# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

# 171ª SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## GIOVEDÌ 16 LUGLIO 1959

(Antimeridiana)

**Presidenza del Presidente MERZAGORA,**

**indi del Vice Presidente TIBALDI**

## INDICE


**Corte costituzionale:**

Trasmissione di sentenze . . . . . *Pag.* 7988

**Disegni di legge:**

Annunzio di presentazione . . . . . 7987

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente . . . . . 7987

Presentazione di relazioni . . . . . 7987

Trasmissione . . . . . 7987

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (631) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione):

BARDELLINI . . . . . *Pag.* 7997

CROLLALANZA . . . . . 8007

DI GRAZIA . . . . . 7992

MERLIN . . . . . 8017

RAGNO . . . . . 7989


TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

# Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

Si dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A , *Segretaria, dà lettura del processo verbale.*

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

### Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Approvazione ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia ed il Brasile relativo ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 » (652);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 » (653);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Popolare Federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con Protocollo addizionale e Scambi di Note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 » (654).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

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

*del senatore Giraudo*:

« Proroga delle disposizioni della legge 12 febbraio 1958, n. 30, per il ripiano dei bilanci comunali e provinciali deficitari » (650);

*del senatore Trabucchi*:

« Modifiche alla legge 30 novembre 1952, n. 1844, concernente la sistemazione a ruolo del personale straordinario delle Ferrovie dello Stato » (651).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

### Annunzio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

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

« Proroga delle disposizioni della legge 12 febbraio 1958, n. 30, per il ripiano dei bilanci comunali e provinciali deficitari » (650), d'iniziativa del senatore Giraudo.

### Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), i senatori Cenini e Oliva hanno presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Norme per contribuire alla sistemazione dei bilanci comunali e provinciali e modificazioni a talune disposizioni in materia di tributi locali » (146).

Comunico inoltre che, a nome della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimen-

tazione), il senatore Carelli ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge:

« Norme per la classificazione e vendita degli olii di oliva » (10), di iniziativa del senatore Salari;

« Classificazione ufficiale degli olii di oliva » (279).

Comunico infine che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Conti ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1958-59 » (617).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite. I relativi disegni di legge, ad eccezione dell'ultimo, per il quale è stata approvata la procedura d'urgenza e che pertanto sarà iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani, saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

**Annunzio di trasmissione di sentenze da parte della Corte costituzionale**

P R E S I D E N T E . Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettera in data 15 luglio 1959, ha trasmesso copia delle sentenze, depositate in pari data in Cancelleria, con le quali la Corte stessa ha dichiarato:

l'illegittimità costituzionale della legge della Regione siciliana 6 maggio 1955, n. 40, concernente la istituzione di un ruolo di insegnanti elementari in soprannumero (sentenza n. 44);

l'illegittimità costituzionale dell'articolo 2 della legge approvata dall'Assemblea regionale siciliana il 29 marzo 1958, contenente norme sul personale della Regione, ed in conseguenza l'illegittimità costituzionale del decreto legislativo del Presidente della Regione siciliana 5 luglio 1958, n. 4, contenente norme per il funzionamento del servizio di liquidazione del trattamento di quiescenza spettante al personale dell'Amministrazione regionale (sentenza n. 47).

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (631)**
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A , *Segretaria*:

« Il Senato,

considerato che a causa della alluvione del novembre 1958 il paese di S. Teresa di Riva fu invaso dalle acque del torrente Savoca per la rottura dell'argine destro che è rimasto lesionato e pericolante;

ritenuto che si sono verificati gravissimi danni alle abitazioni; che molte persone sono state a stento salvate; che rimasero interrotte per più giorni la strada ferrata e la statale 114, unica arteria che unisce Messina a Catania;

ritenuto che il Genio civile ha fatto presente la urgente necessità di costruire sulla sponda destra del Savoca un nuovo argine che difenda il paese minacciato dal pericolo di nuove inondazioni,

impegna il Governo a disporre il finanziamento per la costruzione del suddetto argine da realizzarsi prima che sopravvenga la stagione invernale ».

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

R A G N O . Onorevole signor Presidente, onorevole Sottosegretario, in assenza del Ministro ...

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Ministro è arrivato questa mattina da Milano e sarà qui tra non molto.

R A G N O . Onorevoli colleghi, ho pregato il collega Crollalanza, al quale mi sento legato da vincoli di salda amicizia e di alta stima, di concedermi parte del tempo che egli dovrà impiegare quale oratore designato dal mio Gruppo per intervenire, con la sua specifica competenza e profonda preparazione, nella discussione sulla politica del Governo in materia di lavori pubblici. Debbo ringraziarlo per avere cortesemente accolto la mia preghiera.

Da questa premessa discende una logica conseguenza: il mio intervento non può che essere breve, limitato alla trattazione di problemi vitali ed indilazionabili della mia martoriata Messina e di altri centri della provincia.

A sfatare una leggenda secondo la quale Messina esagera e specula sulle sue sventure, per chiedere più di quanto le compete, sarà necessario fare una premessa di carattere storico. La triste sorte di Messina è a tutti nota: alle prime luci dell'alba del fatale 28 dicembre 1908, Messina, ricca di storia e di arte, prospera nelle sue industrie e soprattutto nel suo commercio, fu rasa al suolo dal più violento terremoto che la storia registri. Eguale sorte toccò alla nobile consorella Reggio, che fu sempre legata a Messina da vincoli di fraternità, rinsaldati dalla comune immane sventura. Perirono due terzi degli abitanti di Messina; cessò completamente la vita di un grande centro della Sicilia proteso sulla via del progresso.

La triste notizia, rapidamente diffusasi, commosse il mondo intero. Si iniziò una gara nobilissima in Italia ed all'estero per approntare con umana solidarietà i primi urgenti soccorsi. Contro il parere di un bizzarro generale, il quale avrebbe voluto distruggere a cannonate i pochi edifici rimasti in piedi, con il proposito di rinunciare definitivamente alla rinascita della città sul luogo incantevole dove era sorta, un consesso di superstiti, riunitosi sulle macerie fumanti, decise irrevocabilmente che i messinesi avrebbero fatto risorgere la città laddove era stata abbattuta dalla furia devastatrice dell'avversa natura. Questa determinazione prevalse e sorsero le prime baracche che segnarono l'inizio di una nuova vita.

Su proposta del Governo del tempo, il Parlamento unanime votò la legge sulle addizionali, nobile gesto di solidarietà nazionale, i cui proventi dovevano assicurare la ricostruzione della città.

Ben presto incominciarono a sorgere le prime costruzioni antisismiche, costituite, per ovvie ragioni di natura tecnica, da un pianterreno e da un primo piano. L'opera intrapresa fu ardua, il piano regolatore portò ad una grande dilatazione dell'area edificabile, ad un enorme ed insopportabile volume di pubblici servizi, alla cui spesa la civica amministrazione non ha mai potuto provvedere con i mezzi ordinari di bilancio. Purtroppo i Governi che si succedettero non hanno mantenuto gli impegni assunti. Gran parte delle somme ricavate in virtù della legge sulle addizionali fu distratta e la ricostruzione totale compromessa.

Tuttavia, per la tenacia dei suoi abitanti, all'inizio della seconda guerra mondiale Messina poteva considerarsi per due terzi ricostruita nei suoi edifici. Ma intervennero i massicci, bestiali bombardamenti a tappeto delle forze alleate, che rasero nuovamente la città al suolo e causarono morte e miseria.

Ai grandi danni causati dal terremoto si sommarono quelli causati dalla guerra.

Si può affermare che la situazione di Messina era — ed è — la più tragica e disperata in confronto a tutte le città italiane. Ma l'indomito popolo di Messina, temprato dal dolore e dalla sventura, non si avvilì, non rimase inerte. Sfruttate al massimo le private risorse, anche perchè molti capitali di gente della provincia furono impiegati nella costruzione di case per la mancata convenienza di

investimenti in agricoltura, l'opera di ricostruzione, col concorso di provvidenze governative, sia pure inadeguate, fu ripresa e spinta al massimo.

Rimangono tuttavia da risolvere gravi ed indilazionabili problemi di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Occorre:

1) costruire gli alloggi per 8.581 famiglie senza tetto; di essi, ne sono in corso di costruzione a cura del Comune, con finanziamento della Regione, 478; a cura dell'Istituto case popolari, 373; a cura della gestione I.N.A.-Casa, 793; a cura del C.E.P., 930. In totale 2.574. Ne mancano 6.000;

2) approntare un nuovo più organico piano regolatore per l'assoluta insufficienza del vecchio;

3) sistemare la rete viaria interna del tutto deficiente e soprattutto quella esterna, che unisce il centro ai suoi 48 villaggi disseminati nel retroterra e a notevoli distanze;

4) ricostruire la rete elettrica per la pubblica illuminazione perchè il Comune possa fare il tentativo di sottrarsi alla esosa speculazione della Società elettrica per la Sicilia;

5) costruire 200 aule per le scuole elementari e 150 per le scuole secondarie;

6) costruire l'edificio per la scuola di medicina veterinaria, sita in locali provvisori del tutto inadatti e insufficienti;

7) completare i lavori occorrenti per rendere funzionale il porto, che presenta molte deficienze;

8) costruire l'aeroporto di cui si avverte l'assoluta necessità per il crescente sviluppo del traffico aereo.

È superfluo che io approfondisca questi problemi sia perchè non ne avrei il tempo, sia perchè ella, onorevole Ministro, li conosce perfettamente attraverso le dettagliate relazioni del solerte e dinamico sindaco, onorevole Trimarchi, che regge la civica amministrazione con passione ed intelligenza, e di una speciale Commissione di studio dei problemi di Messina composta da esperti e valorosi cittadini.

Difatti quando abbiamo avuto l'onore di averla a Messina il 28 dicembre dello scorso anno, in occasione della solenne commemorazione del 50° anniversario del terremoto, ella non potè promettere la immediata ed integrale soluzione di essi, ma annunziò dei provvedimenti finanziari in corso di attuazione che lasciavano intravvedere la possibilità di una graduale realizzazione delle opere più importanti.

Precisò che era in elaborazione una nota di variazione di bilancio di cinque miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nei paesi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908; che avrebbe fatto il possibile per aumentare gli stanziamenti di somme già destinate alle costruzioni edilizie di Messina; che nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1959-60 sarebbe stata iscritta la somma di lire 1.800.000.000 per l'esecuzione di opere a carico dello Stato in dipendenza dei terremoti, nonchè la somma di 500 milioni per la concessione di sussidi ai danneggiati da tale calamità.

Debbo riconoscere che ella aveva tutta la buona volontà di mantenere tali impegni, tanto che li ebbe a confermare il 16 aprile del corrente anno ad una Commissione di parlamentari ed amministratori messinesi, come risulta da un comunicato apparso sulla « Gazzetta del Sud » del 17 aprile 1959.

Senonchè la presentazione del bilancio ci riserva una dolorosa sorpresa.

Difatti all'articolo 140, alla voce terremoti, si legge: « Lavori a cura dello Stato, concorsi e sussidi: lire 475.000.000 »; val quanto dire lire 1.325.000.000 in meno rispetto al 1.800.000.000 promesso. All'articolo 141, sotto la voce: « Spese per sussidi ai danneggiati dai terremoti » si legge: lire 220 milioni, con una differenza in meno di lire 280.000.000 rispetto ai 500.000.000 promessi. Debbo ritenere, e non vi è altra spiegazione, che le sue proposte non siano state accolte dal Consiglio dei ministri e ciò ci addolora e ci rattrista, tanto più che la Regione siciliana ha erogato somme maggiori di quelle promesse dal Presidente, onorevole Milazzo, nella stessa circostanza, per la soluzione di taluni problemi di sua competenza.

Ma so che ella, onorevole Ministro, è animato da buona volontà ed ha comprensione

per la grave situazione della città di Messina per cui penso che farà di tutto perchè questi impegni siano mantenuti attraverso variazioni successive e attraverso la legge del prestito; e la prego di rendersi interprete presso il Governo dello stato di amarezza di una popolazione travagliata da una profonda crisi.

Esaurita o quasi l'attività edilizia privata, incombe sui lavoratori di Messina lo spettro d'una intensa disoccupazione: si creino quindi fonti di lavoro in modo che agli operai e alle famiglie sia assicurato il pane quotidiano. Altri problemi di portata minore, ma urgenti ed indilazionabili, sono sorti di recente in alcuni centri della provincia di Messina, sempre a causa di calamità. Sembra che la natura si scapricci a scatenare le sue forze distruttrici sulle terre del Messinese. Distrutti gli agrumeti da un male inesorabile, è venuta meno la principale risorsa economica della popolazione della provincia; danni rilevanti sono stati causati dalle alluvioni dello scorso autunno. Lo straripamento di alcuni torrenti ha messo in serio pericolo gli abitanti di Fondachelli, di Fantina, di Rodi Milici e di Mazzarrà S. Andrea.

Modesti ed inefficienti gli aiuti da parte del Governo regionale; assenza del Governo centrale, se si eccettuano interventi di emergenza poco sostanziali. La calamità più grossa colpì l'abitato di S. Teresa di Riva, sito sulla costa ionica, quasi a metà strada tra Messina e Taormina. In seguito a violente piogge si ingrossò il torrente Savoca che, per la mancata sistemazione idro-geologica delle montagne da cui ha origine, costituisce un pericolo permanente per questo paese. Nel novembre scorso l'argine sulla sponda destra che protegge l'abitato di S. Teresa, lesionato ed in parte inclinato, fu rotto per la lunghezza di 40 metri. Nottetempo le acque invasero improvvisamente l'abitato ove il torrente scavò un altro alveo.

Centinaia di famiglie rimasero con le case circondate dalle acque e furono a stento salvate dallo slancio generoso di giovani che, in mirabile gara con i vigili del fuoco e con agenti di pubblica sicurezza, guidati personalmente dal questore Ripizzi, rischiarono la vita. Alcune case crollarono, furono distrutte masserizie e derrate alimentari. Fu interrotta la strada ferrata, fu interrotta per 10 giorni la statale 114 Messina-Catania. A distanza di 9 mesi la strada statale non è stata ancora completamente sistemata in quanto nell'abitato di S. Teresa, e precisamente dove il torrente scavò il nuovo letto, si passa attraverso una stretta passerella che rende pericoloso il transito e nell'abitato di Letojanni la strada è per metà ingombrata dal materiale ivi precipitato a causa di una grossa frana.

In quella triste evenienza al disperato appello della civica amministrazione risposero tutte le autorità e accorsero funzionari del Genio civile con in testa l'ingegnere capo, una compagnia di soldati, vigili del fuoco di Messina e di Catania con mezzi anfibi, agenti di pubblica sicurezza e carabinieri; ma, per mancanza di attrezzature di emergenza, le acque del torrente poterono essere deviate soltanto dopo tre giorni, quando per la provvidenziale cessazione della pioggia il loro volume diminuì notevolmente. Si provvedette dopo a ricostruire i 40 metri di argine crollato; in tutto si spesero ben 33 milioni, ma il pericolo permane più grave che mai. Difatti il muro d'argine a monte del punto ove avvenne la rottura e per una lunghezza di circa 800 metri è a strapiombo e completamente lesionato. Si consideri che il dislivello dalle fondamenta alla altezza del greto del torrente in taluni punti supera i cinque metri.

Io personalmente ho fatto constatare all'ingegnere capo del Genio civile questa grave situazione di pericolo e gli ho fatto presente che una facile rottura dell'argine più a monte causerebbe la distruzione di metà dell'abitato. Egli si rese perfettamente conto di quanto gli esposi tanto che inoltrò una relazione tecnica al Provveditorato alle opere pubbliche di Palermo proponendo la costruzione di un nuovo argine in modo che il vecchio servisse da muro paraterra, si scongiurasse definitivamente ogni pericolo e tra i due argini si realizzasse un tratto di strada larga 7 metri che dovrebbe in seguito unire S. Teresa alla popolosa frazione di Misserio. Il Provveditore alle opere pubbliche di Palermo, che interessai personalmente, trasmise con carattere d'urgenza tale

proposta a lei, onorevole Ministro, e alla Direzione generale delle acque.

Sono intervenuto personalmente presso tale Direzione e mi fu detto che il Ministero non aveva fondi per eseguire tale opera indispensabile, la cui urgenza consigliava la realizzazione nel periodo estivo.

Ho sintetizzato la grave situazione in un *pro memoria* che ho consegnato al Sottosegretario onorevole Pecoraro, perchè con calma ne parlasse a lei; gliene ha parlato ma le cose sono rimaste al punto di prima. La buona stagione sta passando, si approssima l'inverno e 6.000 persone vivono con l'incubo di vedere nuovamente il paese invaso dalle acque.

Non pensa, onorevole Ministro, che nella malaugurata ipotesi in cui si dovesse verificare un disastro del genere, la responsabilità morale, grave responsabilità se ci saranno vittime, sarà sua e del Governo?

Ecco perchè ancora una volta faccio appello al suo alto senso di responsabilità e la prego, a nome della laboriosa popolazione di S. Teresa, di disporre che l'argine, dato il carattere di urgenza, sia costruito prima che arrivi l'inverno.

Mi rendo conto delle difficoltà finanziarie che lei incontra, ma quando è in pericolo la vita dei cittadini, qualsiasi difficoltà si deve vincere.

Chiudo il mio intervento nella certezza che ella adotterà i provvedimenti richiesti, ansiosamente attesi dalla popolazione interessata.

Per quanto riguarda i danni alluvionali di S. Teresa di Riva presento un apposito ordine del giorno che raccomando vivamente all'approvazione del Senato. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Di Grazia, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A , *Segretaria*:

« Il Senato,

confermata l'utilità della funzione che l'E.S.E. potrà esplicare per l'industrializzazione della Sicilia, funzione che non può assolvere per mancanza di ulteriori mezzi finanziari che consentano al suddetto Ente di ultimare le opere in corso, impegna il Governo a ripresentare con carattere di urgenza il disegno di legge che propone il finanziamento dell'E.S.E. fino al completamento di tutte le opere in programma e fino all'autosufficienza economica ».

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

D I G R A Z I A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, partendo dal presupposto che la discussione sui bilanci dei vari Ministeri ha per basilare scopo la collaborazione tra i Ministri responsabili ed i rappresentanti democraticamente eletti, attraverso i quali l'elettorato esprime le proprie necessità e le proprie eventuali lamentele, io, nel prendere parte alla discussione sul bilancio dei Lavori pubblici, mi propongo di far presenti all'onorevole Ministro alcune situazioni incresciose che lasciano scontenti interi gruppi di cittadini le cui lagnanze, in parte veramente giustificabili, non debbono, a mio avviso, rimanere inascoltate nell'interesse non soltanto del Governo che regge la Nazione, ma della democrazia stessa.

Prima di entrare in argomento mi corre l'obbligo di ringraziare il ministro Togni per lo spirito di comprensione dimostrato verso la Sicilia, accettando la nostra richiesta di contributi per la realizzazione delle autostrade Messina-Catania e Catania-Palermo. Senza l'intervento del Ministro dei lavori pubblici non avremmo potuto iniziare, e, speriamo, completare, queste opere di grande comunicazione, ancora assai limitate nella nostra maggiore isola.

Onorevole Ministro, il suo Dicastero, tanto importante, specialmente in questo periodo di ricostruzione del nostro Paese, comprende un settore spiccatamente interessante dal punto di vista sociale: quello cioè dell'edili-

zia popolare. È su questo argomento che desidero innanzitutto soffermarmi per far risaltare alla sua attenzione le molte lamentele che si elevano in particolare modo da coloro che aspirano al beneficio di una casa popolare. Il primo appunto critico che viene fatto all'edilizia popolare si riferisce alla costruzione degli edifici ed alla loro architettura. Questi edifici, è chiaro, debbono attenersi ad una architettura moderna, consona cioè ai nostri tempi, ma contemporaneamente dovrebbero armonizzarsi, senza eccessivo distacco, con quella preesistente. Invece queste costruzioni si presentano in una veste tutta originale per la loro povertà e la loro uniformità, che le contraddistingue a prima vista — me lo permetta, onorevole Ministro — come a voler testimoniare la nostra miseria economica.

La ricercata e forzata economia nella costruzione, nell'impiego di materiale di scarto e la qualità scadente degli infissi completano il quadro di questi edifici. Ne consegue che dopo l'uso di qualche anno cominciano a sgretolarsi gli intonaci interni ed esterni, a rompersi i pavimenti; tutto presto si riduce in cattive condizioni, dando la quasi certezza che essi non potranno resistere nel tempo per le nuove generazioni. Viene spontanea la domanda: ma perchè mai si è voluto ricorrere a questo sistema di costruzioni così povero, perchè mai si è voluto ricorrere a tanta differenziazione con l'architettura preesistente, la quale molto spesso presenta i segni di una dovizia costruttiva solida, resistente e architettonicamente più armoniosa? Lascio a lei, onorevole Ministro, e ai suoi successori, il compito di ripondere a coloro che avanzano ed avanzeranno simili critiche; io mi permetto solo di manifestare a lei il mio doloroso disappunto, e credo di prevenire le sue ragioni, fondate sulla legge del risparmio, permettendomi di obiettarle che questa legge non giustifica il sistema adottato. A mio avviso, l'edificio popolare dovrebbe avere uno stile nuovo, ma armonizzato con quello preesistente, una struttura solida e capace di sfidare il tempo, mentre l'economia dovrebbe limitarsi solo al numero dei vani strettamente necessari e al rifinimento interno sobrio e decente. Così facendo non avremmo deturpato le città, spesso anche nelle loro zone centrali.

Un secondo appunto critico, sempre sulla edilizia popolare, è quello riguardante la costruzione di interi quartieri popolari decentrati dalle città, e spesso in luoghi privi di servizi igienici, di autotrasporti e di vie di comunicazione, quasi a voler appartare tutte quelle famiglie di modesta borghesia, di lavoratori, che, pur nolenti, sono costrette dalla necessità ad abitarvi. Prevedo le ragioni che si vorranno addurre a giustificazione, anch'esse fondate sulla maggiore economia raggiunta con l'acquisto di aree edificabili nella periferia, ma non le condivido perchè si tratta di apparente economia, quando si consideri che all'acquisto dei terreni edificabili si debbono aggiungere le somme spesso non indifferenti per allacciare questi quartieri al centro con nuove vie di comunicazione, con nuovi servizi di acqua, luce, eccetera. Nè può questo decentramento dei quartieri popolari giustificarsi con una maggiore forza espansiva della città, perchè così facendo noi lo abbiamo tanto allargato ai confini da creare delle vere e proprie zone interposte di terreno edificabile tra le città e questi nuovi quartieri, zone che certamente, salvo rare eccezioni, resteranno ancora per decenni non edificate, essendo quasi del tutto saturato il mercato edilizio, specie quello dell'iniziativa privata. Resteranno le conseguenze connesse a tale decentramento, e cioè il maggior onere da parte delle Amministrazioni comunali per apprestare i servizi in un'area di gran lunga più vasta; resterà il maggiore disagio da parte degli abitanti, costretti ad utilizzare mezzi di trasporto per recarsi al centro, con la conseguenza di una perdita di tempo e di una maggiore spesa che mal si adatta al loro esiguo bilancio familiare; resta solo il disagio per essi di vedersi differenziati e distanziati dai cittadini del centro più fortunati.

A tutto ciò si aggiunge la burocrazia che con i suoi infiniti tentacoli si inserisce anche in questo settore dell'edilizia popolare per creare delle remore che eccitano ed esasperano l'animo di tutti coloro che restano protesi ed ansiosi nell'attesa di assegnazione. A dimostrazione di quanto sopra deside-

ro portare ad esempio un caso verificatosi nella città che mi onoro di rappresentare.

In una zona decentrata della mia città furono costruiti circa 70 edifici a carattere popolare, che, da quattro anni ultimati, non si sono ancora potuti del tutto abitare per la mancata costruzione delle strade e delle fognature, determinata dalle difficoltà burocratiche di trovare il sovvenzionamento necessario; tutto ciò con grande disappunto di duemila circa richiedenti l'assegnazione, a seguito del regolare bando di concorso. Costoro attendono ancora che sia ultimato il lavoro della commissione di assegnazione; in questo lasso di tempo l'opera certamente poco conservatrice del tempo ha già impresso i primi segni di deterioramento agli edifici suddetti.

Un terzo appunto critico viene rivolto, sempre nel settore edilizio popolare, ed in questo caso assai più spinto, ed è quello inerente all'attività amministrativa degli Istituti case popolari.

Su questo argomento, onorevole Ministro, le critiche rivolte in qualche provincia ai dirigenti di questi istituti sono assai pungenti; si consideri che molte di queste critiche si appuntano sul sistema con cui vengono appaltati i lavori e sulla strana coincidenza che lavori in dipendenza di questi istituti, comportanti spese per decine di miliardi, vengono appaltati dalle solite due o tre ditte.

Quanto alle critiche riferentisi all'assegnazione degli alloggi, si deve tener presente che esse in parte sono nate dall'impossibilità di accontentare tutti i richiedenti ed in parte sono nate dalle apparenti irregolarità commesse dalle Commissioni, e, più precisamente, attribuite ai presidenti dei vari Istituti case popolari, apparenze che in realtà lasciano veramente pensosi quando si assiste all'assegnazione di alloggi popolari ad assessori comunali e ad impiegati di enti parastatali, i quali sono in condizioni economiche tali da poter sopperire all'onere di una normale pigione.

Io non faccio che denunciare a lei questo stato di malessere che traspare dall'animo di coloro i quali sono veramente bisognosi di un alloggio, e lascio a lei il compito di accertare la verità e, nei casi in cui lo crederà opportuno, d'iniziare inchieste e adottare provvedimenti che diano tranquillità a tutti coloro che manifestano dubbi sulla obiettività e sul comportamento in genere dei dirigenti preposti all'edilizia popolare.

Da parte mia, onorevole Ministro, penso che sia producente limitare nel tempo l'azione direttiva negli Istituti case popolari, nominando, alle varie scadenze, nuovo personale direttivo scelto non solo tenendo conto dei requisiti tecnici, ma anche e soprattutto di quelli morali. Occorre poi assicurarsi maggiori controlli e garanzie in tema di appalti e favorire e dare possibilità di lavoro a tutte quelle ditte che danno congrue garanzie, spezzando quelle possibili manovre che portano alla vittoria un numero limitato e quasi sempre lo stesso di ditte appaltatrici; assicurarsi, onorevole Ministro, che l'assegnazione degli alloggi sia condotta con la massima obiettività, e ciò, a mio avviso, si ottiene scegliendo uomini lontani dall'ambiente di assegnazione e senza legami con l'elettorato. Urge, secondo me, riformare la composizione delle Commissioni di assegnazione dei vari rami dell'edilizia popolare. Perchè, ad esempio, deve far parte della Commissione di assegnazione l'ingegnere capo dell'Ufficio tecnico? Oppure il segretario generale? Oppure il ragioniere generale delle amministrazioni comunali o provinciali?

Perchè dare tale incarico a uomini che coprendo responsabilità diverse mal si prestano a questi compiti? Forse per dar loro la possibilità di arricchire i loro non certo grami stipendi con altre prebende? E questi uomini sono poi capaci di mantenere la perfetta obiettività che si richiede? Credo sia il caso di finirla con l'utilizzo a tutti i costi di uomini di alto rango burocratico, per tappare molto spesso le momentanee incapacità direzionali locali. Non diamo a questi uomini responsabilità politiche, perchè essi sono in funzione di servizio per tutti e non per una fazione, anche al fine di non elevarli esageratamente al rango di divinismo e di insostituibilità. E perchè il Presidente dell'Istituto case popolari deve anche presiedere la Commissione di assegnazione? Non è forse più logico che egli limiti la sua attività alla

parte progettistica, costruttiva, di manutenzione e di amministrazione? Non si impelagherebbe nella palude dell'assegnazione ed avrebbe più tempo da dedicare, forse con migliore profitto, per sorvegliare le costruzioni degli edifici, non sempre rispondenti alle norme di appalto. Non si creerebbe quell'alone di sospetti e di conseguenziali maldicenze quasi sempre infondate e frutto di malcontento e di esasperazione! Sono punti assai nevralgici quelli che mi sono permesso di indicare, ma sento che avrei tradito la mia coscienza se li avessi taciuti. A quanto detto vorrei aggiungere, onorevole Ministro, una nota di carattere politico-sociale.

L'impegno del Governo, nei riguardi dell'azione sociale nel campo dell'edilizia popolare, deve, a mio avviso, essere preciso e segnare i suoi limiti, se non vogliamo creare delle ingiustificate aspirazioni non facilmente appagabili in categorie sociali, che, a mio giudizio, non dovrebbero godere del beneficio di una casa approntata a spese della collettività. Mi permetto ricordare che l'edilizia popolare è nata dalla necessità di dare un alloggio a chi non poteva in nessun modo sopperire all'onere di un affitto esoso per le limitatissime possibilità finanziarie (senzatetto, profughi, sinistrati, disoccupati, pensionati, reduci, eccetera).

Questo iniziale concetto limitativo in pratica è stato sorpassato e alle categorie suddette se ne sono aggiunte molte altre che oggi chiedono come un diritto acquisito che lo Stato sia pronto, sollecito, nell'approntare un alloggio per loro, non potendo o non volendo, a quanto affermano, caricarsi l'onere di una pigione a prezzo normale. Coloro che ricevono un avviso di sfratto si sentono in diritto di bussare alle paterne porte dello Stato per risolvere il loro problema della casa, e guai a confutarne il diritto!

Ormai è invalso il concetto che lo Stato deve approntare una casa a tutti ed è per questo motivo che il numero degli appartamenti che si costruiscono in edilizia popolare non sono mai bastevoli e non si riuscirà a soddisfare la richiesta. A questo punto è bene che lei, onorevole Ministro, dia i chiarimenti necessari e risponda all'interrogativo, se cioè si deve continuare a seguire questa politica indiscriminata della casa per tutti oppure si deve tornare al concetto iniziale di assegnare la casa ai bisognevoli.

Io, onorevole Ministro, sono del parere di limitare l'edilizia popolare soltanto alle categorie bisognose e perciò penso sia buona norma modificare il sistema estremamente economico che è prevalso fino ad oggi per la costruzione degli edifici a carattere popolare, e ciò per vari motivi, alcuni dei quali ho già esposto, e cioè quelli inerenti al carattere architettonico e alla sana e solida costruzione ed al palese malcontento che si viene a creare nell'animo degli assegnatari a causa del decentramento.

A queste ragioni ne va aggiunta un'altra di carattere economico-sociale assai importante e da tenere nel giusto peso e cioè il sovvertimento che si determinerebbe nel mercato edilizio e nell'industria edile se lo Stato venisse a svolgere un'opera imprenditrice e quasi monopolizzatrice in questo campo, a tutto danno di quella privatistica.

Onorevole Ministro, non posso non far presente a lei un accorato appello che perviene a noi parlamentari siciliani, da parte di un Ente le cui funzioni noi consideriamo una delle premesse necessarie per lo sviluppo dell'industrializzazione della nostra regione.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(*Segue* DI GRAZIA). Se è vero che il Governo tende tutti i suoi sforzi e vuole mettere a disposizione tutte le sue possibilità per dare incentivo all'industrializzazione del Mezzogiorno, se è vero che si vuole gradualmente riportare l'Italia meridionale allo stesso livello di prosperità economica del resto della Nazione, allora, onorevole Ministro, dia possibilità di vita ad un ente tanto necessario alla economia della nostra mag-

giore isola, finanziandolo fino a fargli completare le opere in corso, in modo che esso possa raggiungere così la sua autosufficienza funzionale ed economica. Mi riferisco all'Ente siciliano di elettricità.

Lei, onorevole Ministro, sa che questo Ente nacque col decreto legge del 2 giugno 1947 del Capo provvisorio dello Stato, con il compito di provvedere alla costruzione e all'esercizio di impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica in Sicilia e di coordinare l'attività degli impianti stessi per l'erogazione dell'energia elettrica in tutta l'isola.

Allora fu assegnato un contributo dello Stato di 31.795.000.000 in 10 annualità, a cominciare dal 1946-47. L'Ente ebbe ancora un conferimento iniziale dello Stato di un miliardo e 3.030.000.000 dalla Regione e dagli Istituti di credito dell'Isola.

Nel complesso quindi ebbe alla nascita 35.825.000.000.

Nei dieci anni susseguenti l'E.S.E. ha dato vita ad opere importantissime, parte già ultimate ed altre in fase di avanzata costruzione, oltre ad elettrodotti e stazioni di trasformazione, opere che non enuncerò per non tediare i colleghi ma che certamente lei, onorevole Ministro, conosce nella loro vasta gamma.

Per poter ultimare tutte queste opere l'E.S.E. ha bisogno di un contributo valido, altrimenti si corre il rischio di vedere annullati i lavori compiuti fino ad ora con gravissimo pregiudizio per l'industrializzazione dell'Isola.

Per raggiungere tali obiettivi furono presentate due proposte di legge d'iniziativa parlamentare alla Camera dei deputati, di cui una al n. 2592 sotto il titolo « Proroga del contributo annuale corrisposto dallo Stato all'E.S.E. » il 4 dicembre 1956 ed un disegno di legge, sempre d'iniziativa parlamentare, il 13 marzo 1957 intitolato « Contributi per le opere dell'E.S.E. ».

A questi disegni di legge si aggiunse una terza proposta di legge di iniziativa governativa annunciata alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Romita, e che risulta già elaborata presso gli uffici. L'annuncio di tale disegno di legge di iniziativa del Governo provocò, come spesso avviene, la sospensione dei lavori della Commissione sugli altri due disegni di legge d'iniziativa parlamentare, fino a che in queste more sopraggiunse la fine della legislatura e con essa il silenzio assoluto sui disegni di legge succitati.

Il mio intervento, onorevole Ministro, su questo argomento si concretizza rivolgendo a lei l'appello di tutti i parlamentari siciliani di tutti i partiti, come può rilevare dalle firme apposte ai due disegni di legge di iniziativa parlamentare, acciocchè voglia impegnarsi a ripresentare al più presto possibile il disegno di legge d'iniziativa governativa tendente a finanziare l'Ente siciliano di elettricità. A tal uopo, ho presentato un ordine del giorno nella speranza che sia accolto da lei e dalla Commissione, al cui relatore, senatore Genco, rivolgo il mio plauso per la stesura veramente completa ed obiettiva della relazione sul bilancio in discussione.

Onorevole Ministro, presentando questo mio ordine del giorno, io ho riposto tutte le mie speranze nel riconoscimento che le condizioni economiche dell'E.S.E. impongono un suo necessario autorevole intervento e nella benevola comprensione del Governo.

Benevola comprensione che il generoso popolo della Regione siciliana merita, quando si pensi che esso ha già recentemente dato, ancora come sempre, prova di assoluta fiducia al Governo che regge le sorti del nostro Paese, in un momento di fondata preoccupazione. Esso è quel popolo che ha sempre coltivato un vero profondo sentimento di italianità dimostrandolo nei momenti storici più disparati e più tristi come nella grande guerra, quando i fanti di Sicilia insieme a quelli di Sardegna seppero scrivere pagine di eroismo e di gloria difendendo palmo a palmo le nostre gloriose terre dell'estremo nord, primi nelle più sanguinose battaglie, primi a sacrificare la propria giovinezza nel santo ideale della difesa della Patria. Esso è quel popolo che non si è lasciato traviare neanche nei momenti di più appariscenti e lusinghiere promesse di un più fulgido avvenire economico, perchè la sua e la nostra Patria è una e soltanto una: l'Italia. Se

figli degeneri guardano verso orizzonti stranieri, verso sogni di internazionalismo violento e schiavista, noi non li malediciamo, non li condanniamo, certi come siamo che in loro subentrerà il sentimento patriottico atavico ravvedendoli e riportandoli a noi. È in nome di questo spirito di italianità mai mancato che io, onorevole Ministro, le chiedo ancora in nome dei miei conterranei, che quel tratto di mare dalla natura frapposto fra noi ed il resto dei nostri confratelli della terra ferma sia superato con i nuovi mezzi che la tecnica moderna ha posto oggi a disposizione dell'uomo; è in nome di questa italianità che io le chiedo la costruzione di un'arteria che congiunga direttamente e perennemente l'isola con il resto d'Italia. Un'arteria non solo nel senso materiale di via di comunicazione, ma una arteria nel senso anatomico, che cioè possa convogliare un più scorrevole flusso di sentimenti di amore e di comprensione fra noi italiani.

Questo sogno dei nostri padri, lei, onorevole Ministro, ha il dovere di realizzarlo. Sarà esso un ponte, un istmo o un'arteria vera e propria scavata nelle viscere della terra, non importa: questo lo dirà la tecnica; ma lei, onorevole Ministro, sia il primo a dare l'avvio a questa opera non soltanto gigantesca dal lato costruttivo, ma anche dal lato fraterno ed umano.

Noi vi chiediamo un'opera che è costruttiva perchè a realizzazione avvenuta darà un grande apporto economico di tempo e di mezzi. La Sicilia nel più grande mercato europeo, per la preparazione ormai matura del suo popolo, capace di sacrifici impensati, di volontà tenace, vorrà certamente essere presente col suo apporto di lavoro e di prodotti naturali, ma ha bisogno che le vie di comunicazione siano rapide e continuative così come rapido e incessante è il ritmo della vita moderna. L'arteria che unirà l'isola alla terraferma assicurerà questa rapidità e continuità di comunicazioni. Ecco perchè i siciliani sperano molto e seguono con ansia la progettazione di questa via che unirà indissolubilmente interessi e cuori di tutto il popolo italiano! Non starò certamente a stilare un altro ordine del giorno, onorevole Ministro, per impegnare lei a realizzare questa grande opera, perchè so quanto essa sia ardua ed il cammino della realizzazione cosparso di ostacoli, ma desidero il suo impegno di uomo intraprendente e volitivo quale ha dimostrato di essere, nel reggere il suo tanto delicato e complesso Dicastero; il suo impegno che questo grandioso problema sia posto tra quelli da realizzare al più presto e sia messa, da parte sua, tutta l'ansia che richiede una tale opera che certamente immortalerà colui che vorrà, che vorrà fortemente realizzarla. (*Applausi dal centro*).

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

B A R D E L L I N I . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la discussione di questi bilanci, che ha luogo quando sono stati già approvati quelli finanziari, assume un aspetto pleonastico, come è stato già rilevato tante volte, almeno dal punto di vista delle cifre, che non possono più subire variazioni di entità, ma soltanto eventuali spostamenti. E poichè fin a tanto che un più logico e razionale sistema di discussione e di approvazione — di cui si è a varie riprese annunciato lo studio — non sarà escogitato, non possiamo che assoggettarci allo stato di fatto esistente, ci facciamo solleciti a prospettare alcuni punti di vista e a presentare alcune proposte in questa sede di discussione affacciando anche alcuni problemi, sia pure in forma sintetica, perchè il Ministro veda di tenerne conto nel prossimo bilancio, ove la voce dell'opposizione, che questo Governo per la verità dimostra di tenere in così poca considerazione, sia in avvenire ascoltata.

Io penso che il Ministero di cui stiamo discutendo il bilancio, sia uno dei più importanti per i problemi che investe, particolarmente dal punto di vista economico e sociale. Gravitano infatti nell'orbita del Ministero dei lavori pubblici il problema della casa, dell'edilizia scolastica, della viabilità stradale, delle comunicazioni fluviali, della sicurezza del suolo, della difesa del territorio nazionale dalle acque dei fiumi e del mare.

Un Ministero quindi fondamentale per lo sviluppo economico e per la sicurezza sociale del Paese.

Ma se noi ci soffermiamo all'esame delle cifre, vediamo — ahimè! — quali scarsi mezzi vi sono dedicati da coloro che hanno la responsabilità di dirigere e di amministrare le branche dello Stato.

Il relatore al bilancio, nella sua diffusa, diligente, completa relazione, accenna a tutti questi problemi che riguardano il Ministero dei lavori pubblici. Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso presenta le seguenti risultanze riassuntive, messe a confronto con quelle relative all'esercizio precedente: una differenza in più di milioni 33.068,9, non tenendo conto dei fondi accantonati nel bilancio del Tesoro (milioni 12.490) per spese di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici che sono in relazione a provvedimenti legislativi in corso.

Le spese effettive previste per il presente esercizio finanziario sono così distribuite: milioni 23.712,50 per oneri di carattere generale, per servizio Amministrazione lavori pubblici; milioni 6.228 per manutenzione ordinaria delle opere esistenti. Quanto alle opere: milioni 48.430, per spese di carattere straordinario a pagamento immediato e concorsi e sussidi in un'unica soluzione (articoli 2-3-4 e 7 del disegno di legge relativo all'approvazione dello stato di previsione); milioni 28.430, per oneri straordinari per sistemazione, manutenzione, riparazione e completamento di opere stradali, marittime e idrauliche per nuove costruzioni ferroviarie, per l'edilizia statale, per opere igieniche, nonchè per intervento in caso di pubbliche calamità; milioni 17.000, per spese in dipendenza di danni bellici; milioni 2.500, per concorso dello Stato per costruzione di nuove chiese; milioni 500 invece per opere di pubblica utilità da eseguirsi a mezzo di cantieri-scuola; milioni 84.260, per spese di esecuzione di opere varie di carattere straordinario autorizzate da leggi particolari come da elenco delle leggi a pagina 3-4 dello stato di previsione; milioni 3.435, per opere pubbliche e contributi a pagamento differito (milioni 1.500 per la legge concernente l'edilizia scolastica e milioni 1.935 per gli articoli 5-6 del disegno di legge dello stato di previsione concernenti la riparazione di danni bellici ed opere varie; milioni 72.107,30, per spese determinate dall'incidenza delle annualità stabilite in base a limiti di impegno concessi in esercizi precedenti. Le spese effettive previste ammontano ad un totale di milioni 238.172,80.

L'incremento di milioni 33.068,9, che risulta rispetto alle previsioni del corrente esercizio finanziario, dipende principalmente dall'applicazione di provvedimenti legislativi.

Le variazioni si possono così riassumere: aumento di milioni 297,7 delle spese relative al personale in dipendenza principalmente dell'applicazione della legge 15 febbraio 1958, n. 46, concernente le nuove norme per le pensioni; aumento di milioni 369,5 delle spese relative ai servizi per previsto maggior bisogno; aumento di milioni 44 delle spese per la manutenzione di opere esistenti in relazione alle esigenze; aumento di milioni 29.000 delle spese per opere di carattere straordinario a pagamento immediato concernenti riparazioni di danni bellici, opere varie, opere di pubblica utilità da eseguirsi a mezzo di cantieri-scuola, nonchè contributi all'Azienda nazionale autonoma delle strade statali; aumento di milioni 3357,7 delle spese per annualità o semestralità per opere straordinarie in concessione e per contributi previsti da leggi speciali sull'edilizia scolastica, riparazioni, danni bellici ed opere varie.

Questo modesto incremento nel settore degli investimenti, che nel bilancio in esame assomma a miliardi 208 circa, risulta pari all'87,5 per cento della spesa complessiva, contro ai miliardi 165 degli esercizi precedenti, pari all'86 per cento, ma non è certo foriero di un particolare potenziamento dell'attività del Ministero dei lavori pubblici di fronte agli immensi compiti che gli stanno davanti.

E passo ad altro. Oggi, onorevole Ministro, mentre noi discutiamo questo bilancio, il Codice della strada da 16 giorni ha già avuto la sua pratica attuazione ed io non ho difficoltà a darle atto che in effetti un clima di maggiore responsabilità si è determinato sulle strade del nostro Paese. Mi consenta

però di dirle che questo clima si sarebbe potuto conseguire lo stesso anche senza il sacrificio di alcune modeste attività che una minore fretta e una maggiore ponderazione avrebbero potuto salvaguardare; perchè va bene salvaguardare l'incolumità e la vita dei cittadini, ma sarebbe stato meglio se insieme alla incolumità fisica di tutti si fosse salvaguardata anche quella economica di parte di questo tutto.

La Commissione 7ª del Senato ha discusso, come si suol dire, con l'acqua alla gola questo Codice, l'urgenza dell'approvazione del quale ci è stata prospettata in termini che direi drammatici, per modo che noi senatori, rassegnandoci ad approvarlo senza emendamenti, ci siamo resi responsabili, sotto un certo aspetto, della creazione di un documento imperfetto, in qualche articolo contraddittorio, con alcune disposizioni tecniche assurde ed inattuabili, e senza che le conseguenze economiche della sua applicazione fossero valutate da un organo costituzionale che pure è stato creato per valutazioni di questo genere: il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. Già oggi noi possiamo constatare come le limitazioni al carico degli automezzi che si è ritenuto opportuno fissare abbiano avuto il loro non favorevole effetto coll'aumento dei noli, ed un altro ne avranno nel lato della pericolosità coll'immissione di un maggior numero di autotrasporti sulle strade per il trasporto dei precedenti quantitativi di merci.

Comunque, ripeto, non possiamo fare a meno per il momento di prendere atto dell'atmosfera di « Befana del vigile » che si è determinata tra automobilisti, vigili e pedoni, atmosfera che speriamo perduri. Direi quasi che fra autista e pedone, per il momento, quello che assapora maggiormente i vantaggi del Codice è il pedone che particolarmente nei passaggi « zebrati » delle città ostenta un certo scanzonato menefreghismo, di fronte alla cortesia ed alla disciplina degli automobilisti che appaiono disciplinati nelle precedenze e negli incroci.

Una cosa mi consenta di prospettarle, onorevole Ministro: la necessità che tanto il Codice che il regolamento, composto il primo di ben 147 articoli ed il secondo di 607, siano resi a conoscenza del pubblico in una edizione molto economica, se non si vogliono distribuire gratuitamente agli utenti della strada, perchè il pubblico ne possa con maggiore facilità prendere cognizione, in quanto non penso certamente che esso possa farlo attraverso quell'edizione dal costo di mille lire, di cui vediamo la *réclame* su tutti i giornali.

Altro argomento sul quale ritengo utile richiamare la sua attenzione è quello della limitazione nei giorni festivi della circolazione degli automezzi pesanti, che è stata telegraficamente confermata ai prefetti in questi giorni. Io non discuto il provvedimento; rilevo però che non potrà che mantenere la agitazione degli interessati che ne sono le vittime. Io le prospetto almeno il fatto che ragioni di equità, se il provvedimento sarà mantenuto, impongono che gli autotrasportatori siano alleggeriti del carico fiscale di cui sono aggravati per la loro attività. Il loro accertamento infatti è fatto sui 356 giorni annui. Ora, se, tra domeniche ed altre festività, il loro lavoro è solo di 300 giorni, giustizia vuole che in proporzione sia ridotto il peso tributario. Io sono certo che ella, onorevole Ministro, che con tanta durezza si è espresso contro la fiscalità esosa dei Comuni, perchè pretendono di imporre l'imposta di consumo sui materiali impiegati per la costruzione delle autostrade in concessione, sarà sensibile a questa eventuale rivendicazione degli autotrasportatori e, nell'ambito della sua competenza, non vorrà ostacolare la loro richiesta.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Lei sa che in Francia circolano soltanto di notte?

B A R D E L L I N I . Un grave errore contenuto nel Codice è quello di non aver lasciato delle facoltà alle autorità locali per decidere, in determinati casi, autonomamente della circolazione di autotrasporti non conformi alle prescrizioni del Codice circa il carico di questi mezzi. È evidente che vi sono caratteristiche diverse da regione a regione, che necessariamente non comportano provvedimenti uniformi. Un sovraccarico su strada montana è senz'altro pericoloso, ma non lo è affatto in pianura.

C O R B E L L I N I . Non siamo affatto d'accordo. È pericoloso per la costruzione. Non è possibile ammettere tecnicamente che un veicolo abbia un sovraccarico arbitrario.

B A R D E L L I N I . Lei nella sua risposta dirà tutto quel che vuole. La prego, prenda nota e risponda in quella sede; sono rilievi di un certo fondamento.

Un sovraccarico su strada montana è senz'altro pericoloso e può non esserlo affatto in pianura. Nella mia provincia, Ferrara, che produce un quarto della produzione nazionale di bietole da zucchero e nella quale prossimamente 15 zuccherifici entreranno in funzione, in un periodo di 60 giorni dovranno essere trasportate tutte le bietole prodotte. Il trasporto avviene su strade comunali e provinciali, quindi di non grande traffico. Ebbene, gli agricoltori sono già ora vivamente preoccupati, perchè nessun autotrasportatore vuole ancora fare dei contratti, in quanto che la limitazione del carico ha indotto la categoria a studiare la maggiorazione del nolo affinchè l'autrasportatore non risulti passivo. Gli agricoltori vedono già così profilarsi una maggiore spesa, della quale non potranno rivalersi e, oltre a ciò, è prevedibile che noi avremo fino alla fine della campagna saccarifera, per il trasporto di queste bietole e per le polpe che ne derivano, tutte le strade ingolfate per il maggior numero di veicoli che circoleranno, con le conseguenze che sono facili a prevedere. Era opportuno, secondo me, lasciare qualche autonomia, sia pure con il limite dell'autorizzazione dal centro, e penso che sulla nuova disciplina del Codice, particolarmente per gli effetti economici che potranno aversi, sia necessario sentire il parere dell'organo costituzionale, il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

G E N C O , *relatore*. Allora il Parlamento che ci sta a fare?

B A R D E L L I N I . E allora che ci sta a fare il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro? Era inutile farlo!

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Lei parla di un argomento dove non è nemmeno concepibile di lasciare una latitudine, perchè, se una macchina è collaudata per un carico, è un delitto soltanto parlare di aumentare il carico, in quanto si mette a rischio e pericolo non soltanto la circolazione, ma anche quel disgraziato che conduce la macchina.

B A R D E L L I N I . Fino adesso le macchine hanno sempre portato tre o quattro volte più del carico stabilito e questo non ha mai determinato alcun inconveniente.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Lo dice lei. Guardi i morti; e le assicuriamo che non tollereremo...

B A R D E L L I N I . Lo vedremo. Su questa questione dovrà essere lei a cedere. (*Commenti dal centro*). Del resto eravamo tutti d'accordo in *camera caritatis* su queste cose. Poi ragioni...

G E N C O , *relatore*. Per il sovraccarico mai, perchè ho visto io un incidente...

B A R D E L L I N I . Passo ora ad alcune considerazioni sul problema della casa. Questo problema è già stato trattato con una certa ampiezza nell'altro ramo del Parlamento e io non intendo qui dedicarvi molto tempo. Penso che siamo tutti d'accordo nel considerare che il problema della casa per i suoi riflessi sullo sviluppo etico e fisico del cittadino assume ormai un carattere, per cui i Governi debbono sempre più intervenire proclamando, realizzando e finanziando costruzioni edilizie. Se per le classi abbienti infatti quello della casa non è da considerarsi un problema, non così può dirsi per le classi povere e meno abbienti, per le quali il costo della pigione incide così profondamente sul salario. Ella, onorevole Ministro, rispondendo nel giugno scorso alla Camera ai diversi deputati che erano intervenuti su questo argomento si è trovato concorde nel riconoscere questi punti: la limitatezza degli interventi statali, la lentezza delle procedure che i singoli provvedimenti sono obbligati a seguire prima di poter arrivare alle realizzazioni, necessità di un coordinamento delle molteplici attività nel campo delle opere pubbliche.

È un'affermazione di dinamismo questa che ci trova concordi, quando naturalmente questo dinamismo non si risolva col colpire e col sacrificare altre utili disposizioni vigenti. Con questa riserva noi siamo d'accordo sulla unificazione legislativa in materia di edilizia economica e sovvenzionata con la promulgazione di un nuovo testo unico. Siamo d'accordo per un riordinamento degli enti che realizzano la politica di intervento dello Stato in questo settore e sulla eliminazione di inutili e dannosi duplicati che pesano con le loro sovrastrutture e impediscono l'unificarsi del volume di costruzioni-base essenziali per la riduzione dei costi. Qualcuno ha accennato anche alla creazione di un'azienda autonoma della casa così come si creò la Azienda autonoma della strada con risultati soddisfacenti. Secondo noi i nomi non contano, quello che conta è la sostanza ed è alla sostanza che mirano e sperano coloro che, disponendo di un basso reddito, vedono avvicinarsi con preoccupazione la fine del blocco sugli affitti. Io richiamo a questo proposito, onorevole Ministro, la sua attenzione sulla funzione che in questa circostanza e in questo campo possono ancora svolgere gli Istituti autonomi per le case popolari, purchè naturalmente questi Istituti non seguano l'esempio di quello della mia città, che, proprio alla vigilia dello sblocco degli affitti, con un atto inconsiderato e prendendo a giustificazione la modestia degli affitti praticati fino ad ora, ha proceduto ad un proprio piano finanziario intimando alle diverse categorie dei suoi inquilini aumenti di pigione che vanno dal 132 al 220 per cento. E ciò è inaudito, signor Ministro, perchè questo atto, ripeto, inconsiderato, per il momento in cui è stato compiuto, non può non avere che sfavorevoli ripercussioni sulle pigioni, perchè evidentemente i proprietari di case, che fino ad ora hanno dovuto sottostare ai limiti del blocco delle case, alla fine del blocco cercheranno una facile giustificazione agli iperbolici aumenti che potranno anche chiedere, basandosi sull'esempio autorevole dell'Istituto autonomo delle case popolari di Ferrara. Questo non lodevole consiglio di amministrazione, per avere la sua approvazione, onorevole Ministro, su quanto ha proposto, le ha prospettato un piano con degli aumenti del 78 per cento, per la manutenzione, e la misura del 78 per cento si poteva anche comprendere, quantunque gli amministratori precedenti avessero fatto degli aumenti del 20, al massimo del 50 per cento. Ma siamo poi arrivati fino al 230 per cento ed ho qui numerose ingiunzioni inviate a questi inquilini.

Tra le altre cose lei sa, onorevole Ministro, che, oltre all'inopportunità del momento, il piano non doveva essere fatto perchè per legge l'Istituto autonomo dovrà cedere l'80 per cento dei suoi appartamenti agli inquilini ed eventualmente a quelli che non acquisteranno la casa, solo a quelli, si potranno applicare le maggiorazioni per il basso fitto ed eventualmente per la manutenzione del locale. Quindi questa decisione è stata molto inopportuna, soprattutto per il momento in cui è stata presa e ricordo che gli inquilini colpiti da questo aumento sono modesti pensionati, impiegati dello Stato, tutta gente minuta e pacifica che non ha però voluto assoggettarsi a questa ingiunzione. Il provvedimento era stato preso con effetto retroattivo, poi il Consiglio di amministrazione lo ha mandato in vigore dal 1° luglio, ma a quella data nessun inquilino dell'ente autonomo si è presentato a pagare la maggiorazione della quota.

Vorrei pregare l'onorevole Ministro di voler esaminare la questione con la dovuta serenità, per riparare ad un'ingiustizia e per evitare i riflessi che la decisione potrà avere prossimamente quando cesserà il blocco degli affitti.

Sul problema delle strade un ampio dibattito si è già svolto alla VII Commissione in occasione dell'esame del disegno di legge numero 537 per la sistemazione, l'adeguamento e il miglioramento delle strade statali. Senonchè la discussione, più che dal piano delle strade, è stata assorbita, per la più gran parte, dal famoso articolo 6 della legge, con il quale articolo si tendeva a togliere ai Comuni il diritto di imporre l'imposta di consumo sui materiali da costruzione impiegati nella costruzione di autostrade in concessione.

La discussione, sempre serena, anche se vivace, si è conclusa con un temperamento mediante il quale si è salvaguardato l'interesse

dei Comuni con il riconoscere ad essi il diritto di percepire, in unica soluzione, all'atto della costruzione, un'imposta di 1 milione 250 mila lire per ogni chilometro calcolato sull'asse del tracciato e comprensivo dei materiali per gli edifici e le opere accessorie per le autostrade a carreggiata unica; per i raddoppi la misura è ridotta a 800 mila lire al chilometro.

Con questa richiesta noi dell'opposizione, che troppo spesso e con tanta leggerezza siamo accusati di fare con i nostri rilievi e con le nostre proposte opera ostruzionistica, confortati anche in questo dagli espliciti riferimenti della Commissione finanze e tesoro del Senato, nei quali riferimenti era affermata la necessità di non ledere i diritti acquisiti dai Comuni, abbiamo tutelato l'interesse dei Comuni stessi, soprattutto di quelli più poveri, i Comuni della montagna, per i quali si spendono tante parole e si versano tante lacrime amare, ma ai quali, con l'articolo 6 della legge n. 537, si era tentato di togliere uno dei pochi introiti di cui possono godere per effetto del testo unico della legge sulla finanza locale.

Ma se la discussione su questa legge, invece che svolgersi principalmente sulla questione tributaria, avesse potuto estendersi su tutti i problemi che il disegno di legge fa sorgere, è evidente che il dibattito avrebbe servito a far mettere in luce aspetti nuovi e nuove necessità, come stanno a dimostrare i molteplici ordini del giorno presentati e riflettenti le richieste delle diverse regioni, ed accolti come raccomandazione dal Ministro, anche se poi sappiamo come purtroppo le raccomandazioni vanno a finire.

Comunque lei sa, onorevole Togni, che proprio in questi giorni è in atto in Piemonte una grande manifestazione di protesta perchè Torino non è stata inclusa in questo piano.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Bisognava che dicessero quale altra dovevano togliere.

B A R D E L L I N I . Non è un rimprovero. Dico che evidentemente dovremmo fare un nuovo piano, che dovrà inquadrare il problema di tutta la viabilità, quella stradale, con quella della navigazione aerea, marittima, fluviale, per fare un tutto armonico, naturalmente nei limiti in cui tutto questo sarà consentito e sarà possibile dal punto di vista tecnico.

È evidente, onorevoli colleghi, che s'impone la pianificazione dell'amplificazione della rete stradale nazionale e la pianificazione della rete autostradale, ma con la visione di quello che sarà un immediato futuro, con il vertiginoso sviluppo della meccanizzazione che renderà il traffico stradale un fenomeno pauroso.

Già oggi che la strada è il principale mezzo di comunicazione interna il problema come tutti sappiamo è assai grave.

L'attuale inefficienza della rete di navigazione fluviale, che perdurerà ancora qualche anno, non può alimentare la speranza di avere, insieme con un costo equilibrato dei noli di trasporto, un meno preoccupante ingolfamento stradale; ingolfamento aggravato anche dal fatto che il trasporto di liquidi e di gas di varia natura avviene con automezzi, invece che a mezzo di tubazioni a pressione, come è stato fatto già per il metano.

Ecco quindi che un organico piano stradale dovrà seriamente considerare lo stato di fatto esistente, e, per garantire una velocità adeguata alle conquiste della tecnica mantenendo il costo delle opere a prezzi non iperbolici, i nostri tecnici dovranno valutare, anche alla luce delle esperienze in atto, se le autostrade per il complesso di opere d'arte che comportano, rappresentino la soluzione migliore.

È evidente che in un Paese come il nostro, ove il tipo di automezzo più corrente è rappresentato dalle macchine a costo economico, i proprietari di queste macchine eviteranno il più possibile di servirsi di autostrade che necessariamente comporteranno un pedaggio eccessivamente costoso, tanto più se si considera che il costo delle autostrade ha già oltrepassato di molto, specialmente nel tratto appenninico, il livello di spesa che era stato preventivato.

Ed è facile profetizzare, come gli stessi rilievi dell'A.N.A.S. e dell'E.A.M. segnalano già, che il traffico si intensificherà accentua-

tamente attorno alle città, perchè le autostrade non saranno tanto gradite ai possessori di automezzi che, già colpiti notevolmente dalle tasse di circolazione e dall'imposta sui combustibili, non sopporteranno il forte pedaggio che comporterà l'uso di esse autostrade. Oggi il Paese si trova davanti alla necessità di impegnarsi in un notevole sforzo finanziario per aggiornarsi dal punto di vista delle strade, e deve constatare come le realizzazioni stradali di anteguerra, che tanto furono decantate, non siano state che delle opere anguste, niente affatto proiettate nel tempo, se, per corrispondere allo scopo per cui erano state progettate, a brevi anni di distanza hanno bisogno di tanto radicali rimaneggiamenti. Ecco quindi come, al lume di queste considerazioni, appaia evidente che la soluzione del problema stradale italiano non possa essere demandata solo all'entusiasmo, all'improvvisazione e al dinamismo degli uomini di Governo, ma richieda invece un piano razionale e studiato da valenti tecnici, se non vorremo che fra brevi anni la Nazione sia di nuovo posta di fronte a problemi che tanto profondamente incidono sulla sua economia.

Ed ora passiamo ad altri argomenti. Secondo il mio modesto parere, tre sono i più urgenti problemi del nostro Paese che dovranno essere oggetto della particolare cura dello Stato attraverso il Ministero dei lavori pubblici e cioè: le comunicazioni fluviali, oltre che le comunicazioni stradali, e la difesa dalle acque, come esondazioni dei fiumi, rotta degli argini, mareggiate ed erosioni marine.

Sono problemi questi che hanno riflessi sulla vita nazionale, e mentre i due primi sono legati al suo sviluppo economico, l'ultimo, quello della difesa dalle acque, è legato alla preservazione e conservazione di quanto economicamente è stato conseguito; e questo è di particolare gravità, perchè rappresenta la spada di Damocle che è sospesa perennemente sul nostro Paese, di cui minaccia la normale esistenza oltre che, ripeto, le conquiste economiche raggiunte.

Oggi, poichè la navigazione interna si avvia nel nostro Paese a una fase decisiva, non c'è che da attuare la legge in vigore perchè sorga la linea Cremona-Milano e, alla fine del prossimo anno, o tutt'al più nella primavera del 1961 la linea Porto Garibaldi-Ferrara sarà un fatto compiuto. Navi di oltre 1200 tonnellate di portata potranno arrivare a Ferrara ed entrare in porto, arrivare a Pontelagoscuro e risalire il Po fino a Mantova e Cremona, come dimostrano i viaggi consecutivi che da anni si svolgono, partendo da Venezia. L'ingresso via Porto Garibaldi-Ferrara agevolerà il cabotaggio adriatico per la possibilità di penetrazione in Val Padana, senza la necessità di trasbordi. Questa possibilità, mentre ci fa rimpiangere di non poter raggiungere ancora Milano, crea per contro la necessità della risistemazione del canale Volano che da troppi anni è abbandonato e privato di ogni manutenzione. E poichè, con il completamento dei lavori in corso a Valle Lepri e nelle vicinanze, la via di Porto Garibaldi è aperta, è auspicabile che la manutenzione straordinaria sia fatta ora, prima della apertura, per non avere poi opere compiute, e che sono costate tanto lavoro e tanta attesa, che non si possono utilizzare subito per la deficienza di opere preesistenti, lasciate decadere per incuria.

In questo campo vi sono state delle promesse e sarà necessario mantenerle con i fatti. Se questi fatti saranno compiuti tempestivamente potranno dar modo ai nostri lavoratori disoccupati di avere molto pane nel prossimo inverno. Le spese per la navigazione interna non sono ritenute, da troppi ancora, redditizie, in quanto non sarebbero recuperabili contabilmente attraverso pedaggi o tassazioni. Ma gli esempi che ci vengono da altri Paesi provano proprio il contrario, e cioè che le spese fatte per canali e sistemazioni di fiumi hanno ora il loro miglior rendimento nell'incentivo al sorgere di nuove industrie e di attività commerciali, che nella via di acqua trovano il mezzo più economico per i movimenti delle merci e non solo per quel cosiddetto movimento di massa di tutte le merci in genere.

È questa attività in potenza che deve spingere lo Stato ai lavori necessari per la creazione delle premesse per il sorgere di nuove attività, che assorbano sempre maggiore mano d'opera e che arricchiscano il

patrimonio nazionale. Concludendo su questo argomento, onorevole Ministro, noi riaffermiamo che tra gli elementi più importanti, che costituiscono l'ossatura fondamentale, che a noi sta particolarmente a cuore, dell'idrovia padana (Torino, Novara, Milano, Cremona, Adriatico, con la trasversale Genova-Lago Maggiore e nella quale la Locarno-Venezia è ovviamente contenuta), devesi considerare il medio ed il basso corso del Po (da Piacenza-Cremona alla conca di Volta Grimana). Questo tronco non solo rappresenta l'elemento equilibratore per eccellenza delle utenze idroviarie fra le grandi regioni contermini (Lombardo-Veneto a sinistra, Emilia a destra), ma evita inammissibili monopoli che insorgessero per altre ventilate soluzioni e sta conseguendo un rapido progressivo consolidamento tecnico della richiestagli funzione idroviaria. Quindi, se i lavori in corso saranno condotti senza ingiustificabili remore, ma con la speditezza che soprattutto la sicurezza del fiume esige, entro due o tre anni l'intero tronco del Po da Cremona alla conca di Volta Grimana sarà percorribile con natanti sino a ml. 2,50 di pescaggio cioè da 1.000 a 1.300 tonnellate. Ed è proprio per questo motivo che, onorevole Ministro, sarebbe ormai giunto il momento di sostituire con ponti fissi i residui ponti in chiatte, che ostacolano gravemente il traffico terrestre e fluviale.

Recentemente, cioè il 4 luglio corrente, a Venezia, alla presenza del rappresentante del Governo nella persona del Sottosegretario Gatto, il Convegno della navigazione interna ha sollecitato al Governo l'approvazione di un disegno di legge che statuisca la organicità della linea navigabile dell'idrovia padana, secondo il tracciato Torino-Novara-Milano-Adriatico, con la trasversale Lago Maggiore-Mar Ligure. Analoga sollecitazione è stata fatta anche in un Convegno tenutosi per iniziativa della Camera di commercio di Milano, anche in considerazione degli sviluppi in atto o futuri del Mercato comune.

E passo da ultimo al problema della difesa del territorio nazionale dalle rotte dei fiumi e dalle erosioni marine, argomento, questo, che, pur interessando in misura preminente la Valle Padana, riguarda tutta la Italia; e se io richiamo l'attenzione del Senato su di esso non è perchè rappresento un collegio di questa regione (chè tutti noi qui dobbiamo rappresentare l'Italia), ma perchè tutti i problemi della Valle Padana assumono necessariamente un aspetto nazionale, tanto se ci riferiamo alla rete stradale quanto a quella fluviale.

Nella Valle Padana hanno dominato per secoli diverse signorie e principati che reggevano minuscoli Stati, ed è forse questa la ragione prima per cui le opere di difesa dalle acque dei fiumi che percorrono la ubertosa e ricca regione, essendo sorte in anni remoti e completate gradualmente per l'opera dei proprietari — tesi a difendere i loro raccolti — senza avere poi avuto una sistemazione unitaria nel tempo da parte di quegli Stati, non danno, in caso di piene eccezionali, quella tranquillità a cui gli abitanti avrebbero diritto. E dopo le tragiche alluvioni del 1951 e del 1953, con le rotture degli argini del Reno e del Po, e quelle successive alla foce del Po, anche se di minor ampiezza delle prime, non appena trascorso il periodo estivo — quando la stagione incomincia ad essere inclemente — le popolazioni rivierasche dei fiumi si mettono in istato d'allarme, perchè incominciano a paventare nuove sciagure e nuovi disastri. E vivono ore angosciose, cessando ogni lavoro ed ogni attività.

Ora bisogna dimostrare coi fatti che si tende nel tempo ad impedire tutto ciò, perchè la tecnica e la scienza affermano che si può impedirlo.

Questa battaglia contro le forze devastatrici della natura è di quelle che l'uomo può, se vuole, vincere per sempre.

Sistemare razionalmente dal punto di vista idraulico la Valle Padana significa anche risolvere un grandioso problema sociale, perchè continuando con un complesso di opere la via alla bonifica fondiaria, alla irrigazione, alla trasformazione agraria, oltre a dare sicurezza di vita, si porteranno ad un più alto benessere le popolazioni.

Io non voglio qui riferirmi a problemi particolari di questa sicurezza. Non voglio accennare ai progetti che altre assemblee e

convegni di competenti hanno prospettato e concretato. Io voglio solo portare all'attenzione del Senato il ricordo di uno stato di fatto che deve sempre tenerci vigilanti.

Oggi, a pochi anni di distanza dalla tragica rotta di Occhiobello, che per un attimo fermò il cuore del Paese e in seguito alla quale sembrava che in Italia nessuna opera dovesse passare davanti al rafforzamento dei fiumi, il problema è rimasto vivo in particolare solo presso le popolazioni rivierasche, mentre si è lentamente attenuato negli organi dello Stato.

Solo la voce inascoltata dell'onorevole Merlin, insieme con la nostra, si fa ogni tanto sentire: voce clamante in deserto. Io non voglio qui negare quello che si è fatto dopo le alluvioni che hanno colpito la Valle Padana: Magistrato del Po, cavo napoleonico e legge sui fiumi; ma non è con provvedimenti frammentari e stanziamenti insufficienti che si potrà conseguire la sicurezza cui tutti aspiriamo, bensì con la soluzione di questi problemi nel loro insieme con un grande progetto a carattere nazionale che in primo luogo non abbia riguardo per il sacrificio degli interessi minori di fronte allo interesse maggiore e poggi sulla devoluzione da parte dello Stato di una notevole e duratura parte delle sue entrate a questo preciso scopo.

Non basta assumere iniziative confuse e disordinate, e quindi inorganiche ed enormemente dispendiose, solo quando si verifica l'episodio terrificante.

Esiste, presso il Ministero dei lavori pubblici, sin dalla fine del 1951, un vasto rapporto di notevole interesse su questo argomento, e contributi notevoli, inoltre, vi hanno portato oltre che il Consiglio nazionale delle ricerche in un convegno del 1952 a Milano, i convegni di Mantova, di Rovigo e di Ferrara, tutti ad altissimo livello. È stato sostenuto che il Paese può e deve dedicare al problema della disciplina delle acque, in modo costante, per un trentennio almeno, l'1 per cento del proprio reddito collettivo, cioè circa un centinaio di miliardi all'anno. Tremila miliardi di lire in un trentennio. Questa cifra certamente notevole che il popolo italiano dovrebbe imporsi, mentre consentirebbe questa grande opera di difesa nel termine di una generazione, sarebbe anche economicamente redditizia solo che elevasse l'importo del reddito agricolo complessivo del 5 per cento annuo, ciò che i competenti ritengono probabile.

Questo è il programma che dovrebbe proporsi e attorno al quale dovrebbe spendere ogni energia un Ministro che volesse inserirsi nella storia del proprio Paese.

Bisogna, a questo proposito, onorevoli senatori, che noi ci rendiamo ben conto che se si continuerà in questo campo con la sola ordinaria manutenzione, non programmando le opere straordinarie che si impongono e che concordemente i tecnici hanno suggerito, noi non potremo procedere e non creeremo mai nulla di nuovo che ci dia garanzia di un'efficace difesa.

Un piano a lunga scadenza a scopo preventivo, quale che sia il costo che ne risulta, è sempre meno oneroso per la collettività di una serie di programmi improvvisati sotto lo stimolo delle sciagure e con la visione dei dolori che soffrono le popolazioni che ne sono colpite.

E quanto io dico, onorevole Ministro, è sotto l'impressione dell'ultima inondazione della primavera scorsa subita dal Delta ferrarese. Mesola, capoluogo, è riuscita a salvarsi mercè l'opera degli uomini e dei mezzi che vi furono impegnati a profusione, ma tutto il suo territorio produttivo è stato sommerso. Goro, la più grande frazione, è rimasta sommersa dalle acque ed i suoi abitanti — per la maggior parte pescatori — sono stati costretti a cessare ogni loro attività, ogni loro occupazione, riuscendo con grandi stenti, con grande fatica a salvare dalle acque i loro miseri beni, gli animali da cortile, qualche suppellettile, eccetera, per poi doverli sacrificare all'avidità di speculatori sciacalli, che non mancano mai di piombare nei luoghi ove la sciagura, ad intermittenza, si abbatte, per poter approfittare delle condizioni di maggior miseria in cui vengono improvvisamente a trovarsi coloro che ne sono colpiti.

Ma se la popolazione che si dedica ad attività varie, estranee all'agricoltura, ha potuto in qualche modo, malamente, riprende-

re un certo ritmo di vita e di lavoro, non così può avvenire per tutti coloro — e sono la maggior parte delle popolazioni — che si dedicano alle attività agricole: gli assegnatari del Delta, i braccianti, gli artigiani.

È già stata qui convenientemente illustrata a suo tempo la condizione degli assegnatari del Delta, la cui situazione economica, in particolare quella degli assegnatari del Mesolano, credo non sia ignota agli onorevoli senatori, perchè, ripeto, non è mistero per nessuno che gli assegnatari di Mesola sono quelli in condizioni più disagiate. Il 75 per cento dei 360 assegnatari ultimamente alluvionati, ancora prima che la disgrazia li colpisse, erano indebitati, come si suol dire, fino al collo: nei confronti della amministrazione dell'Ente, nei confronti delle cooperative-case, per i servizi, nei confronti dei Consorzi agrari, nei confronti dei commercianti di alimentari, di questi eroici piccoli operatori economici che in quelle località adempiono ad una utilissima funzione di distributori di derrate a credito.

Gli assegnatari del Mesolano non mangiano la minestra tutti i giorni, il 15 per cento dei loro figli non frequenta le scuole per mancanza di indumenti decenti, di scarpe, oppure di libri.

Questo, onorevoli senatori, è il quadro esatto della situazione degli assegnatari nel Mesolano in periodo normale e quindi è facile immaginare qual'è la condizione nella quale si sono trovati e si trovano quando, prosciugati i terreni dalle acque e ritornata la normalità, hanno davanti la prospettiva di almeno un anno di improduttività dei loro fondi.

L'ultima inondazione ha invaso circa 6.000 ettari e 300 poderi. Fortunatamente, con il concorso di tutti, assegnatari, popolazione, militari e vigili del fuoco, inviati subito sul posto, tutti i 2.600 capi di bestiame dei poderi sono stati posti in salvo e ricoverati nelle aziende delle località viciniori, non colpite dall'inondazione.

È tutto quello che è rimasto agli assegnatari, perchè ogni altra cosa, il grano, le suppellettili ed i capi di vestiario sono stati resi pressocchè inutilizzabili dall'acqua. Oltre a ciò vi è la triste realtà dei seminativi perduti, dei vigneti o delle piante morte per asfissia, la necessità di un lungo periodo di tempo per la lavatura del terreno con acqua d'irrigazione per poterlo dissalare, di rifare le arature ed i nuovi piantamenti, di ridare, insomma, nuovamente la fecondità a questi fondi.

Mi giunge proprio stamane la notizia che quella povera gente sta facendo il suo calvario per avere un po' di lavoro. Sono stati appaltati lavori, ma saranno eseguiti con mezzi meccanici e quindi la popolazione non avrà la possibilità di parteciparvi. Oggi quella povera gente che era stata l'oggetto della riforma fondiaria, con la quale non aveva di gran che migliorata la propria sorte, ma aveva almeno avuto una casa decente per abitarvi, non ha neanche la gioia di potersi godere in pace la propria casa, perchè ad ogni rottura di stagione è sempre sotto l'incubo dell'alluvione.

E la sorte recente di Goro è la sorte che in questi ultimi anni hanno subìto tutte le popolazioni rivierasche del Delta ferrarese e polesano, che da qualche anno vedono sempre il loro lavoro, la loro opera ed i loro beni distrutti dall'irrompere delle acque e che vivono nel modo che ognuno di noi può immaginare, con lo scarso sussidio che lo Stato concede. Sono questi i problemi di fronte ai quali le varie popolazioni del Delta ferrarese e polesano vengono a trovarsi dopo ogni inondazione. E le zone più colpite sono quelle già oggetto della riforma, che è costata immensi sacrifici al popolo italiano. È lecito che un tale immenso patrimonio, con le popolazioni che lo sovrastano, debba rimanere indifeso ed ogni anno debba correre gli stessi pericoli, subire gli stessi danni per riparare i quali si profondono poi miliardi? Non sarà meglio destinare questi miliardi ad un organico piano di difesa?

A ciò aggiungasi — e questo non è certamente ignoto all'onorevole Ministro — che le spiagge ferraresi dell'Adriatico, insieme con le spiagge romagnole, sono in continua erosione. In taluni punti del litorale ferrarese la corrosione marina ha così indebolito la zona protettiva che non si fa dell'allarmismo paventando eventi ben più gravi di quelli già avvenuti.

Sulle condizioni di erosione del litorale adriatico ci siamo già intrattenuti discutendo precedenti bilanci. Voglio ricordare che nella piccola Olanda, parecchi anni fa, noi abbiamo assistito allo spettacolo dei vecchi « Polders » invasi dal mare: ciò deve indurci a riflettere che gran parte dei terreni ferraresi, oltre che vaste zone del Delta padano, sono come delle immense oasi contese al mare, e che il mare, nella sua furia smisurata, potrebbe nuovamente strapparci, ove sul serio non si pensi subito a dare inizio alla costruzione di efficaci ripari con il programma organico che i tecnici hanno da tempo suggerito. Ed è inutile nascondere la testa sotto l'ala per non vedere il pericolo, perchè il Delta polesano e padano non potrà avere sicurezza e tranquillità fino a che una difesa a mare non si estenda da Chioggia a Porto-Garibaldi. Finchè a ciò non si sarà provveduto, altre disastrose sciagure saranno sempre possibili, e la popolazione del Delta vivrà sempre sotto l'incubo di quelle che potranno essere le conseguenze delle alte maree.

Io ho voluto ricordare le condizioni di Mesola perchè ne vivo molto da vicino il dramma, ma è evidente che il problema da me prospettato è di ben più vasta portata, è un problema che riguarda altre regioni d'Italia, è un problema di volontà, di organizzazione, di unità nell'amministrazione dei mezzi a disposizione, di unità nei provvedimenti legislativi. È soprattutto, e lo ripeto, un problema che nella scala delle priorità dovrebbe occupare il primo posto.

Un Paese, messo nella necessità di difendersi continuamente dall'erosione della propria montagna e dalla perenne inondazione dei fiumi, non può avere esitazioni nelle proprie scelte, soprattutto quando le sue risorse sono limitate. I suoi organi dirigenti quindi non possono assumersi la responsabilità di ritardare questa immensa opera di difesa da un pericolo reale incombente, per dedicare la più gran parte di queste poche risorse ad altre difese da pericoli ipotetici e dai quali ci si può difendere soprattutto con una saggia politica di amicizie e di neutralità. Questa, onorevoli colleghi, è la battaglia nella quale noi vorremmo che il Paese fosse continuamente tenuto con l'arma al piede, impegnando tanti uomini validi nel braccio e nella mente, che oggi vivono in ozio, per dedicarli a queste redditizie attività. Battaglia dalla quale uscirebbero non curvi e cupi di disperazione, ma vincitori senza spargimento di sangue, senza strascichi di odio e desiderio di rivincita; battaglia che vedrebbe certamente tutti i cittadini del nostro Paese finalmente affratellati, compiere, una grande opera di difesa, di lavoro, di benessere e di pace. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

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

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anche quest'anno, pur elevandosi a 238 miliardi, il bilancio dei lavori pubblici ricalca le caratteristiche che lo contraddistinguono da alcuni esercizi: insufficienza di stanziamenti in rapporto ai compiti ordinari di istituto; insufficienza di fondi in rapporto alle esigenze per gli eventi di carattere eccezionale che purtroppo affliggono frequentemente il nostro Paese. Io non mi soffermerò molto sulle cifre del bilancio, anche perchè il collega che mi ha preceduto ne ha già fatto un'analitica esposizione. Mi limiterò ad alcune cifre globali che valgono in modo particolare a caratterizzarlo. Escludendosi, infatti, nell'articolazione del bilancio gli oneri di carattere generale, che ammontano a 23 miliardi e 712 milioni, i fondi per le manutenzioni, che rimangono nei limiti modesti di 6 miliardi e 228 milioni, gli stanziamenti in annualità per impegni precedenti, cioè per opere che sono state eseguite negli esercizi scorsi o che sono tuttora in corso di svolgimento, e che ammontano a 72 miliardi e 107 milioni, le disponibilità effettive del bilancio per nuove opere a totale carico dello Stato con pagamenti immediati e per concorsi e sussidi in unica soluzione, riferentisi a leggi organiche, si limitano a 48 miliardi e 430 milioni. Questa è la cifra sulla quale vi prego di soffermare la vostra attenzione, perchè è in effetti l'unica somma veramente a disposizione del Ministro per opere in esecuzione diretta, che

gli consenta di procedere a nuove attività costruttive. Vi è poi il complesso degli stanziamenti che si riferiscono a leggi speciali, che ammontano a 84 miliardi e 260 milioni e che comprendono, tra le altre, l'incidenza annuale di 10 miliardi per determinate opere idrauliche e l'altra, anch'essa di 10 miliardi, destinata all'A.N.A.S. per l'esecuzione del primo programma autostradale; cioè praticamente si tratta di finanziamenti, suddivisi in vari esercizi, per l'esecuzione di determinate opere che in questo o negli anni futuri avranno il loro compimento.

Inoltre, per nuove opere da realizzare con contributi in annualità sono previsti soltanto 3 miliardi e 435 milioni.

Su queste poche cifre globali, si possono fare le seguenti osservazioni: 1) che solo un aumento di 10 miliardi, rispetto allo esercizio scorso, si è ottenuto per il gruppo delle opere in unica soluzione, che costituiscono l'attività prevalente del Ministero; 2) che immutato è rimasto lo stanziamento per le riparazioni dei danni di guerra, e ciò è quanto mai increscioso perchè, con il ritmo di 17 miliardi all'anno, occorreranno alcune decine di esercizi ancora prima di procedere alla chiusura della dolorosa gestione; 3) che di 10 miliardi è aumentata anche l'incidenza annuale degli stanziamenti per le opere previste da leggi speciali (ho già accennato a quello che rappresentano questi stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici); 4) che di appena 44 milioni, dico 44 milioni, è stato accresciuto il fondo per la manutenzione delle opere già eseguite.

Il relatore, nella sua egregia e chiara relazione, ha già messo in risalto la percentuale degli stanziamenti per manutenzioni su quelli complessivi del bilancio. Essa è assai modesta, comunque notevolmente inferiore a quella che ogni privato destina normalmente per la conservazione dei propri immobili. Si deve a tale insufficienza di mezzi se molte opere, che sono costate decine e decine di milioni, e spesso alcuni miliardi, specie se di carattere idraulico, sia fluviale che marittimo, vanno in costante deperimento e, in qualche caso, in completa rovina; ciò che determina, allorchè si è infine costretti ad intervenire, l'impiego di fondi notevolmente superiori a quelli che sarebbero occorsi per tempestivi interventi.

C'è infine, rispetto all'esercizio scorso, una riduzione del 50 per cento, cioè tre miliardi in meno, nei capitali per contributi in annualità riferentisi ad opere degli enti locali, ad impianti idroelettrici, eccetera. La sensibile riduzione è in pieno contrasto con le esigenze di vaste plaghe del territorio nazionale e le assillanti richieste che provengono continuamente al Ministero.

È da rilevare inoltre il crescente aumento dei residui passivi che, secondo gli elementi aggiornati acquisiti nella relazione del collega Genco, ammonterebbero già a 600 miliardi. In tale cifra, che va attentamente analizzata, incide in misura anche notevole, dopo gli impegni per contributi assunti dal Ministero, la mancata e ritardata esecuzione di opere di enti locali, i quali si trovano spesso in difficoltà o per mancanza di attrezzature tecniche, o perchè non riescono a concedere garanzie sulle imposte all'ente mutuante, o perchè la Cassa depositi e prestiti, che spesso nel recente passato è stata distratta dai suoi compiti istituzionali, non è in condizione di soddisfare tempestivamente le loro richieste.

Sconcertante poi si delinea la ripartizione dei fondi assegnati ai Provveditorati alle opere pubbliche del Mezzogiorno e delle Isole, di fronte a quelli concessi nel centro-nord. Difatti, sul complesso di 63.086.000.000, soltanto 17.632.000.000 sono destinati ai Provveditorati delle regioni meridionali e insulari mentre ben 45.454.000.000 sono riservati a quelli del centro-nord.

Una situazione sperequata tra nord e sud si nota anche negli stanziamenti di opere in unica soluzione gestite dall'Amministrazione centrale. Ciò dipende dal fatto che la maggior parte delle leggi speciali — non vi meravigliate — nonostante i continui strombazzamenti di benefici a favore del Mezzogiorno, avvantaggia i territori dell'Italia centro-settentrionale.

Tale sperequazione, che è quanto mai evidente, non è certo compensata da quel 50 per cento destinato alle regioni meridionali e che, nella relazione al bilancio, è messo in evidenza per alcuni capitoli riguardanti i

contributi in annualità agli enti locali per opere di loro competenza.

È da considerare poi che, in sede di consuntivo, la percentuale del 50 per cento risulta notevolmente inferiore perchè, come ho rilevato poc'anzi, diversi Comuni o enti, dopo aver sollecitato ed ottenuto i contributi, non riescono a realizzare le opere per sopravvenute difficoltà di ordine finanziario.

Appare dunque evidente che il ritmo d'attività del Ministero dei lavori pubblici, in relazione agli stanziamenti di bilancio, non è conforme a quella finalità di sollecita rinascita che il Governo dice di voler perseguire nelle nostre regioni. Risulterebbe, inoltre confermato quello che noi abbiamo sempre sostenuto, cioè che i fondi che la Cassa per il Mezzogiorno impiega nel sud diventano in gran parte sostitutivi e non integrativi di quelli dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura.

Ma, detto ciò, e chiariti gli aspetti sostanziali che caratterizzano il bilancio e lo rivelano inadeguato alle necessità non solo del Mezzogiorno ma di tutta la Nazione, bisogna dare atto al ministro Togni di essere riuscito ad ottenere mezzi straordinari integrativi tali da mutarne tra breve l'impostazione. Il prestito, di recente approvato dai due rami del Parlamento, e il provvedimento di legge, già all'esame della Camera e prossimamente del Senato, contenente le disposizioni per l'utilizzazione del suo ricavato (che è di una notevole portata) consentiranno un'ulteriore assegnazione di ben 124 miliardi e 500 milioni al bilancio che stiamo per approvare. Tale assegnazione sarà ripartita nel modo che dirò.

Verranno destinati 20 miliardi alla sistemazione delle strade provinciali che passeranno all'A.N.A.S. I colleghi ricorderanno che, quando fu approvata la legge per la nuova classifica della viabilità, fu rilevato da me e da altri senatori che praticamente quella legge, mentre assegnava all'A.N.A.S. un numero notevole di chilometri di strade provinciali, rinviava invece a tempi successivi ed a provvedimenti particolari l'assegnazione dei mezzi finanziari necessari per operare, col passaggio dei vari tronchi, la loro sistemazione. Questi 20 miliardi non sono certo sufficienti per mettere in efficienza tutto il blocco delle strade provinciali che entreranno a far parte della rete delle statali, ma costituiscono già un notevole apporto per iniziare l'opera di adeguamento di tali arterie alle esigenze della circolazione.

Altri 20 miliardi saranno invece destinati all'ammodernamento delle strade che passano dalla competenza comunale a quella delle provincie: tale somma integrerà quella dei 180 miliardi già stanziata con la legge del 12 febbraio 1958, n. 126. Inoltre, 20 miliardi saranno destinati alle opere idrauliche, ad integrazione della legge 9 agosto 1954, n. 638; 13 all'edilizia economica e popolare; 15 alle opere marittime; 3 alla difesa a mare del Delta Padano; 12 alle zone depresse del centro-nord, onde accelerare i tempi delle attività che il Ministero svolge in tali zone; 12 alle costruzioni carcerarie; 3 ,con un'assegnazione speciale, al porto di Genova, per il quale sono stati già erogati molti altri miliardi; 4 all'aeroporto di Fiumicino, in aggiunta a quelli già autorizzati; 2 miliardi e 500 milioni a chiusura della gestione del terremoto di Reggio e di Messina.

Sono, come ho detto, complessivamente 124 miliardi e 500 milioni che, nel corso dell'esercizio, integreranno quelli impostati nel bilancio che stiamo per approvare, che salirà perciò da 238 miliardi e 172 milioni a 365 miliardi e 672 milioni. In conseguenza di tale integrazione, maggiori possibilità si delineeranno nei prossimi mesi all'attività del Ministero dei lavori pubblici; specialmente per la costruzione di nuove opere con pagamento in unica soluzione, cioè per opere previste da leggi organiche e quindi per compiti tradizionali di istituto, le disponibilità saliranno, compresi gli 84 miliardi delle leggi speciali, da 132 miliardi e 690 milioni a 260 miliardi e 190 milioni.

Con tali integrazioni il bilancio che stiamo discutendo, nel corso dell'esercizio, prenderà un'altra fisionomia, una fisionomia più aderente alle esigenze impellenti della Nazione; e di ciò, lo ripeto, dobbiamo ringraziare il ministro Togni che, con tenacia, nel dare al suo Dicastero un ritmo pulsante di vita nuova, si è preoccupato giustamente di

assicurargli anche più idonei mezzi finanziari, nei limiti delle possibilità del bilancio generale dello Stato.

Anche il bilancio dell'A.N.A.S., che comprende stanziamenti complessivi, in entrata e in uscita, di 51 miliardi e 72 milioni, i quali superano soltanto di 1 miliardo e 360 milioni quelli dell'esercizio precedente, si gioverà dell'incidenza che avrà su di esso la legle, testè approvata dal Parlamento, che stanzia 240 miliardi, di cui 200 per la sistemazione delle strade ad itinerario internazionale e per parecchie altre di grande circolazione e 40 per una integrazione del primo programma costruttivo delle autostrade, con il prolungamento della Bologna-Rimini fino a Pescara e con la realizzazione dell'autostrada Messina-Catania. Attraverso questo provvedimento di legge di notevole portata, di ampio respiro, che ha dato luogo ad una quanto mai esauriente discussione nelle Commissioni legislative, l'A.N.A.S., che ha tuttora modesti stanziamenti per i compiti ordinari di istituto, potrà finalmente cominciare ad effettuare programmi straordinari per dare assetto degno e conforme allo sviluppo della circolazione, alla rete stradale nazionale.

Si deve dunque a questi finanziamenti integrativi se alcuni settori di attività sia del Ministero che dell'A.N.A.S. saranno in condizione di fronteggiare le più assillanti esigenze del Paese.

Ella, onorevole Ministro, sta cercando di imprimere al Dicastero dei lavori pubblici un ritmo propulsivo nello svolgimento della sua complessa attività; ma per ringiovanire un organismo che è ormai vecchio occorre procedere all'aggiornamento della sua legislazione fondamentale, che risale al 1865, alla riforma strutturale dei suoi ordinamenti ed allo snellimento delle attuali procedure.

Se il Ministero dei lavori pubblici, in considerazione anche dei compiti eccezionali imposti dalla ricostruzione e dall'avvaloramento delle zone depresse, fosse stato trasformato nel dopoguerra in un organismo più agile, più aderente ai tempi ed alle esigenze della Nazione, si sarebbe evitata l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, la quale sorse — tale fu la sua giustificazione — per assicurare rapidità di procedure ai programmi straordinari delle opere per la rinascita dell'Italia meridionale ed insulare. E sarebbe stata veramente opera saggia, anche perchè si sarebbe evitato il forte scotto pagato dallo Stato per mettere la Cassa per il Mezzogiorno in condizione di poter assolvere, solo dopo il terzo esercizio, nel miglior modo possibile, ai suoi compiti di istituto. Con una spesa, invece, molto più modesta si sarebbe consentito al Ministero dei lavori pubblici di attrezzarsi adeguatamente, nel personale e negli ordinamenti. So, onorevole Ministro, che è allo studio lo aggiornamento della legislazione fondamentale del 1865, così come della legge di contabilità generale dello Stato, ma bisogna affrettare i tempi, perchè solo in tal modo si potrà fare veramente del suo Dicastero il centro motore di tutte le attività costruttive della Nazione e si potranno vincere le resistenze che ancora sussistono da parte degli altri Ministeri che hanno sottratto, in questo dopoguerra, varie competenze a quello dei lavori pubblici. Bisognerà inoltre provvedere anche al personale, aumentando alcuni organici e rivedendo il trattamento economico di qualche categoria di dipendenti. Il Ministero potrà ripopolarsi di tecnici degni, di giovani e capaci energie, solo assicurando loro la possibilità di una carriera, se non facile, agevole, e comunque una remunerazione che non sia in stridente contrasto con il trattamento vigente in certi enti parastatali. Si deve a tali ingiuste sperequazioni se certi concorsi del Ministero hanno uno scarso numero di partecipanti; se mancano attualmente 265 posti nel ruolo degli ingegneri; se alcuni vincitori di concorso, acquisito il titolo che li accredita, preferiscono successivamente dimettersi e farsi assumere da enti, consorzi e società che li pagano ben diversamente.

Fatto così il punto, a grandi linee, sulla situazione di bilancio e sulla necessità di riforme nella struttura e negli ordinamenti, anzichè spaziare, come ho fatto di solito nei miei interventi, su tutti i settori della sua attività e sui principali problemi di tutto il territorio nazionale, pur non trascurando qualcuno di essi, limiterò questa volta il mio intervento solo ad alcuni settori, con

particolare riguardo al Mezzogiorno ed alle Isole, e precisamente a quelli che si riferiscono alle opere idrauliche marittime ed alle costruzioni ferroviarie e stradali; cioè a quelle opere che, se realizzate, preserveranno le regioni meridionali ed insulari dalla continua minaccia delle alluvioni e ne assicureranno la rinascita con le necessarie infrastrutture.

Per quanto riguarda le opere idrauliche, devo ricordare a noi stessi ed all'onorevole Ministro che il Piano orientativo per la regolazione dei corsi d'acqua, presentato al Parlamento nel 1950, se non sbaglio, dal ministro Merlin, prevede una spesa di circa 1.454 miliardi per opere da eseguirsi in un triennio, con un fabbisogno per le opere di maggiore urgenza di competenza del Ministero dei lavori pubblici — il piano orientativo comprende anche le opere alle quali attende il Dicastero dell'agricoltura ed in parte la Cassa per il Mezzogiorno — di ben 614 miliardi. Di fronte a tale fabbisogno sono stati adottati finora soltanto i seguenti provvedimenti: la legge del 21 gennaio 1953, n. 68, che stanzia 17 miliardi, e l'altra del 9 agosto 1954, n. 638, che autorizza la spesa di 120 miliardi in un dodicennio in ragione di 10 miliardi all'anno.

Si tratta di finanziamenti assolutamente inadeguati, vincolati, per giunta, da un elenco di opere destinate in prevalenza alla sistemazione dei corsi d'acqua dell'Italia centro-settentrionale, dove indiscutibilmente sussistono complessi problemi che dovevano essere affrontati e che sono già in pieno svolgimento di esecuzione — come lo scolmatore per le piene dell'Arno, lo scolmatore del Reno, la regolazione dell'Adige e del Garda — ed in parte modesta alle regioni meridionali, con interventi per la regolazione del Calore, del Sele e, se non ricordo male, del Simeto, in Sicilia. È tutto qui: basti dire che per il Calore, che è un fiume che esonda frequentemente, inondando campagne ed abitati, lo stanziamento previsto è di appena 2 miliardi. Sostanzialmente è stata quasi ignorata la situazione idraulica del Mezzogiorno e delle Isole, che, pur avendo aspetto prevalente torrentizio, non dà minori preoccupazioni per l'indisciplina che la caratterizza — e la Calabria è un esempio purtroppo dolorosamente palpitante — per cui tale problema merita di essere avviato a soluzione, anche se gradualmente, secondo un piano organico e con adeguati mezzi finanziari.

Di fronte a così vitale esigenza, onorevole Ministro, poichè la legge di destinazione del ricavato del prestito nazionale, che discuteremo tra qualche giorno, prevede una nuova assegnazione di 20 miliardi per le opere idrauliche, ad integrazione di quella del 9 agosto 1954 (il che lascerebbe presumere che sia di integrazione anche a quelle opere elencate in tale legge ed in prevalenza in esecuzione nell'Italia centro-settentrionale, la quale peraltro si è giovata e si giova di altri notevoli provvedimenti, a seguito di eccezionali calamità, come quelli adottati per il Po), io le propongo di destinare la parte maggiore di questi 20 miliardi alle opere di sistemazione dei corsi d'acqua del Mezzogiorno di competenza del suo Ministero, in aggiunta ai 27 miliardi che la stessa legge destina alla Cassa per il Mezzogiorno per la sistemazione idraulico-forestale delle nostre regioni.

Il problema di un'organica sistemazione idraulico-forestale nel Mezzogiorno e nelle Isole non può essere più procrastinato. Le nostre montagne sono ormai spelacchiate, sono in prevalenza prive di manto silvano; degradano e si sfaldano sempre più; e tutto ciò è conseguenza dell'indisciplina idraulica e degli indiscriminati disboscamenti che si sono perpetrati in decenni di abbandono e d'incomprensione. Le opere che si costruiscono al piano sono in conseguenza esposte continuamente alla minaccia delle frane ed alla furia distruggitrice delle piene torrentizie. Un esempio tipico è quello dell'Ofanto che, tre o quattro volte all'anno, ingrossando rapidamente, straripa, interrompe le comunicazioni tra la Puglia e l'Abruzzo, distrugge raccolti e fa finire sott'acqua molte case coloniche costruite dall'Ente di riforma fondiaria.

Ora è da domandarsi se ci possiamo permettere il lusso di buttar via dei miliardi costruendo alcune opere al piano, quando trascuriamo di preservarle in precedenza con quelle indispensabili al monte. Non è certo

con i cantieri scuola di rimboschimento, di competenza del Ministero dell'agricoltura, nè con le opere a spizzico di sistemazione idraulico-forestale eseguite dalla Cassa del Mezzogiorno, nè con quelle frammentariamente costruite dal Ministero dei lavori pubblici al piano, alle volte prima ancora che siano sistemate le difese a monte, che si risolve un problema tanto importante per la vita stessa del Mezzogiorno d'Italia, che nella montagna risanata e rimboschita può e deve trovare anche una nuova fonte di reddito e di lavoro per le nostre popolazioni, le quali oggi, nelle condizioni in cui esso si trova, tendono sempre più ad abbandonarlo. È un problema questo che va esaminato anche nel quadro dell'industrializzazione delle nostre regioni. È evidente, però, onorevole Ministro, che per un'azione efficace occorre un coordinamento di programmi e di attività tra i Ministri e la « Cassa ». Questo coordinamento, per la verità, la legge di proroga della « Cassa » lo consacra, ma esso non è certo efficace, perchè io escludo che, in brevi riunioni di Ministri o di Sottosegretari, si possano definire dei programmi, che non vanno coordinati solo nelle grandi linee, ma sincronizzati anche nei mezzi e nei tempi di esecuzione; oggi tutto si riduce a mettere lo spolverino a ciò che ogni Ministero fa per conto suo.

A mio modo di vedere il centro motore di coordinamento dovrebbe essere il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore, mentre alla periferia dovrebbero agire i Provveditorati alle opere pubbliche che, avendo nei Comitati tecnici-amministrativi i rappresentanti dei vari Ministeri, ai quali dovrebbe essere aggiunto un esponente della « Cassa », potrebbero imbastire programmi organici da sottoporre all'approvazione superiore e quindi assicurarne, dopo la loro approvazione, la tempestiva ed armonica esecuzione.

Connesso al problema della montagna è quello del consolidamento e degli spostamenti degli abitati, che minacciano di precipitare a mare o a valle, come avviene ormai frequentemente in Abruzzo, in Lucania, ed in altre plaghe del Mezzogiorno, della Sicilia e della Sardegna. Nelle nostre regioni l'inizio dell'opera di disboscamento risale ai primi anni dell'unificazione nazionale ed alla provvista di traversine per la costruzione delle ferrovie; si è sviluppata negli anni successivi, raggiungendo aspetti sempre più gravi durante la prima e seconda guerra mondiale, ed è divenuta vandalica durante l'occupazione delle truppe alleate, creando problemi di grande ampiezza, che non possono più essere ignorati. Si legga la relazione che accompagna il disegno di legge del collega De Luca, relativo all'Abruzzo, per rendersi conto della vastità del fenomeno delle frane, dell'indisciplina idraulica e della necessità di provvedimenti eccezionali.

E passiamo ora al settore delle opere marittime: nel bilancio che abbiamo sott'occhio, per esse figurano stanziati soltanto 2 miliardi e 900 milioni nella parte ordinaria e 2 miliardi e 500 milioni in quella straordinaria, di cui però 1 miliardo è destinato al porto di Marghera, su un fabbisogno di due miliardi segnalato al Ministero. Per i porti minori, le cui spese sono a carico dei Comuni, vi è poi una disponibilità di 5 milioni per contributi, ciò che consente finanziamenti per soli 100 milioni, assolutamente inadeguati alle necessità, manifestatesi in molte località, di garantire sicuro rifugio delle imbarcazioni da pesca o di piccolo cabotaggio.

Di fronte a così modesti stanziamenti, secondo dati acquisiti, elaborati ed illustrati nella relazione da me svolta al convegno dell'I.S.P.E. di Napoli, il fabbisogno per le opere marittime, limitatamente ai porti del Mezzogiorno e delle Isole, è di non meno di 30 miliardi. Tale fabbisogno, che è certo notevole, non può essere soddisfatto, dunque, con gli scarsi mezzi di bilancio, sproporzionati anche alle più assillanti esigenze per la manutenzione delle opere esistenti.

Anche per questa categoria di opere, però, l'asfittico bilancio che stiamo per approvare riceverà un po' di ossigeno con l'assegnazione straordinaria di 15 miliardi, provenienti dal riparto dei fondi del prestito nazionale.

Ora, tenuto conto che per il porto di Trieste sono stati erogati fondi notevoli con legge speciale; che per Genova si è provve-

duto con altre leggi e si va provvedendo con quella del recente prestito ad autorizzare ben 3 miliardi; che per Livorno si è assicurata la costruzione della darsena dei petroli; che per Marghera è previsto in bilancio lo stanziamento di un miliardo e che, grosso modo, per i principali porti dell'Italia settentrionale, se non si è fronteggiato al 100 per cento il fabbisogno, si è quanto meno corrisposto alle necessità più urgenti; io le domando — onorevole Ministro — se non le sembra giusto di destinare parte notevole di questi 15 miliardi proprio ai porti del Mezzogiorno e delle Isole. Se lei dà una occhiata ai programmi di massima imbastiti dagli uffici tecnici centrali del Ministero, si renderà subito conto che per questi porti sono indicate cifre che non si discostano molto dai 30 miliardi di fabbisogno cui accennavo poco anzi.

Le maggiori esigenze sono quelle dei porti di Napoli, di Bari, di Catania e di Cagliari; però non possono essere trascurate quelle di Reggio, di Crotone, di Palermo, di Brindisi, di Castellammare del Golfo, di Sciacca, di Barletta, di Molfetta, di Monopoli, di Mola di Bari, di Porto Torres e di Olbia.

Si dirà: ma con queste richieste tutto il litorale del Mezzogiorno diventa una sequenza di porti! No, però non si deve ignorare che il Mezzogiorno è un grande molo naturale, proiettato nel Mediterraneo, e che solo per le vie del mare esso troverà concrete e sicure possibilità di rinascita, favorito da quel piano di industrializzazione che è diventato oramai impegno fondamentale nella politica del Governo. Diversamente, dove dovremmo esportare i nostri prodotti industriali? Nell'Italia del Nord? Certo no! D'altra parte, indipendentemente da quello che il domani ci riserva, la realtà di un passato remoto e recente ci insegna che quando il Mezzogiorno ha avuto un ruolo nel Mediterraneo, come a seguito della conquista dell'impero, tutti i suoi porti erano un fervore di vita. Fervore non minore di traffici, prima che calasse il sipario di ferro nell'Adriatico, si registrava tra le sponde della Puglia e delle Marche e quelle della Dalmazia, dell'Albania, della Jugoslavia e della Grecia.

Il problema dei porti va visto dunque, non in rapporto alla situazione purtroppo stagnante dell'economia, in cui ci troviamo, ed alle congiunture politiche internazionali, ma con larghezza di visione, e proiettato nel quadro della funzione che il Mezzogiorno deve tornare a svolgere nel Mediterraneo.

In tale quadro va considerata anche la necessità del completamento del bacino di carenaggio di Taranto. È un delitto lasciare che un'opera per tre quarti costruita vada in malora, perchè non si trovano i pochi miliardi necessari. Completandolo, si potrebbero riparare navi di qualsiasi tonnellaggio, a cominciare dalle grosse petroliere che solcano il Mediterraneo, ed in tal modo si arricchirebbe la Nazione di una nuova grande attrezzatura navale, che non solo darebbe lavoro agli operai, ma aumenterebbe considerevolmente le rimesse di valuta pregiata, giacchè le riparazioni riguarderebbero in misura notevole anche le navi battenti bandiere estere, costrette oggi, a causa di avarie o di altre necessità, a raggiungere i cantieri lontani di altre nazioni.

Non mi soffermerò ancora una volta, in modo particolare, sul porto di Bari, ma, onorevole Ministro, devo dirle che il miliardo che, a seguito delle molte sollecitazioni che le ho rivolto, ella mi ha comunicato, nel colloquio amabilmente concessomi di recente, di voler destinare, sui fondi del prestito, alla ripresa dei lavori per avviarli a compimento, è inadeguato alle necessità di quello scalo, che non consistono solo nel completamento del molo foraneo, ma nella sua piena attrezzatura di opere e di mezzi meccanici, nonchè nella costruzione della darsena dei petroli, resa non più dilazionabile per il sempre crescente traffico di carburanti che vi si svolge.

Passando alle nuove costruzioni ferroviarie, debbo rilevare che il problema riveste particolare importanza per il Mezzogiorno, dove la rete ferroviaria dello Stato, a distanza quasi di un secolo dalla unificazione delle nostre regioni al Regno d'Italia, è tuttora inadeguata, anche in conseguenza degli errori commessi nel realizzare quella delle calabro-lucane a scartamento ridotto.

L'esigenza della costruzione di nuovi tronchi è stata peraltro consacrata nel piano re-

golatore delle nuove ferrovie, compilato alcuni anni fa dalla speciale Commissione.

Il Ministro dei trasporti, entro i limiti consentiti dal suo bilancio, si sta lodevolmente adoperando a potenziare le linee attualmente esistenti, con alcune opere di elettrificazione o di raddoppio dei binari; ma tutto ciò non è sufficiente, perchè occorre procedere ad alcune indispensabili integrazioni.

Prevale tra tali esigenze, come risulta dallo stesso piano regolatore, che la colloca in testa nella graduatoria, la costruzione della ferrovia Bari-Matera-Metaponto, che assicurerebbe più rapidi ed agevoli comunicazioni fra la Sicilia, il versante Adriatico della penisola e il Nord dell'Europa, e che darebbe finalmente alla Lucania, in gran parte isolata dal mondo perchè servita male da poche ferrovie — la maggior parte delle quali a scartamento ridotto — la possibilità di collegarsi agevolmente con il litorale ionico, ove si sta sviluppando l'unica riforma fondiaria, a mio modo di vedere, impostata con possibilità di sicuro successo, nonchè con il porto di Bari; ciò che permetterebbe lo smaltimento di una crescente produzione agricola, esuberante in modo sempre maggiore ai bisogni locali, ed attualmente in parte svenduta per mancanza di agevole e rapido collocamento in altre regioni.

Analogamente si rende necessaria la costruzione della Paola-Cosenza, relativamente alla quale fu pur annunziata l'elaborazione di un progetto di legge. Nel quadro dei problemi di interesse generale il Ministro mi consentirà di richiamare la sua attenzione anche su un problema di carattere locale, connesso al piano regolatore di Bari, e cioè all'arretramento a monte del tronco ferroviario che dalla stazione centrale raggiunge, lungo la costa, la località di S. Giorgio; giacchè ciò libererebbe il quartiere orientale, oggi soffocato da tale linea, dandogli così respiro e possibilità di organico e vasto sviluppo edilizio.

Questo problema che è di modesta portata finanziaria dovrebbe essere alfine risolto dal Ministero dei lavori pubblici, il quale non ha esitato ad affrontarne uno molto oneroso, al Nord, con legge speciale, per lo spostamento a Savona della stazione e della linea ferroviaria costituenti oramai ostacolo all'assetto urbanistico della città.

Per quanto riguarda la progettata linea Bari-Matera-Metaponto, prospetto, onorevole Ministro, a lei ed al collega del Dicastero dei trasporti l'opportunità di utilizzare per la sua iniziale costruzione quei fondi che si dovrebbero impiegare per ammodernare il tronco delle calabro-lucane, che collega attualmente Bari e Matera con un servizio divenuto quanto mai anacronistico con il progresso e gli interessi economici delle regioni interessate. Sarebbe ciò l'inizio di una soluzione radicale, suscettibile di ulteriori sviluppi, per l'ammodernamento delle calabro-lucane.

Per concludere su questo punto, onorevole Ministro, desidero inoltre prospettarle la necessità che tutto il settore delle nuove costruzioni ferroviarie sia riveduto, in rapporto al piano regolatore approvato a suo tempo dalla speciale Commissione mista, onde accertare quali dei tronchi in esso previsti siano da considerarsi superati dalla concorrenza che la strada fa alla rotaia e quali viceversa, specialmente nel Mezzogiorno, risultino sempre essenziali per colmare lacune, integrare organicamente la rete dello Stato e collegare agevolmente alcune regioni tra di loro. Il Mezzogiorno, senza un'adeguata rete di ferrovie, senza strade di grande comunicazione, non potrà mai avere alcuna seria possibilità di rinascita.

P R E S I D E N T E . Onorevole Crollalanza, vorrei pregarla di attenersi al tempo convenuto per il suo intervento.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, altri colleghi hanno parlato più di me. Comunque sto per concludere, e per aderire al suo invito accennerò solo brevemente ad un altro settore di attività del Ministero, cioè a quello dell'edilizia economica e popolare.

Desidero soltanto richiamare l'attenzione del Ministro sulla convenienza di non polarizzare i mezzi finanziari a disposizione unicamente verso gli istituti di case economiche e popolari, ma di incoraggiare anche l'iniziativa privata, indirizzandola alla costruzio-

ne di appartamenti di due o tre stanze al massimo, con la concessione di contributi a metro cubo vuoto per pieno o sotto altra forma. In tal modo si coprirà molto più rapidamente il fabbisogno di alloggi per i ceti meno abbienti adeguandone le pigioni alle loro possibilità. Occorrerà, però, anche promuovere nuove disposizioni di legge in materia di esenzione dalle imposte fondiarie.

E, giacchè mi occupo di edilizia economica e popolare, voglio consigliare all'onorevole Togni di opporsi, per quanto è nelle sue possibilità, all'annunziato proposito di affidare all'I.N.A.-Casa anche la costruzione di case rurali. Il Governo fa bene ad occuparsi di questo problema, ma si limiti a concedere i contributi ai contadini, lasciando costruire le case ai liberi professionisti ed alle ditte private.

Cerchi poi, onorevole Togni, di evitare che l'edilizia sorretta dallo Stato si sviluppi prevalentemente nelle grandi città; perchè in molti grossi comuni rurali o in cittadine che non hanno il ruolo di capoluogo provinciale sussistono tuttora condizioni disastrose di vita, in vasti strati della popolazione, costretta ad abitare in sottanni inidonei e sovraffollati. Basta fare un giro in Puglia, in Lucania o in Calabria per averne l'angosciosa dimostrazione.

F R A N Z A . L'Irpinia non esiste mai per nessuno.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Franza, la mia non è stata un'elencazione, ma una esemplificazione. È evidente che tali condizioni sono comuni anche all'Irpinia come ad altre regioni. Prima di concludere desidero ancora una volta prospettare al Governo la oramai inderogabile necessità di potenziare le risorse idriche dell'Acquedotto pugliese, e precisamente l'opportunità di assegnare i primi finanziamenti per la captazione delle sorgenti in destra del Sele e per l'inizio della costruzione della seconda canalizzazione, che deve consentire alla Puglia ed alle altre località servite da tale acquedotto la dotazione indispensabile per alimentare le crescenti esigenze delle popolazioni per oggi e per un adeguato periodo di tempo.

Tralascio di proposito di occuparmi delle autostrade, perchè ne abbiamo discusso a lungo di recente in Commissione. Mi auguro però che non si tardi ancora nella scelta del tracciato della Napoli-Bari e nell'inizio dei lavori da Capua a Roma dell'Autostrada del Sole...

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* I lavori da Capua a Roma sono in appalto.

C R O L L A L A N Z A . . . e che non si rinvii alle calende greche la prosecuzione dell'Autostrada del Sole da Napoli a Reggio Calabria e dell'Autostrada del Levante da Pescara a Lecce, così come previsto dal piano poliennale.

Onorevole Ministro, in questo mio intervento mi sono occupato in prevalenza di problemi che considero fondamentali per la rinascita del Mezzogiorno e delle Isole. Tali, infatti, devono essere valutati — accanto a quelli in via di soluzione nei settori igienico-sanitario o di edilizia od agli altri di incremento della produzione agricola — i problemi tuttora insoluti miranti a sistemare i corsi d'acqua fluviali e torrentizi; a consolidare la montagna, mediante vasti ed efficaci piani di rimboschimento; a potenziare e ad ammodernare la rete delle grandi comunicazioni ferroviarie, stradali ed autostradali; nonchè a completare le opere e ad attrezzarle negli scali marittimi ed aerei.

Se la difesa della montagna — sempre più squallida, minacciosa ed in via di spopolamento, perchè depauperata del manto protettivo silvano — e la regimazione dei corsi d'acqua che precipitano a valle costituiscono un imperativo dal quale non si può prescindere, sia per determinare nuove fonti di ricchezza per le popolazioni, sia per preservare le opere, oggi esposte a frequenti distruzioni, che negli abitati e nelle campagne si realizzano al piano, la piena efficienza delle arterie di grande comunicazione e degli scali marittimi rappresenta l'esigenza inderogabile non soltanto per accorciare le distanze tra Nord e Sud e per collegare più agevolmente le regioni meridionali ed insulari tra di loro, ma per ridare al Mezzogiorno e alle Isole — molo gigantesco proiettato nel Mediterraneo

— quel ruolo che la storia e la geografia loro assegnano.

Non dimentichiamo che il Mezzogiorno ha avuto, nei secoli, periodi di splendore e di prosperità, quante volte ha esercitato un ruolo di particolare attività nel Mediterraneo; quante volte cioè è stato attore e non spettatore delle vicende in quel mare, sul quale si schiudono, in questo dopoguerra, prospettive quanto mai favorevoli, nel campo economico, per i fermenti di vita e di progresso che caratterizzano il risveglio di tutta la vasta area del mondo arabo.

È verso quei lidi che, in prevalenza, dovremo indirizzare le produzioni di un Mezzogiorno domani industrializzato e i trasformati prodotti della nostra agricoltura.

Bisogna dunque agire tempestivamente ed organicamente — secondo piani di vasto respiro — in piena sincronia con l'azione di industrializzazione delle nostre regioni. Soltanto quando avremo realizzato quelle opere che costituiscono le infrastrutture indispensabili per la rinascita del Mezzogiorno, potremo dirci sicuramente avviati a svolgere un nuovo ruolo nella storia d'Italia.

Onorevole Ministro, sarà titolo d'onore per lei, se, assicurando la soluzione a problemi così vitali, potrà un giorno essere ricordato come uno dei maggiori artefici di tale rinascita. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Merlin, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i sei ordini del giorno da lui presentati, i quali recano anche la firma di altri senatori.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

G A L L O T T I B A L B O N I L U I S A, *Segretaria*:

Il Senato,

preso atto che la galleria Mori-Torbole per lo scolmatore dell'Adige è quasi terminata,

invita il Governo ad accelerare nel modo migliore la esecuzione dei canali necessari per portare l'acqua dal Garda al mare attraverso il Tartato-Canal Bianco, senza dei quali l'opera rimarrebbe incompiuta ed inoperante.

MERLIN, DE BOSIO, DE UNTERRICHTER;

Il Senato,

visto il numero e l'entità delle domande di acqua del Po a scopi vari,

invita il Governo a moderare queste concessioni fino a che non sia assicurato con i mezzi più opportuni il fabbisogno di acqua a scopo alimentare del Delta Padano, tenuto conto anche delle necessità di acqua dolce per dissalare le valli di Comacchio.

MERLIN, DE BOSIO;

Il Senato,

presa in esame la situazione degli ingegneri e degli architetti del Ministero dei lavori pubblici;

visto che i ruoli non sono per larga quota coperti e visto l'esito scarso dei concorsi,

invita il Governo a studiare, nel più breve termine possibile, i mezzi più idonei per rendere efficiente la organizzazione tecnica del Ministero dei lavori pubblici, assicurando con notevole miglioramento economico (premi di rendimento) e con una migliorata posizione morale, quella dignità e quel prestigio che gli studi effettuati e le gravi responsabilità impongono.

MERLIN, DE BOSIO;

Il Senato,

mentre prende atto che il Governo è deciso a creare solide opere a mare per difendere il Delta Padano con un arco dall'Adige a Ravenna,

invita il Governo a reperire i mezzi opportuni per creare una difesa che uguagli per solidità e durata quella dei « murazzi » di Venezia.

MERLIN, DE BOSIO;

Il Senato,

ritenuta l'assoluta necessità di dare al Porto di Venezia le necessarie attrezzature

perchè possa mantenere la sua funzione di collegamento fra il Medio ed Estremo Oriente e l'Europa Centrale,

ritenuto che devono essere perciò completate quanto prima le opere relative alla attrezzatura di Porto Marghera e debba essere creato il porto petrolifero in modo da renderlo adatto a servire le petroliere di grande tonnellaggio oggi in costruzione,

ritenuto che la situazione del Veneto costituente la zona maggiormente depressa dell'Italia settentrionale è naturalmente legata allo sviluppo del suo porto,

impegna il Governo a disporre perchè nelle opere marittime di immediata attuazione siano comprese quelle per il completamento di Porto Marghera e per la costruzione del porto petrolifero di Venezia.

MERLIN, TRABUCCHI, DE UNTERRICHTER, ZAMPIERI, CESCHI, CARON;

Il Senato,

mentre ritiene che si debba intensificare l'opera per abbattere tutte le case malsane (legge n. 640 del 1954),

invita il Governo a reperire nuovi fondi per poter continuare l'opera già iniziata in alcune zone dove (ad esempio nel Pievese) un terzo dei « casoni » è stato abbattuto.

Occorre abbattere il resto con urgenza.

MERLIN, DE BOSIO

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

M E R L I N . Illustre signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io so per esperienza quanto sia difficile discutere il bilancio dei Lavori pubblici; difficile per la mole delle opere che esso comprende, per la quantità e per il volume delle spese, che è sempre notevole. Stamattina poi io trovo una difficoltà ancora maggiore perchè il collega Bardellini, che ha riconosciuto, e lo ringrazio, anche l'opera mia in queste discussioni, mi ha definito « voce clamante nel deserto ». È vero che c'è il deserto nell'Aula (*ilarità*), ma proprio che le mie parole debbano essere talmente inutili da non ottener nulla — mi perdoni il collega — questo proprio non lo penso. Spero quindi che si terrà conto di quello che dirò che, nei limiti del possibile, si capisce, avrò anche la dovuta soddisfazione.

Io avrei voluto, se il tempo me l'avesse permesso, cominciare a parlare del personale, parlarne abbondantemente in modo che tutto il Senato fosse convinto delle difficoltà in cui il Ministero si trova, proprio perchè il personale non è nel numero fissato dai ruoli, proprio perchè i concorsi non riescono, proprio perchè, come ha detto benissimo il collega Genco nella sua relazione che non sarà mai sufficientemente lodata, mancano i giovani; il personale invecchia come invecchiamo tutti, si capisce, è una legge naturale di vita; ma, specie ai Lavori pubblici, non si trovano giovani in numero sufficienti che entrino nell'Amministrazione. Questa è una cosa veramente dolorosa, che ha trovato conferma anche nella voce del collega Crollalanza; ed anch'io voglio convalidare con la mia parola che egli ha detto la verità, che egli ha toccato un tasto giusto e che noi non faremmo il nostro dovere se non ce ne preoccupassimo. Se non vogliamo, e questo certamente il Ministro non lo può volere, che in dieci anni tutti i laureati del Genio civile e delle altre Amministrazioni dei lavori pubblici siano completamente sostituiti dal vuoto che già si forma attorno ad essi, dobbiamo pensare a quella che è la situazione e dobbiamo fare eco ai voti che già il Senato altre volte ha fatto perchè almeno si sappia che non siamo indifferenti ad una situazione che è, secondo me, di una gravità eccezionale. Ciò non dipende, si capisce, dall'attuale Ministro, ma la situazione è quella che si legge nella relazione Genco e i numeri sono quelli che egli ci ha indicato. I numeri sono eloquenti. Egli ci ha indicato i ruoli, ci ha indicato i quadri, ci ha indicato che in totale il numero dei tecnici è di 3.704, poi ci ha indicato il numero dei tecnici dell'A.N.A.S. — sono 448 — che, per quanto azienda autonoma, è sempre un'amministrazione dei Lavori pubblici, poi ci ha presentato anche l'elenco del personale dirigente dell'Amministrazione centrale. Ora il quesito è questo: perchè i concorsi non riescono? Perchè qua-

si sempre i giovani, anche se vincitori nel concorso, dopo breve periodo di tempo se ne vanno? Il perchè può dipendere evidentemente da varie cause. Vi possono essere anche delle ragioni di carattere morale; si può domandare: è realmente parificato il personale del Genio civile di ogni singola Provincia con quelle che sono le altre autorità delle Amministrazioni dello Stato? Io non lo credo, non è parificato, non ha ottenuto e non ottiene il dovuto riconoscimento del suo prestigio e del suo valore. Ma non credo che sia questa la ragione principale. Non è certamente per un cavalierato in più o in meno, per una commenda in più o in meno che questi funzionari possono essere malcontenti della loro Amministrazione. La ragione principale è una ragione economica.

Il personale del Genio civile, il personale dell'A.N.A.S., il personale dei Lavori pubblici attende a delle funzioni delicatissime, assolve a dei compiti di un'importanza eccezionale: fa preventivi di miliardi o li rivede, per lavori di altissima mole. Ebbene, esso non ha la dovuta retribuzione e questa è la spiegazione del deserto che si va creando attorno a questo Ministero.

Ora, io non so fare delle proposte, per la verità, perchè mi mancano molti elementi di giudizio. Per quella che è stata la mia esperienza personale, per quello che ho tentato anche di fare durante il mio breve periodo di Ministero, io ho sentito il dovere, nel bilancio del 1953-54, di stornare 395 milioni da altre voci e di farne dei premi particolari per quei funzionari che avessero dato il maggior rendimento e che avesse dimostrato la maggiore capacità. Questa mia operazione ottenne le critiche del Ministro del tesoro del tempo, che mi rimproverò aspramente per questa mia decisione. Io francamente tengo conto anche dei rimproveri, perchè è giusto tener conto anche di questi, ma quando sono giusti, non quando sono immeritati. (*Approvazioni*).

Ora, il guaio dipende da altri fattori, il guaio è che vi sono altre Amministrazioni dello Stato che integrano, in un modo o nell'altro, lo stipendio dei propri impiegati. Voi ricordate, per esempio, quelli che sono i diritti casuali. Fu mai possibile a nessun Ministro del tesoro di abolirli? Mai, eppure ne beneficiano funzionari delle Finanze, del Tesoro, del Bilancio. Tali diritti, provenienti dall'applicazione di una percentuale su tutti i pagamenti effettuati, per lavori, concessioni od altro, sono accordati per una responsabilità proveniente dal maneggio, dalla gestione, dal controllo del denaro, ma costituiscono un ingente beneficio per l'impiegato.

Poi vi sono gli avvocati dello Stato. Lo Stato vince quasi tutte le cause. Io non dirò che i magistrati non facciano il loro dovere, dando ragione allo Stato, ma ad ogni modo è certo che gli avvocati dello Stato accumulano in un conto particolare tutte le somme che ottengono dagli avversari dello Stato, e poi se le dividono, ed accumulano qualcosa come un altro stipendio o quasi.

Vi sono gli impiegati delle Ferrovie che hanno anch'essi un'indennità particolare. Vi sono gli impiegati dell'Ispettorato della motorizzazione che hanno ugualmente qualche altra fonte di entrata.

Pensa forse — domando al Ministro — di provvedere con quello 0,75 sui contratti con l'A.N.A.S., per tutte le opere delle nuove strade e delle nuove autostrade, che è fissato da un articolo della nuova legge sulle strade? Non lo so. Io ho voluto soltanto, come ha fatto il collega Crollalanza, che il problema non venisse dimenticato e che soprattutto, se non potessimo fare altro, dovesse il Senato, in questo momento o quando si deciderà sul bilancio, dire una parola di vivo grazie per tutti questi funzionari che lavorano con probità e con disinteresse, a vantaggio di tutto il Paese. (*Applausi dal centro*).

Passo poi subito a parlare dei fiumi. Parlo dei fiumi perchè sono nato in una città che si trova tra il Po e l'Adige. Questi sono i due fiumi più pericolosi di tutta Italia e chi è nato a cavaliere di questi due fiumi non può che averne paura, ma colui che ha subìto le conseguenze dell'alluvione del 14 novembre 1951, che ha inondato 150 mila ettari del Polesine, che ha spaccato le case, che ha ucciso animali ed anche un buon numero di persone per ragioni particolari che qui è inutile ripetere, non può che essere preoccupato della lotta dell'uomo contro il fiume. È per questo che spero di non essere proprio una voce sen-

za ascoltazione. Io domando qualche cosa, ma devo innanzitutto dare atto di quello che si è fatto, cosa che i senatori dell'opposizione non fanno mai perchè non è nel loro temperamento. Pare in sostanza che a loro bruci la parola « riconoscenza ». Io auguro che non avvenga mai, ma se avvenisse che andaste al Governo e io fossi all'opposizione, avreste da me, quando lo meritaste, il riconoscimento per l'opera vostra. Facendo così si dimostra serenità e giustizia. (*Approvazioni*).

L'uomo deve prevenire la furia delle acque. È vero che il grande Leonardo diceva che « al furore dell'acqua non vale alcun humano riparo », ma questo era scritto parecchi secoli fa. Oggi la scienza e la tecnica permettono di prevenire anche i pericoli che possono venire dalle alluvioni.

Noi abbiamo paura del Po, ma soprattutto dell'Adige, perchè il mio povero padre mi raccontava che, quando nel 1882 quel fiume ruppe, seminò sabbia in tutte le zone investite. Il Po ha fatto un grave danno, ma, dopo la adozione delle provvidenze tecniche necessarie, le terre hanno potuto essere coltivate. Basta pensare che l'alluvione è avvenuta il 14 novembre 1951 e nel maggio del 1952 noi potevamo già seminare le bietole. Anche per questo un giudizio di stima e di plauso va a quanto hanno fatto tutti i polesani, di tutte le classi e di tutti i partiti.

Per l'Adige è in corso di attuazione lo scolmatore, come per l'Arno e per il Reno, e queste opere fanno parte di quel piano orientativo dei corsi d'acqua naturali che ho avuto l'onore di presentare come Ministro dei lavori pubblici al Parlamento il 6 febbraio 1954. Allora si era a brevissima distanza dalle due alluvioni. La preoccupazione era ancora maggiore, ma quel piano venne da una legge Tremelloni del 19 marzo 1952 con la quale si faceva obbligo al Ministero dei lavori pubblici di presentare i programmi per poter arrivare alla mèta, sia pure lontana, perchè si parlava di un termine di 30 anni, mèta però che bisogna assolutamente raggiungere, e cioè la sistematica e organica regolamentazione di tutte le acque.

Mi permetto di ricordare al Ministro che quella legge fa obbligo particolare di presentare con il bilancio anche una relazione delle opere compiute o in corso e che fino ad oggi questa relazione non è stata mai presentata.

Tre erano gli scolmatori di cui si parlava ancora, per il Reno, l'Arno e l'Adige. Io mi preoccupo di tutti, si capisce, ma è chiaro che ciascuno ha la volontà di servire più direttamente la terra che gli è più vicina. Ora, lo scolmatore dell'Adige è in stato di avanzata esecuzione; e, se l'inizio delle opere risale al 1938, bisogna riconoscere che, salvo l'intervallo bellico, si è lavorato molto. La galleria Mori-Torbole, lunga 10 chilometri, che porta le acque dell'Adige a Mori e a Torbole, scaricandole nel lago di Garda, è quasi finita. L'inaugurazione ufficiale, non so perchè, non è ancora avvenuta, ma è certo che l'opera è ultimata.

Senonchè, onorevole Ministro, torno a richiamare la sua attenzione sul fatto che, a questo punto, non è stato ancora fatto tutto. Occorrono infatti i canali per far defluire le nuove masse d'acqua dal Garda al mare. E ci sono 25 miliardi di spesa. Il programma delle opere arriva fino al 1966: se non troviamo il modo di affrettare i tempi, probabilmente qualcuno di noi non arriverà neppure in tempo a vedere l'opera compiuta.

Il quesito riguarda il quantitativo di acqua che il Garda può accogliere. Qualche tecnico ritiene che il livello del Garda possa salire fino ad un metro più in alto dell'attuale, ciò che equivale ad un certo numero notevole di metri cubi d'acqua di capienza. Tuttavia è da tener presente che, quando è in piena l'Adige, probabilmente è in piena anche il Garda e, in coincidenza delle due piene, se a Peschiera non vi è uno sfogo, è chiaro che l'utilizzazione della galleria Mori-Torbole resterà inibita per ragioni palesi di sicurezza. L'Adige continuerà allora il suo corso in piena, con tutte le conseguenze pericolose che sono note. Noi abbiamo invece bisogno che le punte di piena dell'Adige siano decapitate a monte di Mori e che il Garda sia utilizzato come serbatoio irriguo per il veronese, il mantovano e il polesano; che il fiume Mincio sia sistemato a Peschiera, da qui al manufatto regolatore, e da detto manufatto a Goito; che si apra fra Goito e Formigosa un diversivo del Mincio; che si apra dai laghi di Mantova un canale, che si costruisca sull'alveo del Min-

cio uno sbarramento per impedire la salita delle acque e che poi, attraverso il Tartaro e il Canalbianco, a Po di levante l'acqua arrivi al mare.

A questo riguardo io ho sempre dovuto fare un'osservazione, alla quale peraltro mi hanno risposto che non sono un tecnico e che non me ne intendo. Comunque sia, avevo sempre saputo che i canali si cominciano alla foce e poi si proseguono risalendo verso la sorgente. In questo caso invece si è fatto il contrario, cioè si è cominciato a monte e adesso ci si accorge che se si dovessero utilizzare le opere compiute, non si saprebbe come dare sfogo alle acque incanalate. In tal modo lavori di 6 o 7 anni rimarrebbero inutilizzati.

Ed allora, onorevole Ministro, i casi sono due: o, come lei mi ha scritto gentilmente in una sua lettera qualche tempo fa, si riusciranno a trovare i nuovi fondi, e in questo caso le nuove opere potranno compiersi rapidamente (ed io spero che ella possa attingere ai 300 miliardi, benchè tutti vogliano pescare su quelle somme); oppure si dovrà mettere in appalto a pagamento differito il complesso di queste opere. Io conosco le difficoltà e soprattutto gli inconvenienti a cui dà luogo questa forma di contratto, ma insisto a ricordarle che quest'opera, la quale, a detta dei tecnici e come io stesso ho potuto constatare, è bella, grandiosa e degna dell'ingegno italiano e vanto del suo Ministero, se non sarà completata con la canalizzazione di cui ho parlato, resterà vana e non servirà. (*Applausi generali*).

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Cercheremo di fare anche questo.

MERLIN. Allora, se siamo d'accordo, speriamo che lei trovi i mezzi opportuni.

Ma il problema grosso è quello del Po. A questo proposito, onorevole Ministro, ho letto tanta roba da esser diventato una specie di libero docente in materia; anzi spero che il collega Corbellini mi dia la laurea, sempre che la meriti. (*Ilarità*).

Prima di entrare nel merito dell'argomentazione vorrei domandare al Ministro se conosce il problema delle derivazioni dal Po dell'acqua per irrigazione. Qualcuno potrà credere che sia un problema da poco, ma non è così. Il canale emiliano-romagnolo — che, si badi, assolve ad una grande funzione di irrigazione alla quale io sono favorevole — ha già ottenuto di poter derivare dal Po a Palontane 600 moduli: per coloro dei colleghi che non conoscessero questa parola, voglio dire che ciò equivale a 68 metri cubi d'acqua al minuto secondo, cioè ad una grande quantità di acqua. Ma quello che mi ha impressionato è che questi signori non sono nemmeno contenti di quello che hanno ottenuto, tanto da indire una riunione, circa una ventina di giorni fa, a Bologna, alla quale era presente anche l'ingegner Padoan, Presidente emerito del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per chiedere dell'altra acqua, ritenendo insufficiente quella che già hanno ottenuta. Ed allora dove si vuole arrivare?

Ora io dico: si dia anche dell'altra acqua, però alla condizione che era stata fissata dalla Commissione Mariani, la quale aveva stabilito che si potessero fare delle altre derivazioni per acqua da irrigazione soltanto quando a Pontelagoscuro ci fossero 450 metri cubi d'acqua per minuto secondo che andassero al mare. Mi pare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia ridotto questo quantitativo a 300 metri cubi; ma quel che mi preme di illustrare al Senato è la ragione di questa nostra preoccupazione. Coloro che non conoscono quelle zone potrebbero credere che noi fossimo degli egoisti, della gente insensibile alle esigenze di una terra come l'emiliana, la quale indubbiamente è la terra più fertile d'Italia e meglio lo diventerà con l'irrigazione. Ma, signori, fino a che non avremo mantenuto la promessa di fare nel Delta padano il grande acquedotto che è stato progettato, la cui esecuzione è stata iniziata ma che non è ancora stato compiuto, gli abitanti di quelle zone — e si tratta di 50.000 creature con altrettanti animali — vivranno dell'acqua del Po per dare soddisfazione alla loro sete, depurandola con dei metodi arcaici che qui è inutile descrivere, ma che praticamente non possono definirsi di depurazione. Ma c'è un grosso inconveniente che i più ignorano: quando il mare è alto ed avviene la cosiddetta risalita delle acque, l'acqua salsa a volte arriva — state bene a sentire le pa-

role di un galantuomo che vi dice la verità — a 30 chilometri dalla foce, il che significa che quei disgraziati che si recano al fiume, dopo 10 chilometri di strada con le loro carriole per prendere un pò d'acqua, non possono portarsela a casa perchè è salata, e l'acqua salata non la bevono nè gli uomini nè gli animali. Ecco le ragioni delle nostre preoccupazioni; ecco perchè noi ci preoccupiamo di discutere questo problema ed ecco perchè noi domandiamo anche che si tenga conto di quello che ha proposto il professor Mariani, che era uno dei più abili funzionari del Ministero, oggi collocato a riposo per limiti di età ed ancora considerato come un uomo di grande ingegno e di grande valore. Egli aveva proposto che alla foce del Po si impiantassero delle macchine galleggianti per sopraelevare l'acqua del Po, e soprattutto perchè servissero nei momenti di magra, perchè i periodi in cui avvengono questi inconvenienti sono appunto i periodi di magra del Po. Spero quindi che le mie parole — anche se sono presenti i colleghi emiliani e quindi quei colleghi che hanno interesse a che il canale romagnolo possa avere anche il doppio di acqua di quella che ha — non siano prese in mala parte e non siano considerate come affermazione di un atto semplicemente egoistico, ma di un atto di prudenza a vantaggio delle popolazioni del Delta Padano. Certamente, è inutile nasconderlo — ne hanno parlato altri colleghi, ne ha parlato il collega Bardellini che per Ferrara ha la stessa competenza che ho io — i pericoli per la nostra zona e per tutto il Delta padano sono quelli che vengono dal Po, ma anche dal mare, perchè quando l'Adriatico è in piena e le sue ondate arrivano a 20, 30 metri di altezza, allora il mare va a urtare contro gli argini del Po e rompe anche gli argini; per cui evidentemente bisogna difenderci dalla furia del mare. E per provvedere in tempo, il ministro Togni aveva già pensato a questa difesa delle spiagge con un disegno di legge, che cortesemente mi aveva comunicato e di cui ho qui il testo, ma che egli conosce a memoria perchè sa che cosa aveva proposto. Ma sa anche che in una legge Colombo avevo fatto affermare — nell'articolo 15 della legge 14 luglio 1957 — il principio che lo Stato assumeva a suo carico la difesa delle spiagge e del litorale. Perchè, onorevoli signori, la Repubblica veneta non si è preoccupata di questo? Badate che la Repubblica veneta allora doveva difendere soltanto Venezia, la laguna, ma non doveva difendere delle spiagge come quelle del Polesine o del ferrarese. Queste non dipendevano dal suo dominio perchè erano al di là del Po, e il Polesine era tutto territorio vallivo e paludoso, che quindi non aveva importanza. Ma oggi la situazione è completamente mutata. Oggi quelle terre sono un modello di coltivazione e di produzione. Ed io, onorevole Ministro, non voglio ottenere da lei per la terza volta la stessa dichiarazione. Lei mi deve fare il favore di ripetere qui che in questa grande opera di difesa a mare (*interruzione dalla sinistra*)...

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Opere di questo genere non si improvvisano in un anno.

MERLIN. ... non deve essere in nessun modo costruito a scapito del Delta Padano; il Delta Padano deve essere intangibile perchè vivono in esso 50 mila creature. Una piccola fetta il Consiglio dei lavori pubblici ce l'ha tolta, ed è un'isola che si chiama Bonelli: sono 600 ettari, non è una gran cosa; ma su quest'isola l'Ente nazionale delle tre Venezie aveva fabbricato case magnifiche, spendendo 250 milioni più 300 milioni per l'acquisto del terreno, che fanno 550 milioni buttati al vento. E lei crede che quella gente che era là abbia abbandonato quella isola? Affatto, essa vive ancora là, soltanto che invece di vivere al piano terreno vive al primo piano o al secondo piano o nei granai e spera ancora. Spera che noi la vogliamo difendere dalle acque del mare.

Ora, onorevole Ministro, io credo alla sua parola, perchè conosco la sua lealtà. Nella nuova legge dei 300 miliardi vedo che avete ottenuto 9 miliardi, 6 dei quali al Ministero dell'agricoltura e 3 al Ministero dei lavori pubblici. Per fare che cosa? Per fare le difese a mare? Ma quando io parlo di difese a mare, io intendo un arco che, partendo dalle foci dell'Adige, arrivi a Ravenna e quindi

comprendo tutte le provincie di Ferrara e di Rovigo. Se vogliamo essere degni di quello che è il valore dei nostri tecnici, noi non dobbiamo fare degli arginelli di poco conto; dobbiamo fare come ha fatto la Repubblica veneta con i « murazzi ». I « murazzi » esistono ancora, ma la Repubblica veneta non è andata a prendere i sassi ai colli Euganei, ma se li è fatti venire dall'Istria, perchè allora la Repubblica veneta comandava anche di là dall'Adriatico. Anche lei compri dalla Jugoslavia questi macigni e li usi per costruire le nostre difese.

È possibile che non si comprenda che sono miliardi bene spesi? È possibile che non si comprenda quello che, per esempio, comprende l'Egitto? Da che cosa l'Egitto, che pure è povero, trae quel tanto di ricchezza che ha? Dal delta del Nilo. Forse che noi non siamo capaci di fare del Delta Padano una ricchezza veramente grandiosa a vantaggio non soltanto della Valle padana ma di tutta l'Italia? Forse che i nostri tecnici non ne sono capaci? Io non lo credo. Perciò io insisto e prego il Ministro di voler tenere in considerazione queste mie raccomandazioni e queste mie domande. Voglio anche aggiungere che lei tra i suoi meriti ha quello di aver fatto approvare la legge 18 marzo 1958, numero 240, sul Magistrato del Po. Lei con ciò ha fatto ritornare il Magistrato alle acque a quella che era stata la mia iniziativa precedente, e cioè lo ha fatto diventare un organo effettivo dell'Amministrazione del suo Ministero, e di questo io le do lode. S'immagini se io ho nulla contro l'onorevole Romita, al quale mando in questo momento un devoto ricordo. Apprezzo la sua opera e rispetto il suo lavoro. Ma un giorno — e c'era anche l'onorevole Crollalanza, mi pare — in una seduta delle 7ª Commissione io gli ho detto: « Io ti ho dato un bel tabarro, il Magistrato del Po, e tu ne hai fatto un berrettino per ciclista ». (*Ilarità*). Lui ha protestato anche un po' vivacemente; ma questa è la verità.

Noi attendiamo dunque dal Magistrato del Po che egli faccia realmente i progetti e soprattutto abbia l'autonomia necessaria per poterli eseguire. Domandiamo poi anche di esaminare altri progetti. Lei ci ha alzato gli argini, e va bene; era la prima necessità.

Ma gli argini non li potrà alzare ancora all'infinito. E allora, siccome ci sono delle proposte in corso, di cui una lei la deve conoscere perchè me ne ha parlato l'ingegnere Corbellini l'altro giorno, la prego di considerare anche altre proposte che tendono tutte a diminuire le piene del Po e difenderci dal mare. È possibile, per esempio, prendere in esame una domanda che una società che ha sede a Torino ha presentato, con un progetto di sistemazione del Po da Cremona al mare? Lei sa che da Cremona per l'isola Serafini la Edison sta facendo una diga dalla quale si trarranno anche milioni di chilowattore di energia. Io apprezzo questa iniziativa, ma domando: si è anche tenuto conto del progetto di questa società di Torino? In questo progetto è prevista la costruzione di un nuovo canale da Cavanella al mare. Sarebbe il quarto scolmatore. Capisco che il Po non è nè l'Arno, nè il Reno, nè l'Adige, ma siccome il Po nella sua lunghezza di 600 e tanti chilometri arriva anche dalle nostre parti su terreno pianeggiante, io domanderei che questo diversivo venisse preso in considerazione, perchè da questo nuovo canale si trarrebbero niente di meno che cinque impianti idroelettrici per la produzione di un miliardo e 200 milioni di chilowattore di energia a Cavanella, Pontelagoscuro, Revere, Borgoforte e Casalmaggiore. Oltre agli sbarramenti e relativa centrale, in corrispondenza degli stessi, è prevista la costruzione di conche per la navigazione. Allo sbocco sono previste poi anche delle altre opere. La spesa è enorme, ma la società non domanderebbe che lo Stato facesse tutto, domanderebbe soltanto un concorso dello Stato di 35 miliardi su 95. Io non mi pronunzio su questi progetti tecnici, ma dico che bisogna studiarli con attenzione e tener presente quello che ho detto e che ripeto, cioè che la Repubblica veneta ha al suo attivo (eravamo nel 1599, cioè tre secoli e mezzo fa), il taglio di Portoviro, che a considerarlo oggi appare opera assolutamente grandiosa, e lo ha fatto per salvare Venezia e la laguna. Oggi si deve salvare il Delta padano. (*Approvazioni*).

Certamente — e finisco su questo punto — il fenomeno che più ci appassiona in questo momento e che ci rende doloranti e molto

preoccupati è il bradisismo. Ora perchè, onorevole Togni, lei non fa pubblicare i risultati di quella Commissione che lei stesso ha nominato?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Sono pubblicati...

MERLIN. Io non li conosco. Ora noi abbiamo il diritto di sapere quello che questa Commissione ha proposto. Perchè badi, credo che il bradisismo sia un fenomeno di costipazione del terreno, che perciò si fermerà. Ora, è giusto fare oggi quello che si faceva al tempo della peste di manzoniana memoria, quando per trovare un colpevole della peste si gridava: dagli agli untori? Gli agricoltori del polesine e anche del ferrarese danno la colpa di questo fenomeno ai metanieri. Io non mi pronunzio. Mi hanno detto che avreste fatto ua zona di esperimento. Io approvo questo e dico: non una, ma facciamo due, tre zone di esperimento, purchè finisca la discussione e si passi ai rimedi. Ma anche qui la esorto, onorevole Ministro, a prendere provvedimenti che ci diano soprattutto la possibilità di conoscere in tempo le proposte e di discuterle.

L'ultima parte del mio discorso è una parte assai delicata perchè riguarda la casa. Alla Camera lei ha fatto delle dichiarazioni molto serie e molto giuste: ha detto che vi è saturazione per le case di lusso e che molte case di lusso sono sfitte. Poi ha fatto delle proposte per l'iniziativa privata ed ha riservato allo Stato le case popolari e popolarissime.

Sono d'accordo, e ricordo che sono stato il primo Ministro dei lavori pubblici che abbia presentato al Parlamento (essendo Presidente l'onorevole Fanfani) un disegno di legge sull'argomento.

Ma lei ha mai considerato la gravità del fatto che i privati vadano a spendere milioni e miliardi in case che restano poi disabitate, mentre i poveracci, di cui lei ha promesso di occuparsi e che assediano Roma con centinaia e migliaia di baracche, attendono una casa? E cosa devono dire costoro di fronte alle case chiuse, non quelle della mia omonima (*ilarità*), di fronte a coloro che hanno dei palazzi e li tengono chiusi? Il confronto va a tutto danno della democrazia.

Quindi io sono d'accordo con le sue dichiarazioni, anche per un'altra ragione, e glielo ho scritto, ma lei, sempre molto cortese, non mi ha risposto su questo punto. Io sono senatore di Padova, che ha nel suo territorio Piove di Sacco, che è una cara cittadina che aveva 650 casoni di canna che sono come i *tukul* dell'Africa, e le ho spiegato un giorno che in questi casoni c'è l'erba che cresce al piano terreno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Infatti li abbiamo eliminati.

MERLIN. Ne abbiamo abbattuti 250, ma io la scongiuro di fare in modo che si possa fare anche il resto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Con i prossimi stanziamenti.

MERLIN. Vorrei parlare delle strade e delle autostrade; e le raccomando le autostrade di Bolzano, Verona e di Padova — Bologna.

Quanto alle ferrovie non dimentichi la ferrovia Venezia-Monaco attraverso le Alpi Aurine.

Facendomi anche carico dell'ora, io voglio concludere e voglio dirle, onorevole Ministro, parole che non le dispiaceranno. Tra poco ricorre il centenario dell'istituzione, nel nuovo Stato italiano, del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto all'origine questo Ministero avesse molti altri compiti, per esempio il servizio delle ferrate, le bonifiche, i telegrafi e i canali demaniali, per quanto l'albero originale abbia perduto molte fronde, la pianta ha dimostrato ugualmente la sua vitalità e, per le nuove necessità, per i nuovi compiti che lo Stato si è assunto e che allora pareva follia volere ad esso attribuire, è accaduto che questo Ministero, attraverso i vari organi, è venuto ad assolvere a tante e così alte funzioni da farlo considerare come uno dei più importanti, se non il Ministero più importante, tra tutte le Amministrazioni dello Stato.

Ha quindi ragione lei, quando ha detto nell'altro ramo del Parlamento che il suo non è un Ministero tecnico: è un Ministero economico, che provvede allo sviluppo e alla ricchezza dell'intera Nazione.

Credo allora di interpretare il pensiero di tutto il Senato quando auguro che il vecchio e glorioso Ministero viva, cresca e prosperi per il beninteso progresso economico e sociale dell'intero Paese. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 17 con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ora 13,10*).

---

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari