immediato contatto con le strade che interessano il litorale adriatico nel tratto di Ortona e domani l'autostrada Pescara-Canosa di Puglia che, come ci auguriamo, sarà presto realizzata.

Ortona oggi possiamo dire che è il porto primario dell'area industriale Chieti-Pescara-Lanciano e il porto naturale del suo vasto entroterra. Senonchè, realizzata l'installazione dei binari ferroviari al molo nord, sarà necessario che le altre opere seguano a breve scadenza, con un ritmo il più accelerato possibile. Se spendiamo 90-100 milioni all'anno, il porto di Ortona verrà ad essere ultimato non prima di 20 anni, se è vero, come è vero, che per il completamento del porto sono necessari ancora 2 miliardi e 100 milioni, secondo le opere da compiersi per l'attuazione del piano regio-

latore, nell'augurio che questo esborso sia consentito dal respiro del bilancio.

Ad ogni modo, nel quadro del piano per i porti che, come dicevamo ieri, non ha un colore perchè tutti i colori sono stati ormai confiscati dagli altri piani, Ortona deve avere un suo posto primario; credo che sia un'opera di giustizia anche perchè, signor Ministro, se sono ben informato, Ortona deve avere ancora 500 milioni per i danni prodotti da eventi bellici. Nel bilancio, a saper leggere, sembra che per i danni di guerra sia riservata in ordine alle opere marittime una somma di 750 milioni; solo Ortona deve avere 500 milioni per risarcimento di danni dagli eventi di guerra. Mi pare che io possa confidare nella considerazione dell'onorevole Ministro e senz'altro sperare che il porto sia posto in condizioni di assolvere alle sue funzioni per le incontenibili esigenze dell'economia dell'entroterra, sicchè esso, anzichè costituire una strozzatura dell'incremento economico e industriale della zona, venga a costituire una ragione di convincente invito all'insediamento di industrie base nel nostro entroterra.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Merlin.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

richiamata la legge 9 agosto 1954, n. 640, riguardante la eliminazione delle case malsane per togliere le famiglie dalle grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani in genere;

ritenuto che lo stesso relatore ha dichiarato che questa legge si dimostrò veramente provvidenziale, ma che mancò il finanziamento completo che è oggi esaurito;

ritenuto che con tale legge che è oggi scaduta fu possibile risolvere il problema soltanto per un quarto della sua entità complessiva e delle necessità derivanti dal programma proposto,

fa voti che il Governo voglia richiamare la validità di detta legge la quale assicurava con la casa sana anche un canone di affitto

o di godimento relativamente modesto di due o tre mila lire mensili, mentre con le provvidenze che sono state emanate recentemente attraverso i finanziamenti della edilizia economica e popolare si toccano le 13 o 14 mila lire mensili; e voglia dare un finanziamento opportuno alla vecchia legge per completarne l'opera ed assicurare il raggiungimento del programma di dare ai cittadini italiani un vano per persona ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Merlin non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere quest'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Veronesi, Bergamasco e Artom.

G E N C O , *Segretario*:

« Il Senato,

in base alle seguenti considerazioni:

a) attualità e importanza della navigazione interna, come risulta dalle più recenti manifestazioni — che sull'argomento si sono svolte nel Paese — fra le quali occorre ricordare: 1) il Convegno di Parma promosso dalla Camera di commercio e dall'Amministrazione provinciale (14-15 settembre); 2) il Convegno di Milano, promosso dall'Associazione idrotecnica italiana (4-6 ottobre);

b) particolare attenzione dedicata alla navigazione interna da altri Stati della C.E.E., la cui relativa politica adotta il modernissimo criterio dei collegamenti, come risulta, fra l'altro, dal progetto di collegamento fra Rodano e Reno;

c) possibilità di migliorare i costi di trasporto e di valorizzare economicamente, soprattutto sotto il profilo industriale, i territori serviti da idrovie,

invita il Governo a predisporre sollecitamente un piano idroviario per l'utilizzazione delle possibilità naturali offerte dalla conformazione idrografica del Paese, onde adeguare, anche in questo importantissimo settore, i modi di trasporto italiani alle maggiori esigenze di competitività derivanti dall'integrazione economica europea ».

**P R E S I D E N T E .** Poichè i presentatori sono assenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere quest'ordine del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Zaccari.

**G E N C O , Segretario:**

« Il Senato,

considerato lo stato di disagio e di preoccupazione in cui da oltre tre anni vivono le popolazioni della valle Argentina a causa della costruenda diga di Glori da parte della Società ILSA, disagio e preoccupazione di cui si sono fatti interpreti più volte e le Amministrazioni comunali interessate e l'Amministrazione provinciale d'Imperia;

considerato che la zona prescelta non sembra offrire le indispensabili garanzie di sicurezza e di tranquillità perchè sismica e geologicamente formata da terreni franosi e permeabili, la cui consistenza non risulta essere stata sufficientemente accertata;

considerato che a valle della costruenda diga vivono oltre 16.000 persone in territori ad intenso sviluppo edilizio ed economico;

preso atto che la Società ha mutato sostanzialmente le ragioni poste a fondamento del primo disciplinare del 4 aprile 1949 e dei successivi, cioè produzione di energia elettrica, con la costruzione di un invaso per scopi prevalentemente irrigui;

vista la domanda di variante del 31 luglio 1962 comportante una ulteriore sopraelevazione della quota di massimo invaso;

considerato che i lavori per la costruzione della diga vera e propria, il cui progetto il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora approvato, sono ancora in fase iniziale;

dato atto che esistono in provincia di Imperia altre possibilità di risolvere il grave problema dell'approvvigionamento idrico, quali la derivazione delle acque del Tanaro e lo sfruttamento delle acque del Roia;

viste le legittime inquietudini e timori, accresciute dopo l'immane tragedia del Vajont;

considerato che quanto mai opportunamente il Ministro dei lavori pubblici ha dato incarico alla Commissione di inchiesta per

il Vajont di valutare anche le eventuali carenze della legislazione attuale sulla costruzione delle dighe,

invita il Governo:

a) a non accogliere la richiesta di variante presentata dalla Società ILSA il 31 luglio 1962;

b) a far sospendere i lavori in corso procedendo ad un riattento ed approfondito esame di tutta la situazione;

c) a prendere tutti i provvedimenti che riterrà opportuni e necessari, compresa la revoca della concessione, qualora non risultassero pienamente sussistenti le garanzie atte a salvaguardare la vita e lo svolgimento di un sereno lavoro delle popolazioni fin oggi legittimamente inquiete e turbate ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Zaccari ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

**Z A C C A R I .** Signor Presidente, mi atterrò al suo invito ed illustrerò brevemente l'ordine del giorno anche perchè è stato presentato a firma di altri colleghi un ordine del giorno analogo al mio. L'ordine del giorno rispecchia una situazione di gravissimo disagio in cui vivono le laboriose popolazioni della Valle Argentina in provincia di Imperia sulle quali pesa l'incubo della costruenda diga di Glori. Già nel passato si era creata e si era diffusa una notevole ostilità alla realizzazione dell'opera per vari motivi, quale il dubbio che l'acqua derivata fuori del bacino potesse nel tempo mancare alle necessità potabili, irrigue ed igieniche, quale il mancato ripascimento naturale delle spiagge, quale l'arresto dell'espansione edilizia, quale la sorte delle numerose utenze di fatto e di diritto per le esigenze delle coltivazioni, quale anche la paura soprattutto dopo la grande tragedia avvenuta nella vicina Costa Azzurra nel dicembre 1959 per il crollo della diga di Malpasset che aveva provocato tante vittime e tanti danni al centro abitato di Frejus. Ma in questo momento, dopo le gigantesche proporzioni della tragedia del Vajont, su tutti i motivi stanno prevalendo di

gran lunga il timore e la paura e l'angoscia. Non è possibile rimanere insensibili, signor Ministro, non è possibile che lo Stato non intervenga per il momento almeno col rigetto della richiesta di variante e con la sospensione dei lavori in atto, in attesa di poter prendere anche gli altri provvedimenti che saranno ritenuti necessari dopo un riattento ed approfondito esame di tutta la situazione.

I vecchi della valle definiscono la zona nella quale dovrà sorgere la diga come frastuonosa; il terremoto del 1887 che distrusse anche alcuni paesi nelle vicinanze fa giustamente presumere che si tratti di una zona sismica; non sembra che siano stati compiuti approfonditi studi geologici; sono situazioni tutte che esigono una chiarificatrice ed inequivocabile presa di posizione.

Il paese di Badalucco, posto in fondo valle, dista dalla costruenda diga poco più di due chilometri, Taggia giace a poco più di nove chilometri dove la valle si apre verso il mare in un fertilissimo piccolo piano: sono questi i due centri più esposti che da soli contano oltre 13 mila abitanti. È ben vero che per una sciagura anche di enormi proporzioni come quella del Vajont non si può pensare che non debbano essere costruite più dighe, ma è anche ancora più vero che la vita e la serenità di lavoro di tanti cittadini devono essere poste al di sopra di ogni altra considerazione, soprattutto quando, come nel caso in esame, nessuna amministrazione comunale e provinciale ha sollecitato in provincia di Imperia la realizzazione della diga, anche se qualcuno ha potuto riconoscere a titolo personale la possibile utilità per scopi irrigui data la nota carenza di acqua lungo la riviera.

Sono questi i motivi che mi hanno spinto, onorevole Ministro, a presentare l'ordine del giorno al quale la prego, il più vivamente possibile, di dedicare una particolare attenzione, dato il legittimo fermento che serpeggia in mezzo alla popolazione.

Posso immaginare come numerose siano le richieste di sopralluoghi e di riesame che in questi giorni le saranno giunte da altre parti d'Italia: la prego però di voler considerare l'opportunità e la necessità di acco-

gliere almeno i primi due punti dell'ordine del giorno, in attesa di un approfondito esame della situazione per i provvedimenti definitivi. Questo ridonerebbe tranquillità alle popolazioni e ridonerebbe fiducia nello Stato, che tutti vogliono considerare non come un rigido burocrate, ma come un vigile, attento ed umano tutore della vita e del sereno vivere dei cittadini. La ringrazio.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Vidali, Ferrarini Giacomo, Spezzano, Fabretti, Guanti e Adamoli.

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

« Il Senato,

considerata l'importanza essenziale che per il porto di Trieste hanno le infrastrutture indispensabili ad un efficiente collegamento con l'entroterra nazionale ed internazionale;

tenuto conto della concorrenza sempre più accentuata che altri porti di transito internazionale e in particolare Amburgo e Fiume esercitano grazie al continuo perfezionamento delle loro attrezzature ed a varie condizioni di vantaggio nei confronti di Trieste;

considerati gli impegni già formalmente ed in parte anche finanziariamente assunti dal Governo con la legge 21 marzo 1958, n. 298, e gli ostacoli sorti nel realizzare le opere pubbliche previste,

impegna il Governo:

1) a potenziare il porto di Trieste con la costruzione del Molo VII;

2) a disporre il sollecito completamento dell'autostrada Trieste-Venezia ed il collegamento stradale ed autostradale di Trieste e della Regione Friuli-Venezia Giulia con la rete internazionale;

3) a completare il raddoppiamento del binario ferroviario sulla linea Trieste-Venezia, a potenziare il collegamento ferroviario del porto di Trieste con l'Austria e ad accelerare i lavori in corso per la linea di circonvallazione di Trieste ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Adamoli ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

**A D A M O L I .** Manteniamo l'ordine del giorno senza svolgerlo.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Guanti.

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

« Il Senato,

constatato che da vari anni è stata prevista la costruzione della Ferrovia dello Stato Bari-Matera-Metaponto e che il relativo finanziamento viene rinviato di esercizio in esercizio;

constatato che tale stato di cose rappresenta una grave remora per il progresso economico e sociale della provincia di Matera mentre per essa si aprono prospettive non lontane di sviluppo agricolo nella piana metapontina e di industrializzazione nella Valle del Basento;

ritenuta urgente ed indilazionabile la costruzione ferroviaria in parola,

impegna il Governo a stanziare i fondi necessari al finanziamento integrale della opera per non deludere ulteriormente le aspettative degli operatori economici e dell'intera popolazione materana ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Guanti ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

**G U A N T I .** Matera è l'unico capoluogo di provincia non collegato alla rete statale ferroviaria. Pertanto si rende necessario cancellare questa grave ingiustizia nei riguardi della laboriosa popolazione materana. Ogni ulteriore rinvio della costruzione della ferrovia statale Bari-Matera-Metaponto non può essere giustificato, nè affermando che vi siano dei limiti imposti alla spesa pubblica, nè ponendo l'alternativa strada rotaia.

Non si può condannare un'intera provincia ad essere tagliata fuori dal traffico ferroviario nazionale. Penso che, malgrado lo

sviluppo stradale ed autostradale, malgrado lo sviluppo dei traffici aerei, la ferrovia rappresenterà ancora nei prossimi cinquant'anni uno dei collegamenti più importanti dei traffici interni a grande distanza. Importante sarà, a questo proposito, ciò che ha deciso il Convegno internazionale di Genova, cioè di tenere nella primavera dell'anno venturo un convegno apposito a livello scientifico su questo problema: il traffico stradale e ferroviario.

Perciò col presente ordine del giorno si chiede al Governo di assegnare il finanziamento integrale dell'opera e di non deludere ulteriormente le aspettative degli operatori economici e di tutta la popolazione materana, che si batte contro l'isolamento cui è stata condannata finora per incuria di governi. A più di un secolo dall'Unità d'Italia, e ricorrendo il ventennale della Resistenza, cui Matera diede la prima scintilla con il contributo generoso di battaglia e di sangue del 21 settembre 1943, si faccia rapidamente quanto è necessario per eliminare i gravi squilibri territoriali oggi esistenti nel nostro Paese, si colleghi Matera alla rete ferroviaria dello Stato. Il Risorgimento e la Resistenza hanno voluto l'Italia unita non solo nel territorio e nel popolo, ma rinnovata per il popolo e con il popolo, nel progresso economico e civile di tutta la Nazione.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Salerni.

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

« Il Senato,

considerato lo sviluppo crescente dei traffici nella Regione calabrese, anche in relazione ai nuovi insediamenti industriali di Bari, di Taranto e di Potenza, nonché alla valorizzazione di Metaponto ad est, di Reggio Calabria e di Crotona a sud, del bacino del Mercure sul fiume Lao al nord;

considerato altresì che nuove correnti di traffico turistico si stanno sviluppando anche in Calabria con particolare riferimento alla zona Silana;

considerata la particolare posizione geografica della Calabria, anche come terri-

torio di congiunzione del Continente alla Sicilia;

considerata la insufficienza delle strade statali ora esistenti, inadeguate alle cresciute esigenze di quelle popolazioni,

impegna il Governo a disporre, in via di urgenza, l'acceleramento dei lavori di costruzione della "Autostrada del Sole", nel tratto Salerno-Reggio Calabria, procedendo agli appalti per l'inizio dei lavori anche nella zona intermedia, ossia nel tratto compreso tra Polla e Castiglione Cosentino, richiedente un maggior lasso di tempo per la sua natura montagnosa »;

« Il Senato,

considerato che, da anni, il traffico al Km. 218,600 della strada statale n. 19 si svolge a mezzo di una passerella sul fiume Esaro, la quale — oltre a non consentire il transito degli autoveicoli se non in senso alternato — è, specie nella stagione invernale, soggetta al pericolo di travolgimento a causa di piene e di rovinose alluvioni;

considerato che tale annosa e perdurante situazione di fatto — oltre ad essere di grave intralcio al traffico, che intenso ivi si svolge per Cosenza e viceversa — costituisce immanente minaccia alla incolumità di uomini e cose, non più giustificabile nè sopportabile a causa della sempre promessa e mai finora attuata sistemazione (con allargamento e rettifiche) della predetta statale n. 19;

considerato altresì che i provvedimenti di tutela della incolumità pubblica debbono essere tempestivi e radicali, per evitare il ripetersi di luttuosi e gravissimi eventi con danni incalcolabili per la finanza pubblica e quindi per tutta la economia nazionale,

impegna il Governo a disporre la immediata sostituzione della attuale insufficiente, antieconomica e pericolosa passerella (attualmente esistente sul fiume Esaro al Km. 218,600 della statale n. 19, in provincia di Cosenza) con la costruzione di un ponte in cemento armato in posizione più solida e idonea, di larghezza sufficiente allo scorrimento del traffico, in doppio senso, degli autoveicoli ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Salerni ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

S A L E R N I . Il primo ordine del giorno concerne, come in esso è chiaramente detto, la questione dell'acceleramento dei lavori di costruzione dell'autostrada del Sole nel suo tratto mediano. So perfettamente che sono stati stanziati dei miliardi per il primo e il secondo anno in base alla legge del 1961, e so anche che l'A.N.A.S. ha cercato di fare delle anticipazioni per quanto riguarda l'attuale esercizio finanziario 1962-1963.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Siamo al corrente, per quanto riguarda i lavori.

S A L E R N I . I lavori attualmente in corso non ci possono soddisfare per due motivi. Anzitutto perchè vanno molto a rilento gli studi di progettazione: infatti noi chiediamo, con la prima parte dell'ordine del giorno, che gli studi di progettazione siano accelerati, specialmente per il riflesso che poi hanno nell'attuazione e nell'esecuzione della zona montana, la quale è la più difficile, e riguarda praticamente il mio collegio (nella zona di Castrovillari), perchè bisogna toccare il massiccio del Pollino.

In secondo luogo — e questa preoccupazione non è inferiore alla prima — perchè non potremmo trascurare certe voci interessate oltre che una non meno interessata attività di una ben individuata stampa, che non si danno ancora per vinte e tentano sempre di rovesciare la situazione con la sostituzione del tracciato interno (quello montano) con quello sul versante tirrenico più pianeggiante, ma non per tanto meno montagnoso.

Sono da evitare, quindi, deviazioni in tal senso. E si diano, frattanto, assicurazioni per eliminare le preoccupazioni che le stesse popolazioni interessate denunciano. Anche se l'onorevole sottosegretario Spasari mi ha dato, in questo momento, assicurazioni tranquillanti con un suo opportuno intervento, io insisto, per poter dare assicura-

zione al mio collegio, nel chiedere un impegno esplicito da parte dell'onorevole Ministro, perchè un provvedimento contrario sarebbe veramente ingiusto e iniquo. L'onorevole Ministro sa che la strada n. 18 è in via d'allargamento per l'attuazione di un tracciato veloce; e che sulla tirrenica si sta costruendo il doppio binario ferroviario il che, almeno per ora, per principio di giustizia distributiva può rendere tranquille quelle popolazioni, che considero con non minore affetto e interesse.

Il secondo ordine del giorno riguarda un'immanente e pericolosa situazione, che, pur non potendo arrecare le conseguenze della diga del Vajont, potrebbe determinare gravissimi danni non soltanto alla salute pubblica, ma anche alle cose, con ripercussioni sull'economia non soltanto locale ma conseguenzialmente nazionale. Al chilometro 218,600 della statale n. 19 vi è una specie di viadotto ristrettissimo, per non dire una passerella, la quale ostacola il traffico ed è pericolosa per le continue frane ed alluvioni. Si costruiscono in continuazione, argini di pietra trattenuti da reti metalliche. Questo non può bastare: è una panacea, non un rimedio sostanziale! I danni, cui si rischia di andare incontro, sarebbero molto maggiori della spesa occorrente per la necessaria ricostruzione del ponte, la cui demolizione rimonta alla guerra. Non si ripropone che la strada 19 deve essere rettificata, perchè chissà quando avverrà tale rettifica! L'imminenza del pericolo richiede che si intervenga! Sono sicuro che l'onorevole Ministro prenderà in considerazione la nostra segnalazione.

Un altro ordine del giorno da me firmato e firmato anche dal senatore Giancane, che mi interessa, è stato, in parte, implicitamente svolto negli interventi dei senatori Genco, Crollalanza e degli altri onorevoli colleghi pugliesi, che si sono interessati dell'adeguamento della rete stradale nella zona di sviluppo industriale di Taranto, di Bari e di Brindisi. Non potrebbe, infatti, disconoscersi che quei centri sono attualmente i poli di sviluppo industriale della regione e non solo della regione, ma

dell'intero Mezzogiorno e del vicino Oriente, oltre che del Mediterraneo.

In tali sensi sono anche i voti espressi a conclusione del convegno sulle autostrade svoltosi il 16 settembre 1963 in Bari, e promosso dalla Fiera del Levante, per l'ammmodernamento delle strade esistenti in Puglia e per l'esecuzione di nuovi tracciati veloci. A tali voti, quindi, mi riporto. Vi è un quarto ordine del giorno, che il senatore Pajetta mi ha incaricato di illustrare. Anch'esso è stato svolto dall'onorevole collega che mi ha preceduto ed io, a titolo di raccomandazione, insisto perchè sia preso in considerazione. Esso, comunque, concernente l'acceleramento della costruzione dell'idrovia padana Venezia - Cremona - Milano - Lago Maggiore, di cui non vi ha chi non veda l'importanza ai fini dei traffici e quindi dell'economia nazionale anche nei rapporti con l'estero. Confido, perciò, sul suo accoglimento.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Bernardinetti e Carelli.

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

« Il Senato,

constatato dall'esame dei programmi autostradali che non si è tenuto conto della giusta richiesta della Società autostrada Salaria, trascurando così di realizzare un importante collegamento tra la Capitale e lo Adriatico sulla direttrice del tracciato della vecchia consolare Salaria;

rilevato che la provincia Sabina e l'Umbria sono già state in precedenza trascurate con la scelta del progetto delle valli invece del progetto Maracchi, nella realizzazione dell'autostrada del Sole;

rilevato altresì che con l'avvenuto finanziamento dell'Autostrada Roma-Tivoli-Avezano la predetta zona e le Marche risultano ulteriormente pretermesse dai collegamenti celeri e moderni, e pertanto sempre relegate alla loro atavica arretratezza,

fa voti perchè:

a) il Ministero dei lavori pubblici riesamini il problema dell'Autostrada tra-

sversale sulle direttrici della vecchia Salaria e lo risolva positivamente, sia alla stregua degli elementi tecnici sia alla stregua del necessario intervento dello Stato a favore di una zona sempre trascurata ed infelicemente incuneata tra il progresso del Nord e l'incentivazione del Sud;

b) si realizzi, intanto, con celerità, in tutto il suo sviluppo, l'ammodernamento della Salaria;

c) si realizzi il raccordo della Salaria all'autostrada del Sole all'altezza di Passo Corese;

d) si ponga, infine, in concreto esame il necessario moderno collegamento tra l'autostrada del Sole e l'autostrada Roma-Tivoli-Avezzano attraverso l'importante centro industriale di Terni ed il capoluogo della Sabina ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Carrelli ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**C A R E L L I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, cortesi colleghi, parlo anche a nome dell'onorevole Bernardinetti primo firmatario dell'ordine del giorno. Esso riguarda il problema delle autostrade di determinate zone, dell'Umbria e delle Marche, le quali rappresentano il centro geografico dell'Italia. Queste due regioni sono sempre dimenticate nei piani generali di operatività. Il Nord è curato con sufficiente larghezza, il Sud usufruisce di benefici speciali, il Centro, e specialmente queste due regioni che si trovano economicamente al penultimo e all'ultimo posto dell'economia nazionale, sono, non dirò dimenticate, ma poco curate.

Debbo riconoscere che nella politica stradale e nella politica delle costruzioni delle case, il Governo ha fatto passi veramente notevoli. So che l'onorevole Sullo particolarmente si interessa di questi problemi, cercando di accontentare tutte le regioni e gliene diamo atto. Vogliamo però porre in particolare evidenza il problema delle autostrade dell'Umbria e delle Marche. Le Marche sono percorse da strade ordinarie mol-

to strette, che non rispondono più alle esigenze economiche locali e del traffico. Necessita quindi uno schema di autostrade, schema da tempo in elaborazione.

Per l'Umbria, per esempio, non si è fatto abbastanza: non si è tenuto conto del progetto Maracchi; si è tenuto conto invece, non so con quanta opportunità, del tracciato delle valli. L'onorevole Ministro dirà che ci sono state ragioni di carattere pratico e tecnico.

**S U L L O ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Io dico solo che la lite per il tracciato è costata due anni di ritardo per la Roma Firenze.

**C A R E L L I .** Lei ha perfettamente ragione, e speriamo che il suo intervento deciso, come ebbe a dire ieri, si abbia anche per quanto riguarda la mia provincia, la provincia maceratese che non ha uno sbocco sufficientemente attrezzato verso Roma. Sappiamo che, per allacciarci all'autostrada del Sole, abbiamo bisogno di un'autostrada che da Ancona, toccando il Passo della Maddalena, seguendo la linea della Val Nerina, o per Colfiorito, raggiunge Terni che potrebbe essere un importante nodo dal quale potrebbe staccarsi anche l'autostrada per Rieti-Avezzano-Tivoli-Roma. Allora, mentre la strada Roma-Tivoli-Avezzano passando per Terni potrebbe valorizzare la Sabina e il suo capoluogo, arrivando anche sino a Chieti, noi potremmo usufruire di questo punto di arrivo, Terni, per potere, dalla zona del maceratese, sfociare verso la Val Nerina o per Colfiorito arrivare a Terni e a Roma. Nello schema attuale non è compreso l'indicato piano; vorrei pregarla, signor Ministro, di studiare questo sistema stradale, riconoscendo i diritti di due nobili regioni che attendono ancora pazientemente l'intervento dello Stato, per la difesa non di interessi locali ma degli interessi di circa tre milioni di cittadini che pazientemente hanno atteso e attendono ancora. Un intervento sollecito dello Stato infatti, potrebbe mettere queste due regioni in condizioni non dico di competitività ma per lo meno di allineamento economico con

le altre regioni meglio curate, in condizioni di potenziare, cioè le loro economie. Sono convinto che quanto è detto nell'ordine del giorno sarà da lei considerato, signor Ministro, con la cortesia di cui sempre ha dato chiara dimostrazione.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Angelilli.

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

« Il Senato,

considerata l'importanza della funzione del porto di Civitavecchia, massimo porto del Lazio, naturale sbocco dell'Umbria, diretto scalo della Sardegna sulla penisola, nel quadro dello sviluppo economico delle zone su esso gravitanti;

considerata la necessità di un suo adeguamento alle crescenti esigenze del suo *hinterland* e della Sardegna;

considerato il significativo contributo che dal suo potenziamento potrà venire al mercato di Roma, massimo mercato di consumo della Nazione,

invita il Governo a provvedere adeguatamente al miglioramento delle attrezzature ed al potenziamento del porto di Civitavecchia, quale pilastro essenziale di ogni programma di sviluppo dell'economia umbro-laziale nell'agricoltura e nell'industria e quale elemento di indispensabile raccordo continentale dell'economia sarda, anche e soprattutto in rapporto al piano di rinascita della Sardegna, tenendo particolarmente conto delle sue esigenze di rinnovamento e di rammodernamento in occasione dell'elaborazione del Piano azzurro dei porti attualmente allo studio dei competenti Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile ».

« Il Senato,

rilevando le notevoli deficienze e l'insufficienza delle strade della regione laziale, e particolarmente dell'alto Lazio, strade percorse da un fortissimo traffico di tipo pesante e di lunga percorrenza prove-

niente dal Nord che rende lente e difficili le comunicazioni dei centri laziali con Roma;

mentre sottolinea la necessità che per lo sviluppo economico del Lazio, e particolarmente delle sue zone depresse, sia elaborato un piano di comunicazioni stradali rapide e sicure che sottraggano i traffici regionali — e particolarmente il traffico quotidiano di linea destinato alle esigenze di quanti dall'entroterra si recano a lavorare a Roma — alla pesantezza ed alla vischiosità di un traffico di più lontana provenienza, facilitando e favorendo in tal modo gli scambi regionali ed omogeneizzando le economie del Lazio,

invita il Governo a considerare l'urgente necessità del raddoppio delle strade consolari — a principiarsi con la Cassia — per i primi cento chilometri da Roma, nonché del prolungamento della costruenda autostrada Roma-Civitavecchia con gli indispensabili raccordi con Viterbo, Orvieto e Terni ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Angelilli ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

A N G E L I L L I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, nei due ordini del giorno ho sottolineato l'urgenza della soluzione di un unico problema visto sotto due diverse angolazioni: ed è ormai problema vecchio che io stesso ho ripetutamente esposto. Si tratta della necessità, ormai assolutamente inderogabile, di risollevarlo il Lazio, ed in particolare l'alto Lazio, dalle condizioni di depressione in cui è tuttora confinato per l'arretratezza della sua economia.

Chiuso, per un'esclusione da provvidenze incentivanti di cui usufruiscono altre zone laziali, alle possibilità di una industrializzazione che consentirebbe l'impostazione di un ampio programma di sviluppo, l'alto Lazio si trova altresì a segnalare una preoccupante decadenza agricola, anche se l'agricoltura è sempre stata e rimane la sua attività più rilevante. Ora prima di ipotizzare e prevedere l'auspicato piano di industrializzazione dell'alto Lazio è indispen-

sabile creare le condizioni della sua attuazione. Pilastri fondamentali, di tale attuazione sono il potenziamento del porto di Civitavecchia e il rammodernamento e l'adeguamento della rete di comunicazione stradale.

Se non si provvederà a fare di Civitavecchia, massimo porto del Lazio, un porto del Lazio, un porto efficiente, e se non si renderanno rapide e sicure le vie di comunicazione tra i centri dell'alto Lazio e Roma, sarà del tutto inutile e superfluo parlare di possibilità di sviluppo e di incremento dell'alto Lazio. Sarà inutile sperare nella valorizzazione delle vaste possibilità di miglioramento economico della zona.

Sarebbe, infatti, estremamente irrazionale e avventato creare, ammesso che ne esistessero i presupposti e se ne verificasse l'occasione, un'organizzazione industriale sprovvista della possibilità di un inserimento, attraverso rapide ed efficienti comunicazioni, della sua produzione nel quadro del mercato nazionale.

Il problema in sostanza è quello delle infrastrutture e le infrastrutture dell'alto Lazio, le prime, più immediate sono costituite dal porto di Civitavecchia e dalle comunicazioni.

Chiunque abbia avuto occasione di conoscere il porto di Civitavecchia, questo porto così glorioso nei tempi antichi, dovrà riconoscere la sua assoluta insufficienza a corrispondere anche alle esigenze mercantili attuali delle zone che serve: da Roma, a tutto il Lazio, all'Umbria alla Sardegna. È ben vero che con la costituzione del Consorzio autonomo per il porto si è compiuto un sensibile passo avanti e rimossa la stasi che da decenni gravava sul porto di Civitavecchia, ma il Consorzio che è uno strumento che potrà essere utilmente usato per la valorizzazione del porto, un mezzo di programmi e di coordinamento di opere, non potrà ovviamente provvedere alla soluzione dei molti e complessi problemi che assillano quel porto. Questi problemi, che sono poi di interesse generale perchè investono un complesso che, suddiviso nelle ragioni direttamente o indirettamente gravitanti su Civitavecchia, rappresenta oltre sei milioni di unità, questi problemi, dunque, sono di

pertinenza dello Stato. Ed è per questo che io sollecito il Governo a voler guardare con particolare attenzione alle esigenze del porto di Civitavecchia in occasione dell'elaborazione del piano generale dei porti, quel piano azzurro cui sono affidate tante attese e tante speranze del mondo portuale e marittimo italiano.

Bisogna guardare con attenzione particolare alle esigenze del porto di Civitavecchia, con attenzione particolarissima, anzi, per due ordini di motivi: prima di tutto perchè il porto di Civitavecchia è chiamato dalla sua stessa tradizione geografica, oltre che dalla sua tradizione, ad assolvere un ruolo principale nel quadro dell'economia umbro-laziale e sarda, ed in secondo luogo perchè sia ristabilita giustizia. La parola può sembrare grave, ma corrisponde alla realtà di una troppo lunga trascuratezza nei confronti del porto laziale che, pressochè totalmente distrutto dalla guerra, non ha trovato nel ripristino delle sue strutture quello sviluppo e quel potenziamento che avrebbe dovuto avere e che, all'incontro, hanno trovato altri porti ed altri scali. Ebbene è giunto il momento che Civitavecchia riprenda il suo ruolo, che Civitavecchia veda il suo porto attrezzato in modo tale da poter far fronte alle esigenze dei traffici mercantili moderni. È inutile ch'io ricordi le opere da fare, da rinnovare o da completare, sarebbe un lungo monotono elenco: basterà ch'io chieda ancora una volta che si provveda al potenziamento del porto. E con il « piano azzurro » esiste una felice occasione di farlo, un'occasione che non deve essere trascurata perchè in caso contrario il porto di Civitavecchia registrerà un'ulteriore decadenza. E la decadenza di questo porto, vorrà dire la chiusura di una delle porte più importanti, la più importante forse, attraverso cui potrà passare l'economia del Lazio per inserirsi nell'economia nazionale. Ogni porto infatti non è un centro isolato, non è un punto fermo, ma un incrocio di traffici, di industrie, di fattori economici, è un punto dinamico di tutta una zona, di tutto un complesso regionale. Così è di Civitavecchia: chiave di volta dell'economia laziale,

punto d'incontro tra la Sardegna e la penisola.

Per quanto poi si riferisce all'argomento del mio secondo ordine del giorno, per illustrarlo basterà che io inviti l'onorevole Ministro e i colleghi a ricordare gli ingorghi in cui sono certo che si sono trovati se hanno avuto occasione di passare per una delle consolari che collegano Roma con il Lazio Nord. Si tratta di nodi di traffico che solo provvedimenti che operino un taglio netto, come la spada di Alessandro con il nodo di Gordio, possono risolversi. Non si può ricorrere a compromessi, ad espedienti misurati. Bisogna affrontare radicalmente il problema, perchè è assurdo, in un'epoca in cui, in tutti i Paesi del mondo, le grandi città vanno trasformandosi in città-regione, in un'epoca in cui anche in Italia l'esigenza di collegamenti rapidi è sempre più sentita, è assurdo, dicevo, che occorra tanto tempo per percorrere poche decine di chilometri quanti sono quelli che collegano, ad esempio, Viterbo con Roma.

La necessità del raddoppio della Cassia e della Flaminia diventa ogni giorno più evidente, anche perchè su tali strade si incanala un traffico pesante di lunga percorrenza che rallenta la circolazione di breve percorrenza. Anche un collegamento tra Viterbo Terni-Adriatico con Civitavecchia, un collegamento rapido, moderno, efficiente appare indispensabile e pertanto è opportuno programmare e il prolungamento della prossima autostrada Roma-Civitavecchia e i raccordi a queste città e tra i due mari.

Con un porto strutturalmente attrezzato, con comunicazioni rapide e sicure, l'alto Lazio potrà più serenamente affrontare il domani, potrà effettivamente prevedere di uscire dal limbo della depressione economica in cui si trova e dalla quale, in assenza di tali condizioni non potrebbe assolutamente sollevarsi.

Con la soluzione di questi due problemi strutturali di base si creeranno le condizioni essenziali per il razionale ed integrale sfruttamento delle molte possibilità latenti della regione, e per prima cosa per la trasformazione dell'agricoltura sia sul piano dell'organizzazione che su quello del-

la industrializzazione. Zona essenzialmente agricola, il Lazio in generale e in particolare l'alto Lazio, dovrà orientare le linee del proprio incremento economico verso tale settore, ma tale settore andrà ovviamente modernizzato, andrà tecnicamente perfezionato, organicamente programmato. Per tali previsioni sono tuttavia indispensabili adeguati strumenti strutturali quali le strade e un attrezzato scalo marittimo che facilitino gli scambi e le comunicazioni, che consentano i più agevoli collegamenti tra le zone di produzione agricolo-industriale e quelle di consumo.

Ringrazio vivamente il Ministro e spero che il mio voto possa essere accolto.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura degli ordini del giorno dei senatori Indelli, Criscoli e Focaccia.

**CARELLI, Segretario:**

« Il Senato,

considerato che l'Ente autonomo acquedotto pugliese dopo la captazione delle acque delle sorgenti di Cassano Irpino, del fiume Frida, dell'invaso del Pertusillo e di quelle del sottosuolo, disporrà di un quantitativo di acqua largamente sufficiente ad approvvigionare tutte le popolazioni utenti, fino ed oltre il 2000;

rilevato che il decreto del 5 maggio 1958, n. 2787, costituisce una grave remora ad ogni iniziativa, sia tesa alla costruzione di acquedotti che allo sviluppo industriale, agricolo e turistico delle provincie di Salerno ed Avellino,

invita il Governo a revocare il predetto decreto, ormai superato nella sua ragione di essere dagli eventi succedutisi dalla data di emissione ad oggi »;

« Il Senato,

considerato che nel territorio nazionale e, in particolare, in quello meridionale, esiste una grave carenza di acqua potabile, insufficiente a soddisfare le esigenze delle popolazioni;

considerato, d'altra parte, che urge provvedere agli impellenti e indifferibili bisogni irrigui e industriali,

invita il Governo a studiare e attuare, come si è fatto in altre Nazioni, in base alle attuali tecniche scientifiche, il processo di "desalinificazione" dell'acqua di mare per risolvere, in modo radicale e razionale, un sì importante problema economico-sociale ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Indelli ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

**I N D E L L I .** Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il problema dell'acquedotto pugliese è stato dibattuto nel 1961, e l'onorevole ministro Zaccagnini precisò che il problema sarebbe stato esaminato in un quadro comparativo dei bisogni anche delle altre popolazioni interessate. È stato successivamente, ampiamente dibattuto nella discussione sulla legge relativa al piano regolatore degli acquedotti, come è dimostrato dalla mia relazione esistente agli atti e che confermo in pieno, aggiungendo alcune considerazioni.

I bisogni della provincia di Salerno non sono inferiori a quelli dell'intera Puglia. Mentre l'acquedotto pugliese utilizza le sorgenti di Caposele e del Frida, che sono recentemente entrate in funzione, usufruisce anche di undici acquedotti ausiliari, per 1.100 litri di acque e usufruirà, fra poco, delle sorgenti di Cassano. Un quantitativo di acqua sufficiente, dunque, a soddisfare i bisogni presenti e futuri, fino e oltre il 2000.

Il decreto del 1958 era stato chiesto unicamente per approvvigionare le popolazioni, che beneficiavano dell'Acquedotto pugliese, fino al 2000. Attualmente questo Ente dispone di oltre 120 litri *pro capite* e *pro die*, mentre le popolazioni salernitane e avellinesi ne hanno 54. Ecco perchè le acque richieste in destra Sele dall'Acquedotto pugliese sono insufficienti anche per soddisfare soltanto il fabbisogno alimentare dell'intera provincia di Salerno e di quella di Avellino.

Ma si pongono altri problemi, perchè noi non dobbiamo considerare soltanto il fabbisogno alimentare e igienico-sanitario, ma anche le esigenze complessive, industriali, agricole e turistiche. È questo lo spirito ispiratore della legge per gli acquedotti. In questa prospettiva, egregi colleghi, appare evidente che noi avremmo bisogno non solo dei 3.000 litri del Sele, ma anche di altri quantitativi di acqua, il cui reperimento deve preoccupare la Pubblica Amministrazione.

**G U A N T I .** Non staremo mica a fare una guerra per l'acqua!

**I N D E L L I .** Signori miei, bisogna discutere il problema, e naturalmente discuterlo in uno spirito fraterno!

**G U A N T I .** C'è il piano nazionale.

**I N D E L L I .** Ecco, proprio questo è il punto focale della questione. Siccome nell'ordine del giorno del senatore Crollanza si dice, tra l'altro: « invita il Governo, senza attendere il piano regolatore degli acquedotti, ad adottare i seguenti provvedimenti: a) rendere esecutivo il decreto 5 maggio 1958 che assegnava all'Ente acquedotto pugliese le acque in destra Sele », si rende opportuno precisare che, pur avendo l'Ente pugliese ottenuto il predetto decreto, adducendo motivi urgenti e indifferibili, non ha mai preso impegni di eseguire i lavori relativi, dimostrando con ciò che non sussiste la conclamata urgenza, perchè si tratta di provvedere all'approvvigionamento idrico di una ipotetica aumentata popolazione del 2000!

Con fondati motivi, quindi, ho precisato nel mio ordine del giorno che il decreto costituisce soltanto una grave remora e una minaccia che pende come una spada di Damocle sulle operose popolazioni delle due Province campane.

Ma le acque della destra Sele contese sono già state date in parte in concessione ai grandi Consorzi della destra e sinistra Sele. Recentemente sono stati dati in concessione quantitativi di acqua a beneficio di altri Con-

sorzi irrigui. È vero che l'articolo 45 prevede la compensazione dell'acqua captata con pari quantitativo, ma da dove potrà essere derivata quest'acqua necessaria per continuare l'irrigazione e per rifornire le nostre industrie, una volta che l'Acquedotto pugliese avrà essiccata l'unica fonte della quale disponiamo? Come affronteremo, altresì, i problemi dello sviluppo turistico e industriale della piana del Sele? Questo è il quesito che pongo.

Ecco perchè, onorevole Ministro, nell'esaminare il problema dell'acquedotto pugliese bisogna entrare nello spirito della legge sul piano regolatore generale degli acquedotti, così constateremo le reali esigenze esistenti in Italia nelle singole zone, esamineremo i bisogni comparativi delle popolazioni interessate, e ne potremo discutere anche con gli amici pugliesi che ci sono compagni in questa sventura!

Ecco perchè ho ripresentato l'ordine del giorno, che fa presente la necessità di sopprimere a questi bisogni che tormentano tutta l'Italia e, in modo particolare, il Mezzogiorno, invitando il Governo a mettere allo studio anche il problema della desalinificazione » delle acque del mare, che già si attua in America e in Israele, e prossimamente si attuerà anche nell'arcipelago delle isole Eolie poichè la provincia di Messina, preoccupata di approvvigionare quella popolazione, si è resa meritevole di questa grande iniziativa.

Questi studi si rendono sempre più urgenti e indifferibili. Se continueremo, amici cari, in questa contesa improduttiva sulla competenza delle acque, perderemo del tempo utile, creeremo soltanto animosità tra le popolazioni e non genereremo progresso e benessere.

Finchè nel mio cuore scorrerà una goccia di sangue, vivificata dall'amore per la mia terra natia, mi batterò in favore delle popolazioni che attendono provvedimenti ispirati unicamente a un sano principio di giustizia.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dei quattro ordini del giorno del senatore Picardo.

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

« Il Senato,

constatato lo stato di assoluta inefficienza delle strade nella provincia di Caltanissetta;

constatato che il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora emanato i decreti ministeriali per la classificazione di alcune strade ed il relativo decreto di finanziamento con fondi già disponibili,

impegna il Governo a volere emettere:

1) il decreto di finanziamento per la sistemazione generale della 117-bis nel tratto quadrivio Misericordia-bivio Benesiti;

2) il decreto di classifica statale e di finanziamento, su fondi disponibili, della provinciale Due Fontane, quale variante alla statale 122 nel tratto S. Cataldo-Caltanissetta;

3) ad emettere il decreto di classifica statale e di finanziamento, sui fondi disponibili, della provinciale per Borgo Cascino, quale variante alla 122 »;

« Il Senato,

constatato lo stato di assoluta inefficienza della rete stradale nel centro della Sicilia;

constatata la assoluta necessità della creazione di un'arteria a scorrimento veloce nel centro della Sicilia, e precisamente sul tratto Gela-Caltanissetta-Resuttano, che dovrà innestarsi nell'autostrada Catania-Palermo, ai fini dello sviluppo economico e sociale delle popolazioni interessate,

impegna il Governo a volere emanare i provvedimenti necessari per il finanziamento della strada a scorrimento veloce Gela-Caltanissetta-Resuttano »;

« Il Senato,

considerato lo stato di assoluta inefficienza della rete stradale nella provincia di Caltanissetta;

constatato anche lo stato di carenza della rete ferroviaria in detta zona;

constatata la mancata inclusione nel piano di ammodernamento, e quindi nel fi-

nanzamento previsto dalla apposita legge, delle strade statali della provincia di Caltanissetta,

impegna il Governo ad includere nel piano di ammodernamento e nel programma dei finanziamenti le strade statali della provincia di Caltanissetta »;

« Il Senato,

considerato che la città di Caltanissetta si trova al centro del bacino minerario più importante della Sicilia e che pertanto alla normale incidenza degli infermi bisognevoli di ricovero si aggiunge il numero non indifferente dei traumatizzati;

considerato che la densità della popolazione della provincia e delle zone limitrofe grava sull'unico ospedale esistente, peraltro notevolmente carente di posti-letto e di idonee attrezzature, per cui quasi giornalmente non è consentito il ricovero ad alcuni infermi bisognosi;

considerato che, malgrado i lodevoli sforzi delle amministrazioni ospedaliere, non si è riusciti a superare lo stato di disagio e di carenza del luogo di cura, con conseguente nocimento alla salute dei cittadini,

impegna il Governo a volere stanziare il massimo contributo previsto dalla legge 3 settembre 1949, n. 589, a favore dell'ospedale di Caltanissetta ».

**P R E S I D E N T E .** Poichè il senatore Picardo non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questi ordini del giorno.

Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori Battaglia e Grassi.

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

« Il Senato,

considerato che il porto di Palermo da molti anni ormai denuncia la sua assoluta insufficienza a sopperire alle esigenze del traffico, soprattutto industriale;

considerato ancora che, in relazione a tale situazione di estremo disagio, è stato predisposto un progetto di ampliamento del lato nord del porto stesso, progetto già

approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

ritenuto che la realizzazione di tale progetto sarebbe la possibilità di un nuovo bacino capace di ricoverare navi cisterna della portata di 100.000 tonnellate, il che importerebbe, sotto il profilo sociale, l'occupazione di un altro migliaio di unità lavorative,

invita il Governo a disporre il finanziamento per la realizzazione dell'opera già progettata ed approvata »;

« Il Senato,

premesso che una grave crisi commerciale ed industriale da tempo travaglia la città di Termini Imerese;

ritenuto che una delle poche modeste attività di quella che fu una laboriosissima comunità, rimane quella portuale;

ritenuto, peraltro, che per quel porto esiste un annoso problema da tempo studiato e mai risolto;

ritenuto, tra l'altro, che detto porto ha bisogno del prolungamento della banchina " Sebastiano Veniero ", opera anch'essa progettata, o della costruzione di una nuova banchina per la quale vennero tempo addietro stanziati le somme necessarie che poi furono stornate;

ritenuto che, per la mancanza di adatti piazzali, l'attività di quel porto è limitata al carico di una modesta quantità di salgemma per conto della " Società sali potassici Trinacria " di Palermo;

ritenuto che la stessa società sarebbe disposta a potenziare l'attività che oggi svolge e che altra società giapponese ha fatto atto di prontezza ad appoggiare su Termini altri notevoli quantitativi di salgemma, ove trovasse la banchina adatta per il deposito del materiale;

ritenuta, pertanto, la necessità di dare al porto di Termini lo spazio vitale per migliorare e potenziare la propria attività,

invita il Governo a provvedere al finanziamento del prolungamento della banchina già esistente, opera questa compresa nel progetto delle opere marittime del Genio civile di Palermo ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Grassi ha facoltà di svolgere questi due ordini del giorno.

**G R A S S I .** I due ordini del giorno riguardano piccole opere portuali nel porto di Palermo e nel porto di Termini Imerese. Sono opere già approvate delle quali non è ancora iniziata l'esecuzione mancando i finanziamenti. Il senatore Battaglia, più interessato a queste opere — ma anch'io sono interessato ad esse, pur essendo di un'altra regione — desidera sollecitare l'esecuzione delle opere stesse e l'acceleramento del loro finanziamento.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Ceschi e Schiavone.

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

« Il Senato,

mentre apprezza la decisione del Governo di proporre l'approvazione di un nuovo stanziamento di fondi per l'edilizia popolare;

rilevato che la lunga esperienza fatta nell'uso dei contributi statali induce a prospettare nuovi e più razionali metodi di distribuzione;

considerato che nel settore delle cooperative edilizie occorre mutare radicalmente l'attuale sistema, al fine di concedere i contributi a chi veramente ne ha bisogno e di ottenere che i contributi stessi siano direttamente proporzionali alle entità dei bisogni di chi è ammesso ad usufruirne,

invita il Governo a soddisfare tali esigenze di giustizia distributiva mediante:

1) la concessione del contributo soltanto al nucleo familiare nel suo complesso, e per esso al capo-famiglia;

2) la concessione del contributo a quei nuclei familiari il cui reddito complessivo risultante dalle denunce annuali dei redditi non superi una cifra da determinarsi con equilibrato giudizio, anche differenziando le varie zone del paese;

3) la determinazione del contributo in misura standardizzata per metro quadrato di superficie dell'alloggio, per cui riesca possibile commisurare il contributo stesso alla necessità di spazio proporzionato alla consistenza numerica del nucleo familiare, e, in pari tempo, si svincoli il contributo dalla soluzione tecnica che il beneficiario intende scegliere per il proprio alloggio ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Schiavone ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**S C H I A V O N E .** Questa è una materia che appassiona molto il nostro amico senatore Ceschi, il cui ordini del giorno volentieri sono qui ad illustrare. Si tratta di un problema di carattere generale, non di carattere locale, in tema di edilizia popolare, che riguarda il modo in cui avviene la distribuzione dei fondi a favore dei partecipanti alle cooperative edilizie. Attualmente la distribuzione avviene prescindendo dal nucleo familiare; accade infatti che in una famiglia composta di quattro figli ognuno di questi può partecipare ad una distinta cooperativa. Accade altresì che possa avere il beneficio della partecipazione al contributo chi semplicemente difetta di abitazione, anche se dispone di miliardi. Può anche essere un industriale; purchè non abbia abitazione egli è ammesso a partecipare a questo beneficio.

Che cosa intende ottenere il senatore Ceschi, alla cui iniziativa mi associo? Che sia riveduta questa materia, cioè che si guardi al nucleo familiare; che possa godere del beneficio chi è capo famiglia, in rapporto alla maggiore o minore consistenza del nucleo familiare. Il senatore Ceschi intende altresì ottenere che si prenda in considerazione la posizione finanziaria dell'aspirante a partecipare al beneficio del contributo, fissando una certa misura del reddito — da non doversi superare — incluso anche il reddito degli altri appartenenti al nucleo familiare. Si determini una cifra. Nel Vangelo è scritto che a chi più ha più sarà domandato. Mutando il concetto a fini terreni e invertendo i ter-

mini si può dire: chi meno ha più deve avere.

Occorre quindi, rispettare questa proporzione dei bisogni; non si deve fare sì che alcuni appartenenti a uno stesso nucleo familiare si arricchiscano col partecipare a varie cooperative, che coloro che hanno una posizione economica rilevante possano avere questo beneficio, destinato, nella mente del legislatore, a chi ha effettivamente minori possibilità economiche. Questi sono gli oggetti dei numeri 1) e 2) dell'ordine del giorno.

C'è poi un ultimo punto che ha carattere tecnico e che affido allo studio del Ministro: si vorrebbe stabilire una misura *standard* a metro quadrato per il contributo, da applicare alla superficie dell'alloggio da cui ampiezza varierà secondo il numero dei componenti del nucleo familiare. Si avrebbe così una misura uguale e non suscettibile di valutazioni soggettive sul carattere tecnico delle esigenze da soddisfare singolarmente.

Sono ragioni, queste, che io spero siano accolte dal Ministro, anche perchè probabilmente avranno già formato oggetto di studio da parte del Ministero.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Monni.

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

« Il Senato,

premesso che la grave alluvione che colpì la Sardegna nel 1951 creò vittime e danni in parecchi comuni, fra i quali in particolare quelli di Gairo, Osini, Ulassai, Ierzu, posti in pendii franosi;

premesso altresì che le opere attuate per rimediare ai danni ed al pericolo che un eventuale nuovo nubifragio possa provocare incalcolabile disastro non sono state completate nè sono state eseguite in modo rispondente ai bisogni della zona e delle popolazioni rurali interessate;

poichè il pericolo perdura, particolarmente nei comuni di Gairo e Osini, i cui abitanti solo in parte hanno abbandonato le case lesionate;

di fronte all'ammonimento che promana dallo spaventoso disastro del Vajont ed al dovere che la considerazione di esso impone

di non attendere, per intervenire, che i disastri si verifichino,

invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre i provvedimenti necessari perchè sia completata o attuata ogni indispensabile opera di difesa degli abitati e delle popolazioni che possono correre rischio di essere, da una possibile nuova alluvione, travolti e sepolti nelle valli scoscese »;

« Il Senato,

considerato che da tempo è stata decisa la costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia e che non si spiega perchè ancora l'opera non sia stata appaltata;

tenuto presente il crescente sviluppo del movimento e dell'attività in detto porto e delle maggiori esigenze che si presenteranno con l'attuazione del piano di rinascita, già iniziato,

invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre con urgenza l'appalto predetto ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Monni ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

**M O N N I .** Per quanto riguarda il primo ordine del giorno, io sono a conoscenza, onorevole Ministro, che ella ha già predisposto un disegno di legge o ha preso dei provvedimenti per rimediare alla situazione dei Comuni sinistrati dalle alluvioni del 1951 in Sardegna. Ho segnalato il pericolo, che è sempre presente, che un eventuale nuovo nubifragio possa mettere quei Comuni in grave rischio ancora una volta. Ora, conoscendo ciò che ella ha fatto, dandogliene atto e ringraziandola, mi limito a segnalare la necessità che la somma messa a disposizione sia sufficiente a risolvere definitivamente il problema. In precedenza si diceva che sarebbe stato possibile ricostruire le case che i proprietari abbandonano nei centri sinistrati con 350.000 lire a vano. Ella mi ha successivamente riferito che questo criterio è stato abbandonato, nel senso che non si può considerare sufficiente questo limite di spesa a vano. Ma sarà poi sufficiente la somma stanziata per tutte le ricostruzioni? Questa è la domanda che io le pongo, rin-

graziandola ancora una volta per quello che ha fatto.

Per quanto riguarda il porto di Olbia, la questione è molto più semplice. È stato approvato il progetto per la costruzione della stazione marittima e si tratta ora di appaltare i lavori. Non sappiamo per quale motivo questo appalto è tanto ritardato. Se ella ne conosce la ragione, vorrà usarmi la cortesia di dirmela. Io debbo segnalare la necessità che, non esistendo altre difficoltà, si provveda al più presto possibile a questo appalto.

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore De Luca Angelo.

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

« Il Senato.

considerando la primaria importanza delle funzioni tecnico-economiche che i porti sono destinati ad assolvere in un sistema di efficiente e moderna organizzazione dei trasporti;

tenute presenti le dichiarazioni già precedentemente rese dal Ministro Sullo in merito al proposito di addivenire sollecitamente alla formazione di un piano regolatore generale dei porti,

auspica che tale indilazionabile problema sia urgentemente affrontato e risolto sia sul piano tecnico sia su quello della predisposizione dei mezzi finanziari che lo rendano effettivamente e sollecitamente operante,

invita il Governo a considerare con speciale attenzione il problema di dotare il Mezzogiorno d'Italia di un'adeguata rete portuale in connessione organica del sistema generale dei trasporti ferroviari, stradali e autostradali e delle predisposte aree di sviluppo industriale;

pone all'attenzione del Governo e, in particolare, del Ministro dei lavori pubblici il problema del porto di Ortona che, nella sua tradizione più che millenaria, ha costituito fino all'epoca della guerra un elemento fondamentale del traffico marittimo del medio Adriatico e la fonte della vita economica

della città e del retroterra e che, distrutto dalla guerra nei suoi moli, nelle sue banchine, nelle sue attrezzature e nei suoi impianti, ha, con la sua scomparsa, determinato il crollo economico e morale della città stessa;

fa considerare che se con soddisfazione si può dare atto di una certa ripresa dei traffici — ne fanno fede le cifre e le statistiche doganali — per effetto di eseguite opere di ricostruzione; se si può e si deve dare atto che recentemente il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato la proposta di variante del piano regolatore che importa una presumibile ulteriore spesa di 1 miliardo 500.000.000 e che sono stati ancora più recentemente stanziati 90 milioni per le opere di installazione di binari nel Molo Nord, si è tuttavia ben lungi da quell'efficienza funzionale che, mentre assicura il reddito stesso alle strutture e quindi alla spesa sostenuta, riconferisca al porto la pienezza dei suoi compiti;

invita altresì il Governo:

a) a disporre immediati finanziamenti per completare il ripristino delle opere distrutte dalla guerra, per la necessaria costruzione di almeno ml. 100 di banchina alla radice del Molo Nord con formazione di piazzali;

b) a realizzare celermente, con la inclusione del porto di Ortona nel piano regolatore generale dei porti, la risoluzione integrale del porto stesso, mediante l'installazione di attrezzature adeguate e la costruzione della variante all'imboccatura e la sua protezione in modo da garantire un fondale sufficiente per accogliere navi moderne atte ad incrementare i traffici, a stimolare gli stessi insediamenti di attività industriali in una zona depressa, tenendo conto della felice ubicazione del porto, dei suoi collegamenti con la costruenda autostrada adriatica e le arterie che lo pongono in diretta inserzione nei traffici per Napoli e Roma e dell'area di sviluppo industriale della Valata del Pescara di cui è il naturale e indispensabile elemento ».

**P R E S I D E N T E .** Poichè il senatore De Luca Angelo non è presente, si intende

che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Adamoli e Minella Molinari Angiola.

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

« Il Senato,

considerato il grave stato di allarme in cui si trova da diversi anni la popolazione della Valle Argentina in provincia di Imperia a causa della costruenda diga di Glori;

rilevato che tale stato, che ha dato luogo a numerose, forti manifestazioni di protesta degli abitanti della zona, trova il suo fondamento nelle caratteristiche sismiche e nella natura geologica del terreno;

constatato che le varianti al primitivo progetto e la domanda presentata dalla società concessionaria I.L.S.A. in data 30 luglio 1962 per la destinazione ad uso irriguo della grande derivazione del torrente Argentina hanno fatto cadere le ragioni di pubblica utilità (produzione di energia elettrica) poste a base del disciplinare 4 aprile 1949 e successivi;

raccogliendo i ripetuti voti unitari dei Consigli comunali di Taggia e di Badalucco, del Consiglio provinciale di Imperia e di numerosi convegni ai quali hanno partecipato i rappresentanti di tutte le organizzazioni politiche, sindacali ed economiche,

impegna il Governo:

1) a disporre l'immediata sospensione dei lavori in corso per la costruzione della diga;

2) a revocare la concessione alla società I.L.S.A. per la costruzione della diga di Glori, sia per i fondati motivi sulle condizioni di sicurezza della costruzione, sia per le avvenute varianti che hanno mutato i termini fondamentali del primitivo disciplinare ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

A D A M O L I . Onorevole Ministro, dirò poche parole perchè concordo fondamental-

mente con le considerazioni esposte poco fa dal collega Zaccari sul problema della costruenda diga di Glori nella zona di Imperia. Mi basterebbe richiamare all'attenzione del Ministro la concordanza delle posizioni, di quei banchi e di questi banchi, su tale problema, fatto che credo esprima chiaramente la obiettività delle posizioni medesime.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Prima non sono intervenuto, ma avrei già potuto dire che ce ne siamo occupati un anno fa circa. Se le cose stanno a questo punto è proprio perchè siamo intervenuti.

A D A M O L I . La ringrazio. Comunque mi preme affermare che avrei presentato quest'ordine del giorno anche se non si fosse verificata la tragedia del Vajont, poichè è un problema che ha una sua caratteristica, è antico, ha creato già grandi movimenti, ha già richiamato l'attenzione degli organi locali e di quelli centrali; è veramente giunto il momento che venga finalmente risolto nel giusto modo.

Onorevole Ministro, quelle popolazioni non riescono ancora a capire perchè si è pensato di costruire una diga — si disse allora per fare un bacino idroelettrico — in una terra assetata; infatti la poca acqua della Liguria, come lei sa perfettamente, serve per i garofani. Tutta l'emozione delle popolazioni della Valle Argentina deriva dal fatto che, togliendo il filo d'acqua di cui dispongono, si crea una situazione economica completamente nuova. Inoltre non si riesce a comprendere perchè sia stato scelto proprio quel luogo, l'unico segnato sulla carta dei terremoti della Liguria. La Liguria non è una terra sismica, però l'imperiese, in quella zona, lo è e la natura del terreno è franosa.

Ma è arrivato il rullo compressore del monopolio, con tutte le sue caratteristiche (non siamo degli allucinati, le cose stanno proprio così). Si è proceduto ad espropri forzati, senza alcuna contrattazione, ad occupare terre altrui, e si è cominciato a creare il cantiere senza tener conto di tutto quello che accadeva: grandi movimenti di popolazione, ordini del giorno presso tutti i Comuni, nel Consiglio provinciale, interroga-

zioni in Parlamento. Tutto ciò non è servito a niente. Siamo venuti a Roma, qualche anno fa, abbiamo parlato col suo collega Zaccagnini (e mi dispiace fare un nome così poco fortunato in tema di dighe in questo periodo) e in quella occasione nessuno è rimasto soddisfatto del modo in cui le gravi questioni vennero considerate.

Onorevole Ministro, la preghiamo vivamente di rivedere tutto il problema al di fuori di ogni visione nebulosa e di ogni affermazione immediata e superficiale. La questione è seria, le popolazioni della zona sono decise a difendersi; si tratta di montanari taciturni, quieti, ma quando si convincono di aver ragione lo sanno esprimere. Ed in certi momenti non possiamo non essere solidali con queste popolazioni che sono scese in piazza ed hanno provocato, già qualche anno fa, dei momenti non certo di tranquillità per chi doveva seguire con responsabilità tali questioni.

Noi attendiamo con fiducia la sua risposta. Credo che la prossima settimana ci sarà un incontro, al Ministero dei lavori pubblici, con una delegazione della zona; lei avrà già risposto qui in sede parlamentare. Mi auguro che, quando riceverà quella delegazione, la risposta positiva che potrà dare abbia già avuto tutta la solennità di una conferma qui in sede di Parlamento. Grazie, onorevole Sullò, e diventi benemerito anche per la nostra Liguria, perchè adesso il suo nome non vi circola troppo. Faccia in modo di essere presente con la sua attività anche nella nostra Liguria.

S U L L Ò , *Ministro dei lavori pubblici.*  
Circola almeno per le autostrade.

A D A M O L I . Ma non molto.

P R E S I D E N T E . Poichè i presentatori non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i seguenti ordini del giorno:

« Il Senato,

ritenuto che in ordine al problema della navigazione interna e al collegamento della stessa con il traffico marittimo si pone di

particolare importanza la razionale utilizzazione della rete idroviaria Po-porti dell'Adriatico;

considerato che detto problema è vivamente sentito da quanti operano nella Valle Padana, come dimostra l'associazione, nella organizzazione denominata Comunità Padana, delle Camere di commercio di Bologna, Cremona, Ferrara, Forlì, Milano, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna e Reggio Emilia;

tenuto conto della necessità di valorizzare, ai fini del problema sopra prospettato, le risorse deltizie del Po che interessano per via diretta e indiretta il vasto territorio costiero che dal comune di Ravenna si estende a quello di Venezia,

invita il Governo ad avviare un organico studio dell'intero Delta del Po ai fini della più efficiente utilizzazione delle risorse locali, della migliore valorizzazione dei fatti portuali e del più razionale decentramento delle attività industriali e commerciali.

VERONESI » ;

« Il Senato,

vista la legge 3 febbraio 1963, n. 92, con la quale si è decisa l'attuazione della idrovia Padova-Venezia;

preso atto della sistemazione in corso del Tartaro Canal Bianco Po di Levante,

raccomanda al Governo di studiare ed attuare il prolungamento della linea Padova-Venezia con Vicenza, Verona, Brescia e Milano, assolutamente necessaria per congiungere Milano a Venezia e per dare così sempre maggiore incremento alla navigazione interna, che è il mezzo più economico per il trasporto delle merci;

fa inoltre voti che le varie iniziative vengano coordinate ed attuate con la maggiore rapidità possibile.

MERLIN » ;

« Il Senato,

considerato che una delle vie consolari più importanti, anche dopo la costruzione dell'autostrada del Sole nel tratto Firenze-Roma, sarà sempre più congestionata per la limitata sua ampiezza, dal traffico automobilistico,

invita il Governo a studiare urgentemente il raddoppio della Via Cassia, almeno, per ora, nel percorso laziale.

ALBERTI »;

« Il Senato,

preso atto che la popolazione ferrarese, associazioni ed enti seguono con viva preoccupazione i criteri che si vorrebbero adottare nell'attuazione dell'autostrada Bologna-Padova per il tratto interessante la città di Ferrara, in quanto, nel progetto esecutivo, non pare essersi tenuto il debito conto della situazione attuale e delle previsioni di sviluppo urbanistico della città di Ferrara, con particolare riguardo a quello industriale ed idroviario, i cui interessi superano i limiti cittadini e provinciali, per interessare la intera comunità padana,

invita il Governo a realizzare immediati, adeguati provvedimenti affinché l'autostrada Bologna-Padova, nel tratto interessante il Comune di Ferrara, possa assicurare idonei attraversamenti:

— per ferrovia a più binari con andamento sud-est nord-ovest;

— per assi attrezzati di scorrimento urbano e per collegamenti con centri abitati ad ovest dell'autostrada;

— per adeguamento della strada statale per Modena con almeno 4 corsie e 2 piste ciclabili;

— per adeguamento in relazione al canale emissario di Burana adattato per il passaggio di natanti da 1.350 tonn. con tirante d'aria di ml 6,50 sul pelo liquido e con sezione adeguata alle esigenze dei servizi collaterali (raccordi ferroviari, banchine, eccetera).

VERONESI, TEDESCHI »;

« Il Senato,

considerato che nella discussione sul bilancio della Marina mercantile nessuna iniziativa adeguata è stata assicurata a favore del porto di Augusta che, invece, stante la straordinaria spirale di ascesa del volume dei traffici, si pone come porto primario di particolare interesse per la intera economia nazionale, sia per la sua posizione geografi-

ca che per le particolari caratteristiche in relazione al traffico di importazione e di esportazione;

considerato che, allo stato, il porto di Augusta difetta delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo in atto e per lo sviluppo prevedibile,

invita il Governo, in considerazione che parte di tali deficienze possono essere ovviate con provvedimento di competenza del Ministero dei lavori pubblici, a prendere con urgenza ogni più opportuno provvedimento per assicurare la funzionalità del porto di Augusta anche in previsione dei futuri sviluppi.

CATALDO, PALUMBO »;

« Il Senato,

constatato che esistono nel Paese delle opere pubbliche, e non sono poche, alle quali si è dato inizio in virtù di leggi varie e di relativi stanziamenti di fondi, che non hanno visto il loro completamento per varie ragioni;

rilevato che il mancato completamento di esse porta al rischio di veder distrutto quanto già è stato fatto e di veder sperperato il pubblico danaro,

impegna il Governo a voler studiare il modo per intervenire in maniera che i detti lavori pubblici siano portati a termine e che non si dia corso a nuove opere *in loco* se non siano completate quelle precedentemente progettate e finanziate; ciò per non assistere al doloroso spettacolo di opere di grande interesse completamente abbandonate e per non veder frustrate le finalità di una pubblica opera che, non provvedendo, sarebbe stata fatta inutilmente.

LEPORE »;

« Il Senato,

esprimendo il suo apprezzamento al Ministro dei lavori pubblici per la graduale realizzazione del programma autostradale,

in considerazione del rapido ed ampio sviluppo industriale e turistico di Brindisi — il cui porto è ormai avviato al primato nazionale nel traffico passeggeri — mentre l'agricoltura — altamente qualificata — ten-

de sempre più ad incrementare le sue correnti all'interno ed all'estero,

invita il Ministro dei lavori pubblici a considerare l'opportunità che l'autostrada in costruzione da Bari verso Nord sia al più presto prolungata fino a Brindisi, ed intanto lo invita a voler intervenire per il sollecito completamento dell'ampliamento della statale 16, da Bari a Brindisi, ampliamento fin'oggi realizzato — con estrema lentezza — per un terzo del percorso.

PERRINO, GENCO, CAROLI »;

« Il Senato,

considerato che da parecchi anni è stata segnalata l'urgenza di congiungere la strada di bonifica n. 51 con la stazione ferroviaria di Canne in comune di San Ferdinando di Puglia, sia per evitare ai contadini della zona lunghi percorsi per recarsi al lavoro sia per consentire un afflusso turistico nella zona interessantissima della battaglia di Canne,

invita il Governo a porre mano al più presto al finanziamento ed alla costruzione dell'opera.

GIUNTOLI Graziuccia, GENCO »;

« Il Senato,

vista la dimostrata validità della legge 9 agosto 1954, n. 640, sulle case malsane;

visto che il finanziamento di essa è esaurito mentre il numero degli alloggi malsani e inabitabili da eliminare e sostituire è ancora di gran lunga superiore (più di quattro volte) a quello degli alloggi eliminati;

considerata la gravità e l'urgenza del problema che costituisce un impegno di civiltà per il Paese,

invita il Governo a rendere operante la detta legge dotandola di finanziamenti adeguati.

FERRARI Giacomo »;

« Il Senato

fa voti perchè la costruzione dell'Idrovia padana Venezia-Cremona-Milano-Lago Maggiore sia realizzata entro il più breve tempo possibile, perchè di grande importanza e di indole urgente per il nostro Paese.

PAJETTA Noè »;

« Il Senato,

constatata la gravissima carenza di rifornimento idrico esistente nella provincia di Roma e del Lazio;

tenute presenti le modificazioni economico-sociali intervenute e in atto: nelle zone a sviluppo industriale nella città di Roma e nei comprensori di Latina-Roma; Colferro-Frosinone; Civitavecchia; Formia-Gaeta; Guidonia-Tivoli, e altri; nelle zone a sviluppo turistico, disseminate in tutto il Lazio; nelle zone a sviluppo agricolo, specie nei comprensori dell'Ente Maremma, dei Castelli romani, della bonifica Pontina;

tenute presenti, inoltre, le modificazioni urbanistiche, dovute all'enorme aumento della popolazione, intervenute e in atto a Roma e in una larga fascia di Comuni attorno alla Capitale;

considerato che l'elevazione del livello di civiltà, le modificazioni economico-sociali e lo sviluppo turistico comportano un crescente consumo di acqua a fini agricoli, industriali, igienici, alimentari, e che il perdurare della carenza di rifornimento idrico può pregiudicare il processo in atto delle trasformazioni sopra menzionate;

considerato che, inoltre, vi sono grandi possibilità di sfruttamento di sorgenti e di corsi d'acqua, di cui è ricca la regione laziale e per i quali vi sono piani di utilizzazione — ad esempio, il piano del Simbrivio — la cui realizzazione avviene in modo estremamente lento,

impegna il Governo a prendere tutti i provvedimenti e tutte le misure atte, da un lato, ad accelerare e a portare a compimento i lavori dell'acquedotto del Simbrivio e a predisporre, dall'altro, l'attuazione di piani progettati per il rifornimento idrico nella città di Roma e nel Lazio, nel quadro di un piano di sviluppo economico-sociale della Regione.

MAMMUCARI, BUFALINI, MORVIDI,  
COMPAGNONI, LEVI »;

« Il Senato,

constatata l'inadeguatezza e l'insufficienza della viabilità che congiunge Taranto nel versante occidentale con Bari e Reggio Ca-

labria (Statale Jonica) e nel versante orientale con Brindisi e Lecce;

considerata l'urgenza di adeguare l'intera rete stradale dell'*hinterland* di Taranto alle esigenze del traffico e dello sviluppo economico, in considerazione soprattutto dell'imminente entrata in funzione a ciclo integrale del quarto centro siderurgico dello stabilimento della Montecatini di Brindisi e delle attività dell'E.N.I. nella zona di Ferrandina,

invita il Governo a predisporre un piano organico di sistemazione stradale dei capoluoghi indicati, indispensabile allo sviluppo industriale ed economico di quelle regioni e di tutto il Mezzogiorno.

GIANCANE, SALERNI ».

Gli ordini del giorno sono esauriti.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

#### Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

GENCIO, Segretario:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza della situazione di estremo disagio in cui è venuta a trovarsi la popolazione della frazione di Roccerro del comune di Tagliacozzo dopo che l'Amministrazione separata della montagna « Curio », assegnata alla medesima frazione, ha ceduto in vendita, nell'ottobre 1961, alla Società per azioni « Marsia » con sede in Roma, 133 ettari di terreno di uso civico, vendita autorizzata dal Ministro dell'agricoltura del tempo, con decreto ministeriale del 12 agosto 1961.

La popolazione della frazione di Roccerro, in seguito a tale deprecabile vendita, è rimasta priva della più estesa parte del suo demanio, comprendente pascoli e boschi cedui e di alto fusto, dalla quale essa aveva sempre tratto i principali mezzi di lavoro e di vita.

Le conseguenze nefaste di tale vendita, che si configura come una vera e propria spogliazione ai danni di povera gente di montagna che viveva già in condizione di grande miseria, a solo vantaggio della Società acquirente che, con lo specioso motivo della valorizzazione turistica della zona, ha comprato la terra a prezzo vile (103 ettari di terreno sono stati comprati al prezzo di due lire al metro quadro e oggi sembra che la Società « Marsia » stia rivendendo a prezzi che si aggirano tra le trecento e le mille lire al metro quadro!), si fanno sempre più duramente sentire aggravando la già triste situazione di disagio economico della popolazione e alimentandone il più che giusto risentimento.

L'interrogante chiede inoltre di sapere se il Ministro dell'agricoltura è a conoscenza del ricorso che la medesima popolazione ha presentato, in data 9 aprile 1962, al Presidente della Repubblica e se, riconosciute valide le motivazioni ivi contenute, non intenda accoglierne la richiesta procedendo immediatamente all'annullamento del citato decreto ministeriale del 12 agosto 1961, con il quale fu autorizzata l'alienazione del terreno (661).

BELLISARIO

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quanto segue:

con decreto del 7 dicembre 1960, il Ministro della pubblica istruzione ha ricostituito una Commissione consultiva di studio dei problemi relativi all'istruzione dei ciechi, della quale, insieme a funzionari ministeriali della Direzione generale dell'Istruzione elementare, fanno parte un rappresentante dell'Unione italiana dei ciechi e un rappresentante della Federazione nazionale delle Istituzioni pro ciechi;

si chiede pertanto di sapere perchè tale Commissione, che si è rilevata un efficace strumento di collaborazione nella trattazione di tutte le questioni concernenti l'istituzione e lo sviluppo delle scuole per ciechi, non è stata più convocata dai primi mesi del '61. Si chiede inoltre al Ministro di dichiarare se e quando intende porre in

grado la predetta Commissione di funzionare regolarmente.

Si fa presente che le provvidenze in vigore oggi in Italia nel settore dell'istruzione dei ciechi sono state adottate con il contributo insostituibile della precitata Commissione consultiva che per la prima volta venne costituita nel 1923, anni in cui fu esteso ai fanciulli privi di vista l'obbligo scolastico. Da allora un gruppo di esperti ha lavorato ininterrottamente per molti anni, formulando concrete proposte per l'ordinamento delle scuole speciali e per l'adozione degli orari e dei programmi in esse vigenti.

Si tratta di una legislazione sostanzialmente positiva che pone il nostro Paese in posizione di avanguardia in campo internazionale. Naturalmente le questioni da avviare a soluzione non mancano ed è indispensabile che il Ministero continui ad avvalersi dell'accennato organo consultivo per la sua specifica competenza e soprattutto per la garanzia di continuità che esso rappresenta.

Le scuole elementari statali per ciechi sono state istituite nel 1952. L'articolo 7 della legge istitutiva 26 ottobre 1952, n. 1463, prevedeva l'emanazione di un regolamento di applicazione che avrebbe dovuto dettare norme per l'espletamento di concorsi per i posti vacanti nelle scuole stesse.

Il regolamento non è stato mai emanato e quindi non si è potuto finora procedere allo svolgimento di regolari concorsi.

Questa carenza regolamentare ha determinato una situazione di fatto abnorme ormai insostenibile. S'impone con urgenza l'adozione di un provvedimento legislativo che fra l'altro preveda il riconoscimento per intero e a tutti gli effetti del servizio pre ruolo prestato dagli insegnanti incaricati che non hanno potuto stabilizzare la propria posizione per la mancanza di concorsi. La materia esige un approfondito esame preliminare ed anche per questo è indispensabile, a brevissima scadenza, la convocazione della Commissione di studio dei problemi relativi all'istruzione dei ciechi.

L'effettiva utilizzazione del precitato organo consultivo implica necessariamente una periodicità di convocazione (662).

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia,  
NENNI Giuliana

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se, in relazione al traffico intenso, anche a carattere internazionale, che si svolge sulla strada statale n. 18 (Tirrenica inferiore) non ritenga indifferibile ed urgente procedere al finanziamento delle altre varianti previste dall'A.N.A.S. sul tratto da Praia a Mare ad Amantea.

In particolare chiede di conoscere se, tra i lavori di completamento e allacciamento dei vari tratti in corso di esecuzione o per i quali esistono già progetti esecutivi, non siano da eseguire con priorità sugli altri, i tratti: Cetraro-Intavolata (Acquappesa), Fuscaldo-Paola, San Lucido-Amantea.

Ciò al fine di rendere operanti o funzionali le varianti già realizzate tra Scalea e Cirella (Diamante) Cetraro Marina, Guardia Piemontese Terme-Fuscaldo Campora San Giovanni-Nocera Tirinese, anche per non compromettere più oltre l'economia generale del traffico, sollecitata dai Comuni e dalle popolazioni interessate, nonchè per collegare i nuclei e i poli di sviluppo industriale del Tirreno calabrese: in modo specifico Praia a Mare, Scalea, Sant'Eufemia Lamezia, dove con la limitrofa Maratea sono situati i più importanti stabilimenti della zona (663).

SALERNI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti siano in corso al fine di riaprire al traffico, con l'urgenza del caso, la strada statale n. 278, interrotta al centro abitato di Terrati nel comune di Lago, in provincia di Cosenza.

Tale interruzione — oltre ad esasperare la popolazione della zona, che da anni attende la soluzione del problema del diretto allacciamento con il capoluogo di provincia — danneggia grandemente l'economia generale del traffico, che si svolge lungo la provinciale Amantea-Cosenza e, oltre a tali

Comuni, interessa anche Campora San Giovanni, Aiello, San Pietro d'Amantea, Lago e altre numerose località (664).

SALERNI

**Ordine del giorno  
per la seduta di lunedì 21 ottobre 1963**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 21 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (174 e 174-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. 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 (156 e 156-bis) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

e dello svolgimento delle interpellanze:

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 avere sgombrato le popolazioni a valle del Piave, dato che la frana, causa recente della tragedia, era in atto da oltre dieci 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). — *Ai 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 S.A.D.E., di dovere urgentemente adottare le seguenti misure cautelari:

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

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

3) la retrocessione alla S.A.D.E., 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).

e delle interrogazioni:

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 preannuncianti la frana del monte Toc e quali provvedimenti siano

stati presi in base ad esse per prevenire o limitare le disastrose conseguenze verificatesi (165).

### III. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (173 e 173-bis).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (214) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 21,45).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

## ALLEGATO

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

ADAMOLI (465) . . . . .	Pag. 3017	LOMBARDI, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i> . . . . .	Pag. 3026
AUDISIO (372) . . . . .	3018	MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri</i> . . . . .	3028
CARUCCI (353) . . . . .	3019	TOGNI, <i>Ministro dell'industria e del commercio</i> . . . . .	3020
CIPOLLA (482) . . . . .	3020		
CROLLALANZA (397) . . . . .	3020		
DE LUCA Luca (SCARPINO, GULLO, SPEZZANO) (371) . . . . .	3021		
FABIANI (MACCARRONE) (498) . . . . .	3018		
FERRARI Giacomo (483) . . . . .	3019		
GIANCANE (422) . . . . .	3021		
INDELLI (356) . . . . .	3022		
LESSONA (233) . . . . .	3022		
LIMONI (310) . . . . .	3023		
MACCARRONE (249) . . . . .	3023		
MINELLA MOLINARI Angiola (362) . . . . .	3025		
MONTAGNANI MARELLI (440) . . . . .	3025		
MORABITO (277) . . . . .	3025		
PICARDO (443) . . . . .	3027		
PIOVANO (439) . . . . .	3027		
PIRASTU (530) . . . . .	3028		
ROMANO (251) . . . . .	3028		
TERRACINI (349) . . . . .	3029		
TORELLI (384) . . . . .	3029		
TREBBI (474) . . . . .	3030		
ZACCARI (456) . . . . .	3030		
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i> . . . . .	3018		
BO, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i> . . . . .	3022		
COLOMBO, <i>Ministro del tesoro</i> . . . . .	3020 e <i>passim</i>		
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	3018 e <i>passim</i>		
GUI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> . . . . .	3022 e <i>passim</i>		
JERVOLINO, <i>Ministro della sanità</i> . . . . .	3023		

ADAMOLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali disposizioni abbia dato o intenda dare in relazione alla grave richiesta presentata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato attraverso il compartimento di Genova di un pesante, insostenibile aumento dei canoni di affitto delle arcate e delle nicchie del Viadotto di Sampierdarena.

Si tratta di una cinquantina di esercenti in genere di modesta importanza economica, le cui condizioni di esercizio, per tutti i noti motivi di crisi nel sistema tradizionale della distribuzione, sono diventate sempre più difficili e ai quali ora si chiedono aumenti di canoni di affitto che giungono persino al 300 per cento.

La richiesta dell'Amministrazione ferroviaria contrasta, fra l'altro, con tutta l'azione in corso per contenere l'aumento del costo della vita, di cui il caro-affitto constitui-

sce una delle più rilevanti componenti e pertanto l'interrogante chiede un immediato intervento del Ministro affinché sia eliminata questa nuova fonte di disagio e di preoccupazione per esercenti e quindi per la popolazione interessata (465).

**RISPOSTA.** — Nel quadro della gestione degli immobili ferroviari concessi in uso a terzi, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, in sede di revisione dei canoni di affitto prevista per patto contrattuale o in sede di rinnovo di contratti scaduti di validità, stabilisce i canoni attenendosi alle valutazioni fornite dagli Uffici erariali competenti per territorio ai quali, per legge, è devoluto il compito di stabilire l'entità del canone concessionale.

Tale adempimento è espressamente richiesto dalle norme in vigore e lo stesso Organo di controllo (Corte dei conti), in sede di registrazione dei contratti stipulati con terzi, richiede, tra l'altro, copia conforme del parere espresso dall'Ufficio tecnico erariale sulla congruità dei canoni stabiliti nei contratti stessi.

I canoni relativi alle concessioni delle arcate e delle nicchie del Viadotto di Sampierdarena, di cui all'interrogazione della S.V. onorevole, sono stati stabiliti conformemente alla suesposta procedura dettata dalle norme vigenti e manca quindi ogni possibilità di modificare la misura dei canoni stessi stabiliti dall'Ufficio tecnico erariale.

*Il Ministro*  
CORBELLINI

**AUDISIO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se intenda intervenire in ordine al caso del militare di leva Campi Carlo — classe 1943 — residente nel comune di Novi Ligure (Alessandria) per quanto esposto dalla madre dello stesso, Fasciolo Maria vedova Campi, in data 25 giugno 1963, al fine di ottenere l'ammissione del figlio al congedo anticipato.

Ai sensi dell'articolo 85 del testo unico sul reclutamento, pare anche all'interrogante che, nel caso segnalato, ricorrano tutti

gli elementi per l'invocato provvedimento, specie se si vuol considerare che i due fratelli maggiori del Campi Carlo, Luciano della classe 1922 e Santo della classe 1923, hanno prestato servizio militare.

In particolare, per il fratello Luciano, occorre rilevare (oltre al fatto d'aver egli compiuto i 40 anni alla data del 14 aprile) che alla data dell'8 settembre 1943 egli aveva prestato 15 mesi di servizio militare; poi — rastrellato con altri patrioti — venne deportato in Germania. Di qui, in accordo con altri italiani, il Campi Luciano rientrò in Italia e fu avviato al fronte, da dove fuggì, secondo il piano studiato in Germania. Purtroppo venne acciuffato dai tedeschi i quali, anziché fucilarlo, lo assegnarono ad una postazione comandata dai nazisti. Anche di qui il Campi Luciano riuscì a fuggire e consegnarsi prigioniero come militare disertore.

Poiché l'Ufficio leva di Alessandria ha respinto a suo tempo la richiesta di congedo anticipato, forse per la non completa valutazione di tutti gli elementi probanti, l'interrogante ritiene sia doverosa una sollecita revisione di quella decisione, al fine di permettere all'interessato di rimanere in seno alla famiglia e continuare nella sua attività produttiva (372).

**RISPOSTA.** — La decisione negativa di concessione del congedo anticipato emessa nei confronti del soldato di leva Carlo Campi è stata revocata e sono state impartite disposizioni per il congedamento del militare.

*Il Ministro*  
ANDREOTTI

**FABIANI (MACCARRONE).** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi che hanno indotto l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a sospendere i lavori della « Faentina »; e per sapere quando si intende riprendere i lavori stessi (498).

**RISPOSTA.** — I lavori di ricostruzione del tratto Vaglia-S. Piero a Sieve, della linea

Firenze-Faenza, sono stati sospesi in seguito al rinvenimento, nel corso delle operazioni di scavo, di notevoli quantitativi di esplosivi ed alla conseguente necessità di procedere, a mezzo di Ditta specializzata, alla preventiva bonifica sistematica della zona, onde garantire l'incolumità delle maestranze.

Poichè sono tuttora in corso di definizione le intese con l'Autorità militare per quanto concerne l'esecuzione delle opere di bonifica e la ripartizione degli oneri relativi, allo stato delle cose non è dato formulare previsioni certe sulla data di ripresa dei lavori di ripristino dell'anzidetto tratto Vaglia-S. Piero a Sieve.

*Il Ministro*  
CORBELLINI

FERRARI GIACOMO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se, viste le condizioni nelle quali si trova la stazione della città di Parma sia per quanto riguarda i viaggiatori sia per quanto riguarda le merci, condizioni caratterizzate da una strozzatura soffocante che rende difficili ed onerose tutte le manovre col traffico di oggi e quindi ostacola ogni e qualsiasi sviluppo di cui Parma ha bisogno, non ritenga di esaminare la possibilità di inserire nel piano quinquennale in corso i lavori di ampliamento di detta stazione sollecitandone l'esecuzione con un programma che concretizzi, nell'espressione ferroviaria, lo sviluppo impetuoso della città dopo la Liberazione e che, data la particolare sua ubicazione come nodo di strade e di traffici, avrà sempre più in avvenire (483).

RISPOSTA. — Da parte dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato sono già in corso studi per apportare migliorie agli impianti viaggiatori e merci della stazione di Parma. I relativi provvedimenti saranno da realizzare nel quadro delle possibilità previste dal 2° Piano quinquennale.

*Il Ministro*  
CORBELLINI

CARUCCI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali provvedimenti intenda prendere per eliminare i gravi inconvenienti che si sono verificati il 26 luglio 1963 sul tronco ferroviario Francavilla Fontana-Taranto.

Alla stazione intermedia di Grottaglie (Taranto) oltre 200 operai, non avendo trovato posto, per atto di protesta, si distesero sulla linea ferrata.

Il numero delle carrozze per treni operai, messe a disposizione dal dipartimento ferroviario competente è insufficiente per il trasferimento dei lavoratori sul posto di lavoro, sia sul tronco ferroviario Francavilla Fontana-Taranto e viceversa, sia sul tronco ferroviario Castellaneta (Taranto)-Taranto e viceversa.

Il numero delle carrozze è inoltre inadeguato per il crescente e notevole sviluppo dell'area industriale di Taranto (353).

RISPOSTA. — La situazione del parco veicoli da viaggiatori, in rapporto agli impegni di traffico, non sempre consente di soddisfare interamente tutti i servizi nel loro complesso, e ciò particolarmente nei periodi di intenso traffico, quale si verifica durante la stagione estiva ed in occasione delle festività natalizie e pasquali, allorchè si rende indispensabile disporre di una notevole quantità di carrozze per assicurare i numerosissimi trasporti straordinari a lungo percorso.

Anche i treni operai risentono ovviamente di tale difficile situazione, a maggior ragione allorchè si manifestano imprevisti aumenti di frequentazione, rispetto alle frequentazioni medie in base alle quali sono stabilite le composizioni dei treni.

Quest'ultima circostanza si è appunto manifestata, in relazione alla campagna uvaria, nel caso dei treni operai in circolazione sulla linea Bari-Taranto (treni nn. 4842 e 4853) dando luogo alla manifestazione di protesta del 26 luglio corrente anno a Grottaglie.

Nel caso particolare è risultato possibile aumentare temporaneamente di 4 carrozze di 2ª classe, a decorrere dal 29 luglio corrente anno, la composizione dei treni anzidetti

a discapito, peraltro, delle composizioni di altri treni.

Nessun inconveniente di sorta risulta essersi verificato sulla relazione Castellaneta-Taranto in ordine al servizio dei treni operai (treni 4831, 4834, 4836).

La situazione in linea generale e di riflesso anche nel settore in via di sviluppo dell'area industriale di Taranto potrà migliorare sia pure gradualmente, con l'apporto di materiale in corso di costruzione e in programma in base al Piano decennale.

*Il Ministro*  
CORBELLINI

CIPOLLA. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere per quali motivi non si è ancora proceduto ad effettuare il passaggio all'Enel della Società ind. a r.l. Russo e C. di Termini Imerese.

Questa Società, che gestisce la distribuzione nei comuni di Termini Imerese, Cacammo, Sciara, Cerda, Campofelice R., Lascaresi, Castelbuono, Collesano, Scillato, Montemaggiore, Aliminusa, Gratteri, è tristemente nota alle popolazioni interessate per l'arretratezza degli impianti, per i metodi di gestione e per i legami con le forze più retrive e oscure della zona, con grave nocimento per lo sviluppo dell'industria, dell'artigianato, dell'agricoltura e del turismo con particolare riferimento alle zone irrigue (482).

RISPOSTA. — In relazione alla sopra trascritta interrogazione si comunica che la posizione della Società industriale a r.l. Russo e C. è in corso di esame per accertare se sussistano le condizioni fissate dalle norme di legge in vigore per il trasferimento all'Enel.

*Il Ministro*  
TOGNI

CROLLALANZA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi — e solleciterò quindi le doverose decisioni — per i quali non

si provvede ancora ad adottare i necessari e pur urgenti provvedimenti, intesi a migliorare — così come è avvenuto di recente per i dipendenti dello Stato — in misura adeguata anche le pensioni dei dipendenti degli enti locali, i quali subiscono sempre ingiustificabili sperequazioni di decorrenza e di valore, di fronte agli statali, nei benefici che vengono concessi o promossi dal Governo, in relazione al crescente aumento del costo della vita (397).

RISPOSTA. — È da rilevare, anzitutto, che la posizione di quiescenza dei pensionati della Cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali risulta sufficientemente adeguata in quanto le prestazioni erogate dalla Cassa stessa sono state elevate — per effetto dei miglioramenti apportati con i provvedimenti legislativi emanati negli ultimi anni — ad un livello soddisfacente, non inferiore a quello raggiunto dalle pensioni poste a carico dello Stato e di altri enti assicurativi.

Infatti, prescindendo dalla riforma attuata con la legge 11 aprile 1955, n. 379, i notevoli miglioramenti sono stati concessi al trattamento di quiescenza della predetta Cassa pensioni con la legge 5 dicembre 1959, n. 1077, a decorrere dal 1ª gennaio 1958 e, ulteriormente, con la legge 22 novembre 1962, n. 1646, a partire dal 1º gennaio 1963.

Ed invero, quest'ultima legge ha erogato particolari benefici economici a favore dei titolari di pensione diretta di privilegio di 1ª categoria ai quali sono stati estesi gli assegni accessori di cui già fruiscono i pensionati statali mutilati o invalidi per servizio (indennità speciale per l'accompagnatore, assegno suppletivo, indennità speciale annua, assegno integratore per i figli). Inoltre, la citata legge n. 1646, con una norma di portata generale, ha attribuito, a tutti i titolari di pensioni dirette, indirette e di reversibilità, l'indennità integrativa speciale (scala mobile), con le modalità e nelle misure fissate per i pensionati statali.

D'altra parte, va tenuto presente che le due categorie di pensionati — statali e degli Istituti di previdenza — non fruiscono, per la diversità sostanziale del sistema di

pensionamento, di prestazioni identiche nella forma e nella misura.

Ad ogni modo, è da considerare che la revisione delle pensioni a carico dell'anzi detta Cassa si effettua seguendo la procedura dell'articolo 49 della citata legge 11 aprile 1955, n. 379, che prescrive la periodica compilazione del bilancio tecnico e, quindi, la nomina di apposita Commissione di studio la quale, in base alle risultanze del bilancio stesso, è incaricata di proporre modifiche alle norme concernenti il trattamento di quiescenza.

Attualmente, il problema della riforma degli assegni di riposo è all'esame della Commissione, istituita con decreto ministeriale del 15 novembre 1962, che ha in fase conclusiva i suoi lavori.

Il Ministro  
COLOMBO

DE LUCA LUCA (SCARPINO, GULLO, SPEZZANO). — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza che il Compartimento della motorizzazione civile di Catanzaro, con lettera del 26 luglio 1963, n. 6860, ha disposto la sospensione del servizio ferroviario delle Calabro-Lucane sul tratto Cassano Jonio-Castrovillari, autorizzando la Società a sostituire il servizio stesso con un'autolinea, la quale, per altro, escluderebbe dall'allacciamento alcuni importanti paesi della zona; quali sarebbero i veri motivi che hanno determinato il provvedimento in parola e se risponde a verità la esistenza di un piano di smantellamento di alcune linee delle Calabro-Lucane, di cui la chiusura del tratto Cassano Jonio-Castrovillari non sarebbe che l'inizio (371).

RISPOSTA. — La temporanea sostituzione con servizi automobilistici dell'esercizio ferroviario sul tronco Castrovillari-Cassano Jonio della linea Lagonegro-Spezzano Albanese era stata disposta a causa delle condizioni del viadotto sito nei pressi di Cassano Jonio, che presentava dissesti e lesioni in conseguenza di cedimenti del terreno.

In seguito a recente visita sopralluogo disposta da questo Ministero, è risultato che

il viadotto è in condizioni di consentire, con le debite precauzioni, il mantenimento dell'esercizio ferroviario; è stato pertanto disposto che l'esecuzione dei lavori di rinforzo abbia luogo senza sospendere l'esercizio stesso.

Il Ministro  
CORBELLINI

GIANCANE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato il ridimensionamento della sezione staccata dell'Istituto tecnico di S. Giovanni Rotondo (Foggia) al solo biennio propedeutico.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere se il Ministro sia o meno a conoscenza:

1) che tale istituto di S. Giovanni Rotondo funziona soprattutto per il notevole sforzo finanziario dell'Amministrazione provinciale e che gli alunni sono andati sempre aumentando fino a raggiungere le 130 unità nel decorso anno scolastico;

2) che la decisione ministeriale lede gli interessi degli alunni di tutta la zona garbanica che gravita intorno a S. Giovanni Rotondo, quale S. Marco, Rignano Monte Sant'Angelo, Mattinata, Cagnano, Carpino, Ischitella e che sconsiglia altri alunni ad intraprendere l'indirizzo tecnico per l'impossibilità economica di poter terminare gli studi in altre località più lontane, come Foggia;

3) che gli Istituti tecnici preparano le maestranze qualificate per il progresso e l'avvenire delle industrie italiane e per lo sviluppo nel nostro Mezzogiorno tanto carente di tale mano d'opera.

L'interrogante, infine, constatato che la riduzione del funzionamento del suddetto Istituto contrasta con le aspirazioni delle popolazioni e delle necessità nazionali, fa voti affinché il Ministro, vagliate le cause che hanno determinato il provvedimento suddetto, voglia recedere dalla drastica posizione, in modo che le famiglie siano incoraggiate ad avviare i propri figli agli studi tecnici, unica garanzia di una immediata e sicura sistemazione lavorativa (422).

RISPOSTA. — Si premette che, nell'anno scolastico 1962-63, hanno funzionato nella sezione staccata di Istituto tecnico di San Giovanni Rotondo, oltre al biennio, una III e IV classe per meccanici ed una III e IV classe per elettricisti.

Sulla base delle informazioni fornite dai competenti organi locali, il Ministero aveva ravvisata l'opportunità di limitare il funzionamento della sezione alle prime tre classi nell'anno scolastico 1963-64, e al biennio negli anni successivi. Tale soluzione era stata adottata per una serie di motivi di indubbio rilievo: mancanza di locali idonei, difficoltà di reperire insegnanti di materie tecniche, spesa eccessiva per le attrezzature necessarie, esiguo numero degli alunni frequentanti.

Ciò nonostante, si è ritenuto di inviare sul posto un funzionario del Ministero col compito di esaminare in loco la complessa questione. A seguito degli accertamenti effettuati, si è autorizzato il funzionamento della III e della IV classe per elettricisti, sopprimendo, nel contempo, la sezione per meccanici.

Il Ministro  
GUI

INDELLI. — *Ai Ministri del tesoro, dell'industria e del commercio, del commercio con l'estero, dell'agricoltura e delle foreste e al Presidente della Cassa per il Mezzogiorno.* — Per conoscere se siano allo studio modifiche alla legge 1° agosto 1959, n. 703, a favore degli esportatori ortofrutticoli del Mezzogiorno, per elevare dal 3 per cento al 5 per cento il contributo dello Stato negli interessi sui mutui contratti e concedere, a fondo perduto, almeno un terzo delle somme necessarie all'impianto o al miglioramento delle attrezzature.

A parere dell'interrogante le predette modifiche si rendono necessarie e urgenti per conferire funzionalità alla legge n. 703 nel Meridione, ove, pur esistendo grandi possibilità di sviluppo nell'esportazione ortofrutticola, particolari condizioni ambientali, storiche e geografiche non hanno consentito agli operatori del Sud di usufruire delle provvidenze, nelle misure attuali.

L'esigua somma di mutui contratti nel Mezzogiorno attesta lo stato di difficoltà nel quale si dibatte questo importante settore economico che, pertanto, merita ogni attenzione da parte del Governo (356).

RISPOSTA. — Nel far presente che la materia di cui trattasi si appalesa particolarmente complessa in considerazione dei molteplici aspetti che riveste, si comunica che, d'intesa con le Amministrazioni interessate, è in corso di avanzata elaborazione la redazione delle modifiche da apportare alla predetta legge, ovviamente mediante la presentazione alle Camere di apposito disegno di legge.

Il Ministro  
COLOMBO

LESSONA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Premesso che il giorno 9 maggio 1963, presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, alla presenza del sottosegretario di Stato onorevole Ettore Calvi e dei rappresentanti dei lavoratori dello stabilimento F.I.V.R.E. di Firenze, fu stabilita la sollecita costruzione di uno stabilimento I.R.I., riguardante il settore della produzione elettronica, si domanda perciò al Ministro se non intenda intervenire presso l'I.R.I. al fine di ottenere al più presto l'adempimento dell'impegno assunto in data 9 maggio 1963 e fino ad oggi, 9 luglio, non ottemperato.

Si aggiunge inoltre che molti lavoratori ex dipendenti della F.I.V.R.E. si trovano attualmente disoccupati e quindi in attesa della nuova attività produttiva (233).

RISPOSTA. — Debbo confermare, in via preliminare, l'impegno assunto dall'I.R.I. di studiare l'ubicazione in Firenze di un proprio stabilimento che operi nell'ambito del settore dell'elettronica.

Si è reso necessario, però, procedere ad una attenta valutazione di tutti gli aspetti del problema, aspetti che richiedono un meditato approfondimento e ciò anche in relazione al riassetto di detto settore che ha

già portato, peraltro, al trasferimento della Società A.T.E.S. nell'ambito della S.I.T. Siemens.

La questione continua ad essere attentamente seguita e confido che gli studi in atto possano essere condotti a termine con la dovuta sollecitudine e che si possa così giungere alla concreta attuazione della progettata iniziativa.

*Il Ministro*  
Bo

LIMONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non intenda richiamare l'attenzione dei dipendenti uffici periferici sull'articolo 187 del decreto legge luogotenenziale 23 marzo 1919, n. 1058 — disposto tuttora vigente ed applicato dalla Cassa depositi e prestiti — per il quale l'ultima rata, non inferiore ai due decimi, dei mutui per il finanziamento delle costruzioni di edifici scolastici eseguite dagli Enti locali può essere pagata in seguito ad autorizzazione del Ministero dell'istruzione pubblica o se, invece, non intenda promuovere, di concerto con il Ministro del tesoro e con quello della pubblica istruzione, la modifica del disposto suddetto.

Ciò al fine di evitare che, a causa dell'inserimento, suggerito talvolta dagli Uffici del genio civile, nei capitolati d'appalto per la esecuzione delle opere stesse, di condizioni comportanti trattenute di garanzia inferiori alla citata misura (due decimi), gli Enti locali debbano ricorrere ad anticipazioni nell'attesa della somministrazione finale (310).

RISPOSTA. — Si risponde in luogo del Ministero dei lavori pubblici.

Il Consiglio dei ministri, nella riunione dell'11 settembre corrente anno, ha approvato un disegno di legge concernente modificazioni alle norme disciplinanti la somministrazione di mutui della Cassa depositi e prestiti, il quale, disponendo, in linea generale, per tutti i mutui della Cassa stessa, assorbe anche la riforma dell'articolo 187 del Regolamento 23 marzo 1919, n. 1058.

Con tale disegno di legge viene proposta l'adozione, per tutti i mutui della Cassa assistiti da contributo erariale, dei criteri seguiti nella materia in esame per le opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

*Il Ministro*  
COLOMBO

MACCARRONE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i risultati dell'inchiesta promossa a seguito delle manifestazioni paralitiche riscontrate in un gruppo di bambini residenti a Corbetta, sottoposti a trattamento profilattico contro la difterite con somministrazione di glaxo-difterite.

Per sapere se il Ministro sia soddisfatto del modo come sono disposti ed esercitati i controlli sui sieri e vaccini e se non ravvisi piuttosto in questo allarmante caso, denunciato da tutta la stampa nazionale, il sintomo di uno stato di inefficienza che deve cessare se si vuole salvaguardare con efficacia la salute dei cittadini.

Per sapere, inoltre, se il Ministro condivide l'opinione dell'interrogante sulla influenza che lo stato di giustificato allarme e di insicurezza in cui è posto il cittadino in conseguenza della situazione esistente nel settore farmaceutico, esercita sulla generalizzazione delle pratiche profilattiche e se di conseguenza non sia del parere che l'unico modo per tranquillizzare l'opinione pubblica è rappresentato dalla diretta assunzione da parte dello Stato della produzione di sieri e vaccini in modo che con la standardizzazione dei metodi di preparazione e di controllo e con l'eliminazione di ogni forma di speculazione privata si possa fornire, a mezzo dei centri di profilassi dei Comuni, un servizio di siero-profilassi e di vaccinazione efficiente e garantito (249).

RISPOSTA. — Si premette che è da considerarsi deplorabile il sistema ormai abusato di trarre da casi sporadici, con la deformazione dei dati in corso di accertamenti, giudizi generali sulla produzione farmaceutica e sui controlli che lo Stato opera al riguardo.

In realtà ben può dirsi che il nostro Paese sia all'avanguardia nel controllo della produzione farmaceutica. Ciò è tanto vero in quanto alcuni Paesi esteri, mentre accettano di buon grado i nostri prodotti, lamentano, invece, che le importazioni dagli altri Paesi avvengano senza alcun controllo.

È vero altresì che, di fronte a medicinali nuovi, già largamente diffusi all'estero, i nostri servizi di controllo hanno atteso il collaudo positivo dell'esperienza, prima di autorizzarne l'introduzione in Italia.

Vale ricordare che ancora recentemente in Italia si è disposto il sequestro dei prodotti contenenti meclizina per il sospetto della nocività di taluni effetti, subordinandone la reimmissione in commercio a particolari prescrizioni e controindicazioni, e che l'esempio risulta essere stato poi seguito dagli Stati Uniti d'America dove i controlli sono quanto mai efficienti e rigorosi.

Si tenga presente che in Italia nessuna officina di produzione può essere aperta senza la preventiva autorizzazione del Ministero della sanità, condizionata all'accertamento dell'idoneità tecnica delle attrezzature e degli impianti e all'assunzione della responsabilità tecnica della produzione da parte di persone idonee, laureate, particolarmente esperte nel settore di produzione; che la vendita dei medicinali al pubblico che effettuarsi esclusivamente in farmacia sotto la direzione di un farmacista; che analogamente anche i depositi e magazzini per il commercio all'ingrosso dei medicinali devono essere posti sotto la direzione tecnica di un farmacista; che particolari obblighi sono imposti ai medici, ai farmacisti, ai produttori e ai commercianti per medicinali che contengono stupefacenti o veleni; che la produzione e messa in commercio di ogni singola specialità medicinale deve essere autorizzata dal Ministero della sanità mediante la registrazione, previo riaccertamento dell'idoneità tecnica dell'officina per quella determinata specialità e previo accertamento della composizione e della purezza della specialità stessa e della sua corrispondenza all'effetto terapeutico dichiarato; che l'esame del Ministero della sanità viene esteso alle etichette e ai fogli

illustrativi, per controllarne ogni indicazione, ed anche alla pubblicità che dev'essere analogamente autorizzata; che per la registrazione di ogni singola specialità viene richiesta una relazione clinica ed una relazione farmacologica e, per i prodotti contenenti antibiotici, anche una relazione microbiologica, da rilasciarsi da istituti universitari o da ospedali di 1ª categoria; che ai controlli eseguiti da detti istituti si aggiunge, ove del caso, specie per i prodotti che contengano sostanze nuove, il controllo eseguito direttamente dallo Stato per mezzo dell'Istituto superiore di sanità, istituto che per le sue attrezzature e per la sua organizzazione costituisce un vanto per la Nazione; che per taluni prodotti e in particolare per i sieri e vaccini al controllo preventivo dell'Istituto superiore di sanità si aggiunge il controllo successivo dello stesso Istituto da effettuarsi per ogni singola partita o blocco di partita prima della sua immissione in commercio; che una continua vigilanza viene esercitata sulla produzione, sul commercio e sugli effetti dei medicinali mediante ispezioni alle officine e alle farmacie, prelevamento ed analisi di campioni, ricezione e controllo di qualsiasi fonte di informazione.

Quanto sopra non esclude che possano effettuarsi perfezionamenti nella disciplina e specialmente nell'attività di controllo sui medicinali mediante una più efficiente organizzazione dei servizi centrali ed un maggiore stimolo nei confronti degli organi periferici. Passi in tal senso si stanno compiendo anche in sede internazionale specialmente per un riavvicinamento ed adeguamento delle legislazioni fra i Paesi membri della Comunità economica europea e per un rapido scambio di informazioni sugli effetti dei medicinali pel tramite dell'O.M.S.

Ma sembra a questa Amministrazione sanitaria che debba respingersi qualsiasi affermazione allarmistica intesa a creare l'opinione di uno « stato di inefficienza » e di uno « stato di insicurezza » nel settore farmaceutico.

Ciò premesso, l'Amministrazione sanitaria, appena venuta a conoscenza dell'episo-

dio di Corbetta, ha immediatamente disposto il sequestro conservativo del vaccino antidifterico Glaxo Serie 2, SV/116, cioè della partita cui appartenevano le dosi che avevano dato luogo agli incidenti. Successivamente è stato disposto anche il sequestro della serie « Dif. 3/SV/32 » e « Dif. tano 3/SV/30 ».

Inoltre campioni delle partite suindicate sono stati prelevati per essere sottoposti ad analisi da parte dell'Istituto superiore di sanità.

Funzionari tecnici dell'Istituto anzidetto hanno compiuto un sopralluogo ai laboratori Glaxo di Verona. L'ispezione è in corso e l'Istituto non ha finora fatto conoscere il risultato delle indagini eseguite in loco.

Allo stato delle cose, non si può quindi trarre alcuna conclusione in merito alle cause degli incidenti verificatisi e agli eventuali provvedimenti da adottare a norma di legge.

Per quanto concerne, infine, la proposta della S.V. onorevole di far assumere direttamente dallo Stato la produzione dei sieri e vaccini, è da rilevare che non vi è, forse, campo aperto alla ricerca scientifica come quello della produzione in parola e che, quindi, non si tratta, nel caso, di semplice trasferimento di attività economiche, ma di trasferire nello Stato un vasto complesso di iniziative.

Infatti, la produzione di sieri e vaccini richiede non soltanto iniziativa, investimento di capitali, capacità tecnica e scientifica spesso del tutto personale, ma anche rischi e perdite notevoli.

*Il Ministro*  
JERVOLINO

MINELLA MOLINARI ANGIOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere il suo giudizio circa il fatto che il tema scritto di navigazione presentato agli studenti per l'esame di abilitazione nautica, nella recente sessione di esami, non era completo di tutti i dati necessari alla sua esatta soluzione e per conoscere quali misure siano state prese per garantire a tutti gli studenti una situazione di eguaglianza

di fronte al fatto che in alcune sedi di esame i professori avrebbero fornito agli allievi le delucidazioni del caso, mentre in altre (come ad esempio Genova) tali chiarimenti non sarebbero stati dati (362).

RISPOSTA. — Da un accurato esame di tutti gli aspetti tecnici della prova assegnata, promosso dal Ministero ed effettuato da cultori della materia, è risultato che il tema, rigoroso matematicamente ed astronomicamente, poteva essere risolto dai candidati superando ogni dubbio mediante il confronto di taluni dati astronomici del tema stesso con quelli ricavati dai candidati medesimi.

*Il Ministro*  
GUI

MONTAGNANI MARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene indispensabile ed urgente integrare il personale addetto alla custodia dei tesori artistici raccolti nella Galleria nazionale delle Marche (Palazzo ducale) di Urbino in modo che possa essere aperto al pubblico anche il secondo piano del palazzo, attualmente chiuso ai visitatori appunto per insufficienza di personale (440).

RISPOSTA. — Il Ministero ha preso nota delle richieste di personale avanzate dalla Soprintendenza alle Gallerie di Urbino e si ripromette di assegnare a quell'Istituto un congruo numero di custodi non appena sarà espletato il concorso a 200 posti di custode e guardia notturna, attualmente in corso di svolgimento.

Nel frattempo, qualora si renderà possibile qualche assunzione di invalido di guerra, ai sensi della legge 3 giugno 1950, numero 375, il Ministero provvederà ad assegnarlo alla predetta Soprintendenza.

*Il Ministro*  
GUI

MORABITO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se di

fronte alla carente attività degli Enti pubblici locali e dell'iniziativa privata, non ritenga opportuno un deciso intervento statale al fine di sviluppare le attività turistiche, balneari, termali, montane, archeologiche eccetera, nei punti più caratteristici della Regione calabrese, i quali, nonostante la deficiente ricettività attuale, sono da vari anni le mete preferite da numerose carovane turistiche straniere (francesi, tedesche, svedesi eccetera); la qual cosa dimostra, con l'eloquenza dei fatti, l'esistenza di condizioni oggettive che possono benissimo giustificare lo sviluppo e l'impianto di sane industrie turistiche calabresi.

Per conoscere, in particolare, se non ritenga opportuno stimolare, attraverso gli organi governativi periferici, il funzionamento del Consorzio per lo sviluppo turistico ed economico della provincia di Reggio Calabria, il quale, forte dell'adesione di ben cinquanta Comuni, potrebbe assumere il ruolo di capo-guida di tutte le possibili iniziative pubbliche e private, tendenti alla valorizzazione del patrimonio artistico, storico, archeologico, panoramico e climatico, che la natura e la storia regalarono a questa infelice Regione d'Italia (277).

**RISPOSTA.** — L'attività degli Enti pubblici aventi istituzionalmente il compito di promuovere lo sviluppo turistico della Regione calabrese si è svolta in varie direzioni, sia attraverso la diretta realizzazione di iniziative e manifestazioni intese alla valorizzazione delle risorse turistiche, sia con un'opera di stimolo nei confronti dell'iniziativa privata.

Può, in particolare, rilevarsi l'attività effettuata dall'Ente provinciale per il turismo di Reggio Calabria al fine di migliorare la ricettività di questa Provincia. Alla costruzione e all'ammodernamento di cinque esercizi alberghieri, che hanno utilizzato i mutui previsti dalla legge 4 agosto 1955, n. 691 (per un ammontare di lire 114.300.000), vanno aggiunte varie altre attrezzature per le quali l'Ente provinciale per il turismo ha prestato il proprio interessamento o un contributo finanziario (altri due alberghi nel Capoluogo, un autostello A.C.I. presso Scilla, l'Ostello della

gioventù « Principessa Paola del Belgio », impianti balneari in località di questi sprovviste; può inoltre tenersi conto di un moderno e ben attrezzato « Camping » sul Monte Sant'Elia progettato dall'E.P.T. per una spesa di lire 4.920.000). Anche allo sviluppo del villaggio turistico di Gamberie d'Aspromonte — divenuto in questi ultimi anni una rinomata stazione di sports invernali, oltre che località estiva di villeggiatura — l'E.P.T. di Reggio ha contribuito in modo determinante (lire 3 milioni per l'avvio d'esercizio della seggiovia; lire 6 milioni per un campo da tennis; oltre un milione di lire per la realizzazione del collegamento telefonico). Va infine tenuta presente l'opera svolta dall'Ente turistico nei settori dell'informazione e dell'assistenza ai turisti, della propaganda e delle manifestazioni di richiamo turistico. A tutto ciò si aggiunge la presenza dell'Azienda autonoma di soggiorno e turismo di Reggio Calabria nell'azione per la valorizzazione turistica del Capoluogo.

L'Ente provinciale per il turismo di Cosenza ha, dal canto suo, promosso — in collaborazione con l'Amministrazione provinciale — la costituzione di un Consorzio turistico provinciale, che si propone di stimolare l'iniziativa privata nel settore del turismo e di valorizzare i centri maggiormente frequentati dai forestieri.

Una carenza di attrezzature turistico-ricettive può invece notarsi nella provincia di Catanzaro, dove pure l'Ente si è adoperato per agevolare e stimolare ogni iniziativa che investisse l'attività turistica. A tal proposito si auspica che la realizzazione di attrezzature ricettive possa essere facilitata dall'applicazione della legge 15 febbraio 1962, n. 68, recante provvidenze per l'attuazione d'iniziative di interesse turistico ed alberghiero.

Per quanto riguarda il funzionamento del Consorzio per lo sviluppo turistico ed economico della provincia di Reggio Calabria, va segnalata la realizzazione — da tale Consorzio recentemente programmata — di impianti ricettivi pilota, nelle località ove non esistono attrezzature e manca l'apporto dell'iniziativa privata.

Del predetto Consorzio fa parte, per diritto statutario, l'Ente provinciale per il turismo, il quale adempie in seno ad esso ai compiti attribuiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 agosto 1960 n. 1044 e, in particolare, al coordinamento, nell'ambito della provincia, della propaganda e delle manifestazioni di interesse turistico, nonchè delle attività svolte dalle Aziende autonome di cura, soggiorno o turismo, dagli enti e dalle organizzazioni che perseguono finalità turistiche.

*Il Sottosegretario di Stato*

LOMBARDI

PICARDO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno trattenere in servizio i maestri elementari collocati a riposo con decorrenza 30 settembre 1963 in considerazione che da molti insegnanti interessati sono stati inoltrati ricorsi gerarchici e giurisdizionali avverso il provvedimento di collocamento a riposo da parte dei Provveditori agli studi della Repubblica e, soprattutto, in considerazione del fatto che sembra siano state arbitrariamente applicate al personale docente della scuola elementare le norme contenute dalla legge 15 febbraio 1958, n. 46, in aperto contrasto con le norme contenute nell'articolo 134 del testo unico approvato con regio decreto 5 febbraio 1928, n. 577 (443).

RISPOSTA. — L'applicazione della legge 15 febbraio 1958, n. 46, agli insegnanti elementari non può essere considerata « arbitraria », in quanto è conforme al parere espresso dal Consiglio di Stato, in data 2 agosto 1958, su richiesta dell'Amministrazione.

È noto, poi, che, in virtù dell'articolo 1 della richiamata legge, i provvedimenti di collocamento a riposo non hanno carattere di discrezionalità, in quanto l'Amministrazione accerta esclusivamente la esistenza delle condizioni stabilite dalla legge per la cessazione dal servizio.

Pertanto, non è stato possibile assecondare la richiesta dell'onorevole interrogante.

*Il Ministro*

GUI

PIOVANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio nel quale versano attualmente migliaia di insegnanti a seguito dei criteri seguiti nell'applicazione della legge 28 luglio 1961, n. 831.

Si tratta, nella maggior parte dei casi, di insegnanti che vantano una notevole anzianità di servizio e di età, quasi sempre con famiglia, e molti dei quali occupavano già cattedre di ruolo nella scuola media nelle località di residenza. In questi giorni vengono loro inviate nomine per sedi spesso lontanissime, per raggiungere le quali dovrebbero sottoporsi a gravi disagi e magari rompere per lunghissimi periodi l'unità familiare: si da renderli perplessi se accettare o meno. Nè è da tacersi che taluni, secondo consigli che non è escluso possano provenire dagli ambienti stessi del Ministero, si propongono di accettare salvo chiedere, subito dopo, aspettative variamente giustificate; con quale danno per l'ordinato svolgimento della vita scolastica, è facile intuire.

L'interrogante gradirebbe pertanto conoscere quali provvedimenti intenda assumere il Ministro al fine di porre rimedio ai lamentati inconvenienti, e in particolare se si intenda una volta per tutte regolamentare in modo chiaro ed esauriente l'istituto delle assegnazioni provvisorie, che, se applicato secondo norme precise e con le debite cautele, potrebbe forse offrire una soluzione soddisfacente al problema (439).

RISPOSTA. — Sull'argomento trattato nella interrogazione ho fornito all'onorevole senatore tutti i richiesti chiarimenti, nella seduta del 1° ottobre corrente anno, in sede di discussione della interpellanza n. 42, della quale anche l'onorevole interrogante è firmatario.

*Il Ministro*

GUI

PIRASTU. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

1) se gli consta che la Corte costituzionale, con sentenza in data 9 maggio 1961, n. 22, ha sancito che la Commissione paritetica, prevista dall'articolo 56 dello Statuto speciale per la Sardegna, debba essere ricostituita e debba continuare il suo compito, con l'emanazione delle norme di attuazione, ancora mancanti;

2) se è a conoscenza che la mancata promulgazione di tutte le norme di attuazione ha dato motivo alla Corte costituzionale di accogliere le impugnative proposte dai Governi su numerose leggi regionali, impedendo alla Regione sarda di esercitare la pienezza dei poteri e delle competenze amministrative e legislative, previsti dallo Statuto speciale per la Sardegna, su tutte le materie non toccate da norme di attuazione;

3) se è informato che la Giunta regionale sarda, dopo aver sentito il Consiglio regionale in data 2 luglio 1962, preso atto della sentenza citata della Corte costituzionale, ha proceduto alla nomina dei rappresentanti della Regione, quali membri della Commissione paritetica prevista dall'articolo 56 dello Statuto speciale per la Sardegna.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere se il Governo non intenda prendere gli opportuni provvedimenti di sua competenza, al fine di ricostituire la Commissione paritetica prevista dall'articolo 56 dello Statuto speciale per la Sardegna e di procedere, d'intesa con la Regione, all'emanazione delle norme di attuazione ancora mancanti, al riordino di quelle già emanate, in modo che la Regione autonoma della Sardegna possa esplicare pienamente la sua attività sia legislativa sia amministrativa in tutti i campi che le sono assegnati dallo Statuto speciale (530).

RISPOSTA. — A seguito della sentenza 9 maggio 1961, n. 22, della Corte costituzionale, che ha riconosciuto attuale l'efficacia, sia pure con i necessari adattamenti, dell'articolo 56 dello Statuto speciale della Sardegna si è provveduto, dopo le necessarie desi-

gnazioni, alla ricostituzione della Commissione paritetica con decreto del Presidente della Repubblica in data 16 novembre 1962.

Tale Commissione ha da tempo iniziato i suoi lavori con l'esame di importanti schemi di norme di attuazione.

Successivamente alla citata sentenza 1961, n. 22, una sola legge regionale sarda è stata impugnata dal Governo e non per motivi attinenti alla mancata emanazione di norme di attuazione.

*Il Sottosegretario di Stato*

MAZZA

ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere su quali considerazioni giuridiche gli organi competenti della Pubblica istruzione basino il loro rifiuto di applicare i benefici della legge 27 febbraio 1963, n. 226, al personale direttivo e docente dimesso in quiescenza anteriormente al 1° luglio 1963, ma in possesso dei requisiti previsti dalla suddetta legge per la ricostruzione della carriera, agli effetti della pensione (251).

RISPOSTA. — L'Amministrazione non ha escluso la possibilità di applicare i benefici previsti dalla legge 27 febbraio 1963, n. 226, agli insegnanti collocati a riposo prima del 1° luglio 1963 (data stabilita dall'articolo 3 della legge per la decorrenza degli effetti economici). È, però, necessario che detti insegnanti siano stati ancora in servizio alla data di entrata in vigore della legge (2 aprile).

La legge infatti, per espressa statuizione dell'articolo 1, si applica « al personale direttivo e docente delle scuole ed istituti di istruzione elementare, secondaria e artistica, iscritto nei ruoli ordinari o nel ruolo transitorio ordinario ». Essa, quindi, non può trovare applicazione nei confronti del personale che, per essere cessato dal servizio prima del 2 aprile 1963, non era più iscritto a quella data.

*Il Ministro*

GUI

TERRACINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Severamente deplorando che l'interrogazione in materia, presentata al Ministro del tesoro, *pro tempore*, il 1° dicembre 1962, sia rimasta inevasa con misconoscimento del diritto dell'interrogante ed insieme delle precise norme del Regolamento del Senato, si chiede di avere precisa e circostanziata informazione sullo stato della procedura relativa alle pratiche per danni di guerra:

1) n. 1849, al nome di Paolo Cirillo e nell'interesse della società Cirillo-Scippa, su domanda presentata all'Intendenza di finanza di Caserta il 24 gennaio 1946;

2) n. 27644, al nome di Paolo Cirillo presentata all'Intendenza di finanza di Caserta in data 27 gennaio 1946;

3) n. 19570, al nome di Giovanni Scippa, anche nell'interesse degli eredi Cirillo, presentata all'Intendenza di finanza di Caserta il 14 aprile 1954;

tutte relative al ripristino delle stesse opere già di proprietà dell'Azienda illuminazione elettrica del cimitero di Santa Maria Capua Vetere, e dietro il cui intricato e fino ad oggi non chiarito svolgimento si ha motivo di ritenere siano stati compiuti atti gravemente lesivi degli interessi dell'Erario (349).

RISPOSTA. — Il precedente titolare di questo Dicastero, con lettera personale numero 22245/S-363 in data 14 febbraio 1963 ebbe già a comunicare alla S. V. onorevole, in relazione alla interrogazione n. 3448 presentata nella decorsa Legislatura, che l'Intendenza di finanza di Caserta, competente per territorio alla liquidazione dei danni di guerra spettanti al signor Paolo Cirillo, alla Società Cirillo-Scippa nonché al signor Giovanni Scippa per conto degli eredi Cirillo, aveva interessato della questione l'Amministrazione delle finanze a seguito di denuncia sporta al Procuratore della Repubblica di S. Maria Capua Vetere.

Con la stessa lettera del 14 febbraio 1963 si faceva anche riserva, appena in possesso di tutti gli elementi, di fornire una esauriente risposta in ordine alla richiamata interrogazione n. 3448.

È noto che detta interrogazione è, poi, decaduta per l'avvenuta chiusura della Legislatura.

Ciò premesso si fa presente che, a seguito della denuncia di cui sopra, gli atti relativi alle trattazioni in parola sono stati a suo tempo, da parte della indicata Intendenza di finanza, inviati all'Autorità giudiziaria.

Successivamente, il giudice istruttore del Tribunale di S. Maria Capua Vetere, dichiarando infondate le accuse mosse dal signor Scippa, ha disposto non doversi procedere perchè il fatto non sussiste ed ha ordinato la restituzione agli uffici degli atti e documenti.

Dopo tale restituzione, la menzionata Intendenza è stata costretta a disporre nuovi accurati accertamenti, al cui esito resta subordinata la definizione delle pratiche, in quanto sono sorte nuove difficoltà avendo la signora Di Domenico Anna, moglie del signor Scippa, fatto presente che le firme riportate su due domande sarebbero apocriefe.

Si può assicurare che questo Ministero non ha mancato di raccomandare all'Intendenza di finanza di Caserta ogni possibile sollecitudine nella definizione delle trattazioni in parola, e si fa pertanto riserva di fornire, appena possibile, ulteriori notizie in merito.

*Il Ministro*

COLOMBO

TORELLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali interventi abbia effettuato onde impedire le azioni di sciopero dei dipendenti della Azienda navigazione Lago Maggiore, gestione governativa, le cui conseguenze sono state e sono rovinose per il turismo nella zona del Verbano.

In particolare si chiede se corrisponda a verità che un accordo stipulato nel maggio scorso tra la Commissione interna e la Direzione dell'Azienda non sia stato ratificato dalla Commissione di vigilanza ed in caso affermativo conoscere la portata dell'accordo e i motivi del rifiuto.

Infine si chiede se il Ministro, al fine di porre termine all'agitazione che praticamente perdura dallo scorso anno, non ritenga di aprire trattative a livello ministeriale o quanto meno a livello di organi con poteri di immediata decisione impegnativa (384).

RISPOSTA. — La vertenza relativa al personale del Lago Maggiore, a seguito degli interventi di questa Amministrazione, è stata recentemente composta, essendo stato il 12 settembre ultimo scorso raggiunto un accordo con le rappresentanze aziendali e sindacali dei lavoratori.

Il Ministro  
CORBELLINI

TREBBI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quando sarà posto fine allo stato deplorabile (sotto ogni aspetto) nel quale si trova la stazione ferroviaria del comune di Camposanto (Modena).

Dopo il recente sopralluogo compiuto dal Medico capo del Consorzio per il servizio di vigilanza igienica e di profilassi fra la provincia di Modena ed i comuni di Finale Emilia, S. Felice e Camposanto, la cui relazione riscontra che:

i servizi igienici sono del tutto insufficienti e non funzionano;

la sala di attesa per il pubblico ha le dimensioni di ml. 3,20 x 3,20 ed una altezza di ml. 2,80 circa, i cui pavimenti, in mattoni di cotto, molto polverosi, sono più bassi di oltre 20 cm. del piazzale antistante, e quando piove sono allagati dall'acqua piovana, tanto che vi è dovuto procedere all'apertura di un foro nelle pareti per permettere lo scario della medesima;

l'ufficio della stazione è nelle stesse condizioni della sala di attesa;

giornalmente la stazione è frequentata da 250-300 abbonati (operai, studenti e impiegati) e da una media di circa 35 viaggiatori nel periodo estivo e di 60-70 nel periodo invernale,

si chiede di conoscere se il Ministro non considera urgente disporre appropriate mi-

sure, onde porre fine a tale stato di abbandono (474).

RISPOSTA. — I lavori relativi al miglioramento dei locali della fermata di Camposanto sono stati già inclusi nel programma dei lavori da eseguire con i fondi destinati al riclassamento dei fabbricati civili di servizio, nel quadro del Piano Quinquennale di cui alla legge 211/1962.

Tali lavori saranno eseguiti quanto prima.

Il Ministro  
CORBELLINI

ZACCARI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga opportuno e necessario accogliere la proposta avanzata dal Presidente dell'Amministrazione provinciale di Cuneo di istituire, previ solleciti accordi con le Autorità competenti francesi, lungo la galleria ferroviaria Limone-Vievola, un servizio di trasporto autovetture con carri ferroviari, analogamente a quanto avviene per i valichi alpini del Sempione e del Gottardo.

La predetta istituzione faciliterebbe il transito lungo la strada internazionale del Colle di Tenda, difficoltoso in ogni stagione per il forte dislivello e difficilissimo durante i mesi invernali, e renderebbe più intensi i contatti non solo tra le due Nazioni, ma anche tra la Liguria occidentale ed il Piemonte sia nel settore commerciale, sia nel settore turistico.

L'interrogante giudica che ogni sforzo debba essere fatto in tale senso anche in previsione della ricostruzione, che auspica sollecita, della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, da ormai tanti anni richiesta dalle popolazioni interessate che non debbono e non possono essere ulteriormente deluse (456).

RISPOSTA. — L'opportunità di istituire un servizio di treni-navetta per il trasporto di autoveicoli attraverso la Galleria del Colle di Tenda è stata presa in attenta considerazione, nel 1958, da parte della Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Il relativo studio pose peraltro in evidenza come la strada del Colle di Tenda offra, anche durante la stagione invernale, buone condizioni di transitabilità, a differenza di quanto avviene per le strade di altri valichi alpini, quali quelli del Sempione e del Gottardo, citati dalla S. V. onorevole.

Tale situazione fece allora fondatamente ritenere che il servizio ferroviario per il trasporto di autoveicoli attraverso il Colle di Tenda non avrebbe potuto ottenere, da parte degli automobilisti, quell'assoluta preferenza, rispetto al viaggio su strada, che altrove si verifica, almeno in alcuni mesi dell'anno, e che pertanto il servizio stesso avreb-

be determinato, per l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, una passività considerevole.

Le stesse Ferrovie francesi, anch'esse interessate al problema, ebbero ad esprimere analogo avviso.

Le ragioni di ordine economico che scongiurarono allora la realizzazione di un servizio di treni-navetta tra Limone e Vievola sono da considerare tuttora valide, non essendo nel frattempo intervenuti altri fattori a mutare la situazione.

*Il Ministro*  
CORBELLINI