SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

172ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 16 LUGLIO 1959

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente BOSCO,

indi del Vice Presidente CESCHI

e del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

Amministrazioni comunali:

Trasmissione di decreto di scioglimento di Consiglio comunale e di decreti di proroga di gestioni straordinarie . . . . . *Pag.* 8028

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 8027

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 8028

Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti 8027

Deferimento all'esame di Commissione permanente e approvazione di procedura di urgenza per il disegno di legge n. 654 8064

Presentazione 8040

Richiesta e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 649 8064

Trasmissione e deferimento alla deliberazione di Commissione permanente 8028

« 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*) (Seguito della discussione):

BATTISTA . . . . . *Pag.* 8048

CEMMI 8040

CONTI 8053

D'ALBORA 8029

GAIANI 8035

MILITERNI 8046

MONETI 8064

SACCHETTI 8058

ZACCARI 8069

Interpellanze:

Annunzio 8073

Interrogazioni:

Annunzio 8073

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente BOSCO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana 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 si intende approvato.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa:

dei senatori Santero, Monaldi, Benedetti, Lorenzi, Pasqualicchio, Criscuoli, Bonadies, Tibaldi, Alberti, Gatto, Caroli, Pucci, Lombari, Franzini, D'Albora, Pignatelli, Scotti, Lombardi, Zelioli Lanzini e Mammucari:

« Nuovo ordinamento della carriera e della posizione giuridica del personale medico degli ospedali » (655).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

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

« Revisione della tabella organica degli operai permanenti delle scuole di polizia » (634), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1959, n. 365, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1958-59 » (632);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1959, n. 366, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1958-59 » (633);

« Estensione alle Amministrazioni periferiche dello Stato della possibilità di utilizzare talune forme di pagamento già esclusive dell'Amministrazione centrale » (640);

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Norma interpretativa dell'articolo 1 del decreto legislativo 1° aprile 1947, n. 273, concernente la proroga dei contratti agrari » (638), d'iniziativa dei senatori Tartufoli ed altri, previo parere della 1ª Commissione;

« Concessione di un contributo statale negli interessi su prestiti contratti da cantine

sociali ed enti gestori degli ammassi volontari di uve e mosti » (645-*Urgenza*), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e suo deferimento alla deliberazione di Commissione permanente

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

« Miglioramenti economici al clero congruato » (656).

Comunico altresì che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il suddetto disegno di legge alla deliberazione della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato ed approvato i seguenti disegni di legge:

4ª *Commissione permanente* (Difesa):

« Modifica dell'articolo 2 della legge 23 marzo 1956, n. 185, riguardante norme per la concessione dell'autorizzazione a contrarre matrimonio ai sottufficiali e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e dei Corpi della guardia di finanza, delle guardie di pubblica sicurezza e degli agenti di custodia » (526), di iniziativa dei deputati Scalia e Lucifero;

« Premi di congedamento ai volontari specializzati o specialisti dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica e rafferme dei volontari specializzati dell'Esercito » (593);

« Concessione di un contributo straordinario di lire 10.000.000 a favore della Lega navale italiana » (613), di iniziativa del deputato Durand de la Penne;

« Modifiche dell'articolo 5 della legge 3 gennaio 1957, n. 1, concernente nuovi organici dei sottufficiali dell'Aeronautica militare e modifiche di alcune norme sul reclutamento e avanzamento dei sottufficiali e militari di truppa dell'Aeronautica militare » (614);

« Aumento delle quote annue di iscrizione alle Sezioni di tiro a segno ed all'Unione italiana di tiro a segno nazionale » (615);

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

« Istituzione di una scuola nazionale di Stato per la meccanica agraria » (434), di iniziativa dei deputati De Marzi Fernando ed altri;

« Disposizione concernente i professori nominati nei ruoli universitari a seguito di revisione di concorso » (505), di iniziativa dei senatori Zanotti Bianco e Bergamasco;

« Istituzione del nuovo organico unico del personale di economato dei convitti nazionali e degli educandati femminili » (512);

« Istituzione della scuola nazionale professionale per massofisioterapisti ciechi nell'Istituto statale d'istruzione professionale per i ciechi annesso all'Istituto nazionale dei ciechi " Vittorio Emanuele II " di Firenze » (567), di iniziativa del senatore Zoli;

« Concessione al Consiglio nazionale delle ricerche di un contributo straordinario di lire 100 milioni per il finanziamento del programma della cooperazione geofisica internazionale » (594).

Annunzio di trasmissione di decreto relativo allo scioglimento del Consiglio comunale di Brindisi e di decreti di proroga di gestioni straordinarie di vari Comuni

P R E S I D E N T E . Comunico che, con lettera del 15 luglio corrente, il Ministro dell'interno, a norma dell'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica — emanato

nel secondo trimestre del 1959 — relativo allo scioglimento del Consiglio comunale di Brindisi.

Lo stesso Ministro ha inoltre comunicato, ai sensi dell'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei consigli comunali di: S. Giorgio a Cremano (Napoli), Monopoli (Bari), Fano (Pesaro Urbino), Venezia, Ferentino (Frosinone), Taurianova, (Reggio Calabria), Palma Campania (Napoli) e Gualdo Tadino (Perugia).

Seguito della 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 il seguito della discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico al Senato che vi sono ancora 19 iscritti a parlare. Inoltre devono essere svolti moltissimi ordini del giorno. Raccomando quindi agli oratori di attenersi ai limiti di tempo prestabiliti.

È iscritto a parlare il senatore D'Albora. Ne ha facoltà.

D ' A L B O R A . Onorevole signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario già iniziato, sia per il suo contenuto che per l'importanza che esso ha nella vita della Nazione, meritava, per la sua discussione, un periodo migliore, un periodo che consentisse un più approfondito ed attento esame dei problemi di cui si occupa, problemi di alto valore tecnico, sociale ed economico e, speriamo solo in parte, politici.

E dico solo in parte politici perchè la scelta di alcune soluzioni deve principalmente corrispondere a saggi criteri economici e sociali.

Desidero intanto esprimere il mio vivo compiacimento al collega Genco, che, interpretando il pensiero ed i suggerimenti della VII Commissione del Senato, ha redatto una relazione breve, ma coraggiosa, nella quale egli prospetta alcune considerazioni sulla funzionalità del Ministero e sui suoi organici, che non possono non trovarmi perfettamente consenziente.

Già lo scorso anno rilevai che la legge istitutiva del Ministero dei lavori pubblici ed il successivo regolamento non erano più all'altezza dei tempi e feci presente i danni che i ritardi ad essi dovuti producono; danni seri per l'economia del Paese. Spero quindi che il Ministro, valutata la situazione, attui, con la fermezza che egli pone nello svolgimento di tutto quanto è affidato alle sue cure, tutti quei provvedimenti divenuti necessari per un più spedito cammino nel settore dei lavori pubblici.

E qui mi pare opportuno raccomandare la sollecita pubblicazione del nuovo capitolato generale di appalto e la formazione dell'Albo nazionale degli appaltatori.

Non credo vi siano dubbi sulla necessità che i rapporti tra committente ed esecutore dei lavori siano regolati da norme precise, che stabiliscano i diritti e i doveri delle parti con chiarezza, in modo da evitare riserve e litigi che di solito raggiungono un solo scopo: quello di ritardare le opere e danneggiare lo Stato. Ormai il Consiglio di Stato ha, con una chiara sentenza del gennaio 1956, sgombrato il terreno dalle eccezioni sollevate dalla Corte dei Conti sia per quanto riguarda la competenza, che per la legittimità delle clausole che prevedono il deferimento ad arbitri delle controversie e l'impugnabilità del lodo arbitrale.

Non resta pertanto che da richiederne la registrazione con riserva alla Corte dei Conti, previa approvazione del Consiglio dei ministri.

Anche la formazione dell'Albo nazionale degli appaltatori è attesa sia dalle amministrazioni che dai costruttori. In questo campo il dopoguerra ha creato una grave, inevitabile confusione. È necessario che l'ono-

revole Ministro, se non ritiene di ripresentare *ex novo* il disegno di legge che, per la anticipata conclusione della scorsa legislatura, non potè essere approvato, dia corso alla proposta di legge presentata dall'onorevole Camangi alla Camera dei deputati nel luglio del 1958. Naturalmente l'Albo nazionale dovrebbe comprendere le ditte abilitate a lavori di una certa importanza, mentre le minori sarebbero iscritte negli elenchi dei locali Provveditorati alle opere pubbliche.

E veniamo al personale. A tale proposito i rilievi del relatore e della Commissione si appalesano giusti. Ritengo di aggiungere che all'aumento dei posti nei gradi elevati deve corrispondere un adeguato aumento nei settori inferiori: intendo riferirmi principalmente ai geometri ed agli assistenti. Sono pochi 1.200 geometri e 896 assistenti per 1.000 ingegneri. E poi occorre migliorare la qualità di questi funzionari cui sono affidate opere molte volte tecnicamente complesse e di ingente costo, dove un errore, sia pure modesto, può avere notevoli conseguenze.

Trovo opportuna la proposta di corrispondere una indennità professionale, come è da considerarsi la possibilità di istituire premi annuali da corrispondere ai più diligenti e meritevoli, costituendo un fondo da prelevarsi sulle trattenute che normalmente si operano per le spese di collaudo.

Ed, a proposito di collaudi, ritengo che essi siano da operarsi in tempo utile e, comunque, nei termini stabiliti dal capitolato d'oneri; e va considerata la possibilità di istituire definitivamente, almeno per lavori di una certa importanza, la Commissione dei collaudatori in corso di opera, uno dei quali dovrebbe essere un funzionario in servizio od a riposo.

Naturalmente tali prestazioni dovrebbero essere ricompensate in misura uguale per tutti e la scelta dei nominativi dovrebbe essere fatta secondo una scrupolosa ed equa rotazione. In ogni caso, onorevole signor Ministro, i provvedimenti riguardanti i funzionari sono delicati ed urgenti. La diserzione dei nuovi elementi dai pubblici concorsi è ammonitrice e foriera di non certo rosee previsioni per un non lontano avvenire.

E, per concludere, su questa parte della relazione, sono anch'io d'avviso che, aggiornata ed unificata la legislazione e riordinati i quadri, occorrerà che tutto il settore dei lavori pubblici dello Stato faccia capo all'apposito Ministero.

La visione unica della situazione, in questo campo in cui vi è interdipendenza tra le opere che debbono attuarsi, e l'unicità di indirizzo nell'esecuzione dei lavori sono, secondo me, necessari per un più rapido ed organico raggiungimento degli scopi e dei fini che in questo campo la Nazione si propone. Sgombrato il terreno da queste questioni di carattere generale, vorrei soffermarmi, sia pure brevemente, per non abusare della vostra cortesia, su alcune questioni particolari, quali: l'edilizia, le opere igieniche e sanitarie e la viabilità. Settore molto delicato quello dell'edilizia, sia per la situazione che, malgrado i notevoli sforzi compiuti, lascia tuttora a desiderare, sia per la ricerca attenta di un indirizzo da dare nei prossimi anni a questa attività onde ovviare alla insufficienza di abitazioni per le categorie meno abbienti.

Lei, onorevole signor Ministro, su questo argomento ha detto cose egregie ed attendiamo altrettanto ottimi provvedimenti. Giustissima la sua considerazione che, per mantenere questo settore dell'attività italiana nell'importante ruolo assunto con il livello dei 974 miliardi raggiunto nel 1957 e, malgrado la congiuntura economica, confermato nel 1958, occorre in prevalenza fare capo all'iniziativa privata perchè l'intervento dello Stato deve assumere aspetti di incitamento e di incoraggiamento, ed essere sostitutivo solo quando lo richiedano considerazioni di carattere economico in contrasto con quelle di ordine sociale. Ma l'iniziativa privata non si incoraggia abolendo le agevolazioni fiscali così come si è tentato, e speriamo non si riesca, di fare recentemente.

Dissi lo scorso anno, e lo confermo, che l'83 per cento dei vani per nuove abitazioni realizzati negli anni scorsi si devono all'industria privata; e dissi ancora che, per incoraggiare questa a completare l'opera che lo Stato compie nel campo delle costruzioni popolari, occorrono alcuni provvedimenti di

natura fiscale e finanziaria. Ora il momento è favorevole perchè il mercato delle abitazioni di lusso è in declino e le imprese, sulle quali grava tuttavia il costo dell'organizzazione, debbono trovare la possibilità di nuovi sbocchi. Pertanto non dovrebbe essere difficile, con opportuni incoraggiamenti, indirizzarle verso costruzioni adeguate ai bisogni delle categorie meno abbienti.

Occorre anzitutto disporre, però, di aree fabbricabili di modesto costo. Una cosa è certa: mentre i materiali da costruzione non hanno subito in questi anni aumenti notevoli, gli aumenti della mano d'opera sono stati sensibili, ma non disastrosi, e i tassi di sconto bancari sono rimasti invariati, il prezzo dei terreni è andato alle stelle, incidendo fortemente sul costo per vano delle costruzioni. Quali rimedi si possono suggerire?

La risposta è difficile, perchè non è semplice modificare una legge economica naturale come quella della domanda e dell'offerta, e l'esperienza insegna che, quando si è fatto qualche cosa per calmierare i prezzi del mercato, i risultati sono stati dubbi e talvolta controproducenti. Il progetto di legge sulle aree fabbricabili poi, secondo il quale verrebbe a costituirsi una specie di demanio comunale obbligando i proprietari dei terreni a costruire od a cedere le aree al prezzo concordato nel 1947 per l'imposta straordinaria sul patrimonio con una percentuale di aggiornamento per assegnarle alle imprese perchè costruiscano entro breve termine, non è scevro di difficoltà e di pericoli. Si dovrebbe poter contare su meccanismi perfetti, per non dare ai proprietari possibilità di ostruzionismi, che bloccando la compravendita di terreni metterebbero in difficoltà le imprese acquirenti cui è necessità di non interrompere il loro ciclo di lavoro, e per evitare favoritismi e peggio, sia nella fase di esproprio che di assegnazione.

Meglio, forse, può rispondere l'attuazione dei piani regolatori; istituendo nuovi centri di vita attrezzati, costruendo le strade e dotandole dei necessari servizi, si possono creare nuove e più larghe disponibilità di aree edificatorie per aumentare così la offerta e riportare la domanda nei suoi giusti limiti. Sarebbe auspicabile ancora una più comprensiva politica bancaria, in atto in altre Nazioni come Francia, Austria e Germania, perchè, nonostante gli studi degli esperti, rimasti sempre tali, e gli sforzi degli Istituti di credito fondiario, siamo ancora lontanissimi da vere e proprie agevolazioni di credito edilizio.

Maggiore facilità di sconto del portafoglio relativo alla compravendita degli appartamenti a rate e minore tasso di interessi incoraggerebbero le imprese e faciliterebbero i compratori meno facoltosi.

Lo Stato, dal canto suo, perchè sia attuato il sano concetto di far sì che ogni famiglia possegga la propria abitazione, deve continuare l'opera di coordinamento iniziata con i C.E.P. per far costruire case veramente popolari. E mi pare sia opportuno aggiungere che è necessario prorogare la legge n. 408, scaduta il 30 scorso, per cui, in uno col collega Lancellotti, ho presentato un ordine del giorno ed i senatori Fenoaltea, Alberti ed altri un disegno di legge. Essa viene incontro alle cooperative, formate o da formarsi, soprattutto tra dipendenti dello Stato e di Enti pubblici, le cui possibilità sono molto modeste, perchè possano realizzare il sogno primo di ogni buon padre di famiglia: avere un tetto!

Sono d'accordo col collega Genco che invoca in questo settore maggiori cure per il Mezzogiorno e desidero aggiungere, per la cronaca, che in provincia di Napoli ancora 4230 famiglie vivono in grotte e tuguri e che basta arrivare in città percorrendo la via Domitiana per constatarlo dando, sulla sinistra, uno sguardo all'edificio che la Mostra aveva destinato all'« Albergo di Massa », oggi divenuto un inverosimile formicaio di povera gente. Il quadro è completato a destra dallo scheletro in cemento armato di quella che dovrà essere la nuova sede della facoltà di ingegneria per la quale mancano, malgrado un ultimo generoso intervento del Ministero dei lavori pubblici, ancora altri 2 miliardi per il completamento dell'edificio e per la sua attrezzatura.

E passiamo alle opere igieniche e sanitarie.

Mi occuperò solo degli acquedotti e delle fognature. In questo particolare settore delle opere pubbliche la situazione dell'intero Paese, con accentuazione per il Mezzogiorno, naturalmente, è tutt'altro che soddisfacente.

Esso, invero, è di competenza degli Enti locali, ma l'intervento dello Stato, che si esplica indirettamente attraverso la legge 3 agosto 1949, n. 589, la quale autorizza la concessione di contributi percentuali variabili dall'1 al 5 per cento per queste ed altre opere varie (cimiteri, ospedali, edifici per l'assistenza, edifici per l'educazione dei fanciulli, eccetera) e direttamente nelle zone depresse del centro-nord in applicazione delle leggi n. 647 del 20 agosto 1950, n. 543 del 15 luglio 1950 e n. 635 del 19 luglio 1957 (nel Sud e nelle Isole opera la Cassa del Mezzogiorno), non è risultato nè sufficiente nè determinante, come dimostreremo.

Infatti la presidenza dell'Associazione nazionale dell'ingegneria sanitaria, prendendo a base uno studio eseguito, nel 1940, dal Gruppo acquedotti e fognature del Sindacato ingegneri, e partendo dalla considerazione che un indice abbastanza attendibile per ottenere il costo di un'opera igienica sia quello di commisurare al numero degli abitanti il costo unitario dell'opera medesima, è giunta, attraverso una relazione presentata dall'ingegner Cioppa al congresso di Trieste, a delle interessanti conclusioni.

In effetti se il problema di determinare il costo di queste opere è semplice allorchè si tratta di lavori *ex novo*, non altrettanto può dirsi quando una parte della rete è già esistente e funzionante e quindi occorre utilizzarla.

Col concetto della « popolazione non servita », cioè con la ricerca di quel valore fittizio della popolazione che sta rispetto agli abitanti esaminati nello stesso rapporto in cui la fognatura completa e funzionale sta rispetto a quella esistente, ne è scaturita una semplice tabella nella quale per ogni comune è fissata la percentuale degli abitanti non serviti, applicabile sia agli acquedotti che alle fognature per la ricerca di quella che dovrebbe essere la spesa occorrente per portare allo stato di normalità tutti gli agglomerati urbani dell'Italia continentale e insulare. E, per inciso, qui mi pare opportuno segnalare che la fognatura di Napoli è a circolazione continua e la sua costruzione fu iniziata nel 1889. Le opere maggiori, inerenti soltanto al centro urbano ed alle zone Vomero, Posillipo e Bagnoli, furono eseguite in base alla legge per il risanamento del 1885 ed a quella del 5 luglio 1908.

Ancora oggi, alla periferia della città, vi sono importanti centri abitati senza fognature e la rete esistente di giorno in giorno denunzia la sua vecchiaia e la sua insufficienza. Una Commissione nominata per lo studio di tale situazione, dopo alcuni anni, ha presentato un pregevole studio giungendo alla conclusione che occorre una spesa di 27 miliardi per eseguire tutti i lavori necessari ed indispensabili. Questi miliardi si riducono a 21, per le opere eseguite o in corso di esecuzione col finanziamento della legge speciale o del Comune; è una somma ingente e mi auguro che di ciò si tenga il debito conto allorchè si emaneranno le nuove provvidenze per agevolare la vita, abbastanza difficile, del Comune della mia città. E, tornando al caso generale, è evidente lo enorme interesse del problema affrontato dall'A.N.D.I.S., la cui soluzione, soprattutto può servire di base alla elaborazione di un concreto piano tecnico-finanziario, che giunga, come tutti ci auguriamo, alla risoluzione dello spinoso problema.

Non mi pare qui il caso di ripetere i calcoli fatti dall'ingegner Cioppa, che comunque sono semplici e pratici, ma è bene riferirne le conclusioni. Per gli acquedotti, tenuto conto anche delle opere di alimentazione di modesta entità, la spesa media è risultata di lire 8.000 per abitante non servito; mentre per le fognature, dall'esame di un complesso di progetti comprendenti grandi e piccoli centri, per due milioni di abitanti, è risultato che: il 25 per cento della popolazione dovrà scaricare senza trattamento; che per il 60 per cento si richiederà un trattamento di sedimentazione e digestione dei fanghi e solo il 15 per cento richiederà un completo trattamento ossidativo. Estendendo queste percentuali a circa 36 milioni di abitanti e tenuto conto che i costi unitari va-

riano a seconda che si tratti di piccoli o grandi centri, il costo medio ricavato è stato di lire 1.600 per abitante, dove occorre solo l'impianto di sedimentazione e digestione dei fanghi, e di lire 3.500, per abitante, per gli impianti completi. Per le reti, invece, tenuto presente che, anche per una fognatura notoriamente a posto, possono essere necessarie opere di ampliamento equivalenti al 15 per cento della popolazione, il prezzo, per abitante, è risultato di lire 10.500.

Con queste premesse è possibile fare la seguente previsione di spesa: Italia settentrionale: acquedotti (popolazione non servita 5.800.000 x 8.000) lire 47.840 milioni; fognature, per impianti di trattamento, lire 23.000 milioni; per le reti (popolazione non servita 9.670.000 x 10.000) lire 101.535 milioni; totale lire 172.375 milioni.

Italia centro-meridionale ed Isole: acquedotti (popolazione non servita 8.220.080 x 8.000) lire 65.760 milioni; fognature, per impianti di trattamento, lire 30.500 milioni; per le reti (popolazione non servita 12.650 mila x 10.500) lire 132.825 milioni; totale lire 229 mila 85 milioni.

Occorrono quindi per tutta l'Italia lire 401.460 milioni. Cifra ben lontana dalle lire 5.484.942.000 stanziate in bilancio, in base alle leggi nn. 647, 543 e 635, per la costruzione di acquedotti e fognature nelle zone depresse del centro-sud.

Ritengo perciò doveroso richiamare l'attenzione del Governo perchè mediti su questa grave situazione ed attui tutti quei provvedimenti necessari a garantire alle popolazioni sprovviste quei limiti di sicurezza che, allontanando le infezioni, di vario genere, dovute alla deficienza di acqua ed alla mancanza di fogne, assicurino alla loro esistenza il minimo indispensabile oggi richiesto dal vivere civile.

E siccome il relatore si è intrattenuto sulla situazione dell'acquedotto pugliese, vorrei raccomandare, a chi di dovere, che la rete di distribuzione di questo acquedotto sia messa in condizioni di manutenzione tali da eliminare le perdite che accusa lungo tutto il suo percorso; esse ne diminuiscono il rendimento, con danno degli utenti, e fanno sentire maggiore la necessità della non facile ricerca di nuove sorgenti.

Prima di passare alla viabilità, desidero intrattenermi brevemente sulle opere marittime e portuali e ciò solo per uno scrupolo della mia coscienza.

Il Presidente dell'Ente del porto di Napoli, persona degnissima e competente, di tanto in tanto riunisce i parlamentari della circoscrizione per prospettare loro gli urgenti problemi del porto di Napoli che richiede provvidenze, necessarie per il suo ammodernamento, tali da rendere meno costose le operazioni che in esso si compiono.

Questi problemi si è deciso di esporli al Ministro in una speciale visita che si spera di poter effettuare al più presto. Una cosa però qui voglio dire che, per la sua urgenza e per la sua importanza inversamente proporzionale alla modestia della cifra occorrente, bisognerebbe attuare subito: pare che i parabordi in legno correnti lungo i moli siano talmente deteriorati che i grossi chiodi danneggiano le fiancate delle navi; una compagnia svedese o norvegese, non ricordo, ha scritto una lettera di protesta richiedendo i danni. Ora è possibile che non siano disponibili alcune decine di milioni per eseguire tali lavori?

Mi auguro che il Ministro, sempre sollecito, vorrà ricordarsi di questa segnalazione e passo alla viabilità.

La viabilità si presenta, oggi, sotto prospettive migliori. È in preparazione la legge per il potenziamento della rete stradale nazionale; è in via di attuazione la legge n. 463 del maggio 1955 per cui sono in corso di costruzione sette autostrade per complessivi 1.114 chilometri, mentre la nuova classificazione delle strade, in base all'articolo 15 della legge n. 126 del febbraio 1958, consentirà una migliore ripartizione tra Stato, Provincie e Comuni dell'intera rete stradale italiana; per cui non solo le arterie destinate, giusta la convenzione di Ginevra del settembre 1950, ai grandi itinerari internazionali, ma anche le diramazioni minori e capillari, che servono a distribuire linfa vitale nell'intero corpo della Nazione, è prevedibile trovino, presto, un definitivo assetto.

Infine, con il 1° corrente mese, è entrato in vigore il nuovo Codice della strada che, a detta del Ministro, dovrebbe, in attesa di tempi migliori, adeguare il traffico all'attuale consistenza delle strade.

Ed ora alcune osservazioni. Comincio dal Codice della strada. È troppo presto per poter dare un giudizio definitivo. Certo che la necessità di una più rigorosa disciplina del traffico, dato il sempre crescente numero di mezzi in circolazione, mezzi non sempre omogenei, spesso in precarie condizioni di manutenzione, con conducenti sovente poco riguardosi per la propria vita e per quella altrui, si imponeva. Il numero degli incidenti stradali aveva raggiunto dimensioni ragguardevoli ed occorreva (non potendosi ammodernare subito tutte le strade italiane, ciò che, del resto, non risolverebbe del tutto il problema) porre un freno a tanta iattura.

Farà ciò il Codice nuovo? Lo vedremo. Comunque occorre che il personale adibito alla sorveglianza sia bene istruito ed abbia una adeguata preparazione, diversamente si avranno inconvenienti non previsti, nè prevedibili. Ci sono alcune strade su cui, malgrado la presenza dei militi, non si cammina più. I conducenti, o perchè non conoscono il Codice o perchè sono preoccupati, non sorpassano ed allora si determinano lunghe file ed i ritardi diventano enormi. Bisognerebbe che i militi addetti al traffico o fermassero i mezzi più lenti che fanno da capofila oppure incoraggiassero, dove si può, il sorpasso. (*Interruzione del senatore Franza*). Il Codice della strada è un esperimento che si doveva fare. Non si aveva mai avuto il coraggio di attuarlo. Se ne parlava da dieci anni e si aspettava sempre che fosse emanato. Lo stato delle cose non ammetteva ulteriori indugi e, per questo, dobbiamo essere immensamente grati al Ministro, che bene o male lo ha attuato. L'avvenire dirà se va bene o se occorrerà fare qualche modifica.

F E R R E T T I . Tutti aspettano il regolamento. (*Replica del senatore Franza*).

D ' A L B O R A . Intanto i trasportatori, date le limitazioni che si impongono alle misure del carico, hanno subito profittato dell'occasione per aumentare il costo dei trasporti. Ciò va attentamente esaminato ed ogni abuso prontamente stroncato; diversamente, all'economia della Nazione potrebbero derivare danni di cui oggi non è possibile valutare nè l'importanza nè la misura.

Per le autostrade debbo solo raccomandare al Ministro un'equa e sollecita definizione del tracciato della Napoli-Bari, che, tra l'altro, congiungerà questi due grandi porti del Tirreno e dell'Adriatico. Anche qui, solo un'esatta valutazione economica e tecnica deve suggerire la giusta soluzione. E, come ha raccomandato il senatore Franza stamane, ricordiamoci dell'Irpinia. Faccio notare che la legge per il piano poliennale prevedeva che il 25 per cento di tali costruzioni venissero eseguite nel Mezzogiorno ma, per ora, tale percentuale non è stata rispettata.

Desidero far presente al Ministro che, in attesa dell'attuazione, la nuova legge per la classifica delle strade ha, per ora, prodotto solo un grave inconveniente. I Comuni si sono affrettati a passare alle provincie, purtroppo con criteri spesso non precisamente tecnici, le loro strade in peggiore stato; non so se questo sia avvenuto, o avverrà, per il passaggio tra provincie e Stato, comunque nell'attesa queste strade già in cattive condizioni sono state completamente abbandonate e di giorno in giorno la loro condizione peggiora. A parte il danno che ciò arreca al traffico, è da prevedere che in futuro, e cioè quando le provincie le assumeranno effettivamente e definitivamente in carico, la spesa per il ripristino potrà essere così considerevole da risolversi in grave danno per i bilanci di queste Amministrazioni. Occorrono disposizioni urgenti, perchè i comuni e le provincie non abbandonino queste arterie, in attesa che il trasferimento divenga definitivo.

E termino con un rapido esame al piano di ammodernamento della rete stradale nazionale.

L'A.N.A.S. è certamente in possesso di tutti i dati relativi ai rilevamenti del traffico, agli incidenti ed ai punti nei quali tali incidenti di solito si verificano. Ora per poter sistemare l'intera rete stradale, con

precedenza, a mio parere, agli itinerari internazionali ed alle vie di grande traffico, occorrono le seguenti categorie di lavori: depolverizzazioni; allargamenti e pavimentazioni con sovrastrutture idonee; allargamenti di opere d'arte costituenti strozzature; varianti per evitare gli attraversamenti degli abitati; soppressione dei passaggi a livello di maggiore intralcio al traffico; sistemazione o eliminazione di curve pericolose per maggiori viziosità piano-altimetriche; eliminazione dei punti causa di frequenti incidenti.

Lavori che, estesi a tutta la rete stradale nazionale, importerebbero, secondo uno studio del professor Jelmoni per incarico dell'Automobile club italiano, circa 450 miliardi, ma che, limitati come si è detto innanzi, ai 10 itinerari principali ed agli otto itinerari di allacciamento, di cui alla convenzione di Ginevra, ed alle statali che i rilevamenti indicano come soggette a maggiore traffico, possono ridursi a circa 160-180 miliardi, il che rientra nel disegno di legge di cui il Parlamento si sta occupando. Tutto sta nei criteri che si adotteranno per la suddivisione della spesa.

Con questi lavori, educando i pedoni ed i conducenti, regolando l'industria automobilistica e l'esercizio dei mezzi di trasporto a 1 o a 2 ruote (specialmente questi ultimi per i quali occorre che, anche in applicazione di quanto prevedeva il piano Vanoni, si costruiscano le apposite piste ciclabili) l'avvenire della viabilità in Italia lascia bene sperare.

Prima di concludere, e passando dal traffico su gomma a quello su rotaia, vorrei anch'io raccomandare la costruzione della ferrovia Bari-Matera-Metaponto. Ho studiato questo problema perchè mi è stata affidata la relazione su un progetto di legge del senatore Schiavone dalla Giunta per il Mezzogiorno. L'attuazione di questa ferrovia, con l'eliminazione dei corrispondenti tratti dell'antiquata e terribilmente passiva ferrovia gestita dalla Società italiana strade ferrate meridionali, si impone per motivi di grande rilievo sociale ed economico in vista dello sviluppo che la zona del materano e del territorio che si estende lungo l'arco ionico, per le provvidenze in atto da parte del Governo, vanno assumendo.

È possibile che Matera non debba avere una stazione ferroviaria? Io convengo sul fatto che ormai la strada prende il sopravvento sulla ferrovia, ma ho l'impressione che si siano sottovalutate troppo presto le possibilità delle ferrovie, i servizi che esse possono ancora rendere, soprattutto per le lunghe distanze e per il trasporto delle merci povere e di alcune qualità di merci per le quali si richiedono precauzioni o carri speciali, come i frigoriferi, che con gli autotrasporti non è possibile ottenere.

È dimostrato che questa ferrovia non sarà passiva come si pensava e pertanto ne raccomando la costruzione, per tutti i motivi che avanti ho esposto.

Onorevole Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, chiedo scusa se, incoraggiato dalla benevola accoglienza che il mio intervento su questo stesso stato di previsione ebbe, da parte vostra, lo scorso anno, mi sono alquanto dilungato.

Convinto dell'importanza che i lavori pubblici hanno per il benessere che apportano, ovunque si eseguano, e per gli indelebili segni di civiltà che essi lasciano, a testimonianza, nei secoli, del progredire dei popoli, ho forse profittato della vostra cortesia, ma termino con un augurio per il Ministro e per i suoi collaboratori tutti: che la loro opera possa far sì che l'Italia, per il bene del suo popolo e, soprattutto, dei lavoratori, continui, in questo settore, le tradizioni e gli insegnamenti che ci vengono dalla quotidiana ammirazione delle antiche e grandiose opere disseminate in questa eterna Roma! (*Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

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

G A I A N I . Onorevoli colleghi, signor Ministro, ancora una volta dobbiamo constatare l'esiguità delle somme iscritte nel bilancio dei lavori pubblici destinate alla difesa idraulica del Paese e alla sistemazione dei fiumi e dei torrenti. Del tutto irrisorio è lo stanziamento di 2 miliardi e mez-

zo previsto per la sistemazione del bacino del Po, compreso il suo delta.

Dobbiamo pur constatare che, ancora una volta, vengono elusi gli impegni derivanti dalla legge n. 184 del 1952, che prevedeva la sistematica regolazione dei fiumi, tramite un piano orientativo nel quale dovevano essere indicate le opere da eseguirsi, lo stato dei progetti già formulati o in corso di esecuzione, eccetera, cosa che venne fatta col « piano Merlin » presentato al Parlamento il 6 febbraio 1954, che contemplava l'erogazione di 1.454 miliardi in 30 anni, di cui 848 miliardi da erogarsi nei primi 10 anni. Le opere idrauliche, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, comportavano una spesa di 371 miliardi.

Il Ministero dei lavori pubblici però, in dispregio dell'articolo 3 della succitata legge, non ha presentato alcuna relazione al Parlamento che dia conto dei progressi conseguiti nei precedenti 12 mesi, nell'esecuzione delle opere previste dal « piano orientativo » e delle modificazioni che si sono rese o si renderanno necessarie. Ciononostante, però, si sa che il bilancio consuntivo complessivo dei primi 5 anni di attuazione del piano è assolutamente deludente!

Sono stati spesi complessivamente, in base alla legge 9 agosto 1954, n. 638, appena 38 miliardi di lire, solo 21 dei quali per il bacino del Po e nel Delta. Per il Po vennero pure spesi altri 4 miliardi e mezzo concessi con la legge 10 luglio 1957 approvata dopo l'alluvione del Po di Goro, avvenuta il 20 giugno dello stesso anno. Le somme spese per il Po servirono essenzialmente ai lavori di preminente urgenza, e precisamente ai rialzi e rafforzamenti arginali per il contenimento delle piene.

Come si vede, non soltanto i mezzi impiegati sono stati esigui, ma hanno servito, non tanto a realizzare parte di un piano generale, organico e concreto, ma a intervenire sotto la spinta dei pericoli di alluvioni che via via si manifestavano o addirittura dopo che i disastri erano avvenuti, lasciando quindi insoluti i problemi di fondo, riguardanti la sistemazione generale del bacino del Po e del suo delta, che richiedono non soltanto l'eliminazione di ogni incertezza degli organi tecnici nella scelta delle soluzioni tecnicamente più idonee ad affrontare il male alla radice, ma l'impiego di ben altri mezzi finanziari di quelli fin qui destinati alla difesa idraulica.

Il problema, tanto importante per tutta la Nazione, resta pertanto insoluto, e tale resterà fino a quando il Governo non deciderà di affrontarlo una volta per tutte con l'impiego dei mezzi finanziari occorrenti, ponendo fine all'attuale stato di ordinaria amministrazione.

In particolare non si vede bene in che modo e con quali mezzi il Ministero dei lavori pubblici intenda affrontare e risolvere definitivamente il problema della difesa e della sicurezza del Delta padano, onde salvare un grande patrimonio economico, frutto dei sacrifici e del duro lavoro di alcune generazioni di lavoratori, e dare al tempo stesso tranquillità e sicurezza alle popolazioni della zona tuttora esposte a gravi pericoli.

Alle nostre critiche circa la carenza di un piano organico per la sistemazione del bacino del Po e del Delta padano, il Ministro dei lavori pubblici rispondeva, nel corso del dibattito che ebbe luogo in quest'Aula nel novembre del 1958, che tale piano esisteva ed era stato da tempo predisposto. Il piano programmatico compilato, fin dal 1952, da una commissione di eminenti tecnici e studiosi, nominata dal Ministero dei lavori pubblici, comprendeva le opere di contenimento delle piene del Po; la sistemazione dell'alveo del fiume; le difese longitudinali e frontali; le opere di attenuazione delle piene mediante scolmi nei recinti golenali; e, specificatamente per il Delta, sistemazioni e dragaggi alle foci, sistemazione dei rami, interclusione del Po di Maestra. La spesa complessiva per la esecuzione del programma doveva essere di 94 miliardi. Prima di tutto occorre chiederci quanta parte di questo programma sia stata attuata. In generale non lo so — credo ben poco — ma, per quanto riguarda il Delta, è certo che, tranne il rialzo e il rafforzamento degli argini del Po, cosa necessaria naturalmente, e noi lo riconosciamo, il piano non ha trovato pratica attuazione e così dopo circa 7 anni e 13 alluvioni non si ha

notizia di dragaggi alle foci nè lungo i rami del fiume, nè di sistemazioni e rettifiche dei rami stessi e tanto meno della interclusione del Po di Maestra. A questo proposito si nota la più stridente contraddizione. Il Po di Maestra non è stato intercluso, anzi se ne sono rialzati e rafforzati gli argini. D'altra parte, tenendo conto del noto fenomeno del bradisismo negativo — cosa che non poterono fare i tecnici che formularono il programma perchè a quel tempo il fenomeno era appena agli inizi — il piano può essere considerato tuttora valido od ha invece bisogno di aggiornamenti e di modifiche? Evidentemente dovrà essere modificato.

Lei stesso, onorevole Ministro, a conferma di quanto ho detto, ci diede infatti notizia di avere incaricato la Commissione di studio e ricerche sui fenomeni di abbassamento dei terreni del Polesine e del Delta padano, nominata il 9 settembre 1957, di predisporre anche « un piano organico di sistemazione dei corsi d'acqua del Delta ». La Commissione, in seguito a tale incarico, elaborò un piano di difesa comprendente opere per una spesa di 14 miliardi in lavori di sistemazione dei fiumi e una spesa di 10 miliardi per le difese a mare. L'onorevole Ministro ci disse ancora che questo piano era in « fase di realizzazione progettuale da parte del Magistrato del Po ».

Ora questi progetti sono stati ultimati? Quali soluzioni si prevedono per la difesa a mare? Quale soluzione si propone circa la sacca di Scardovari? Quali rami del Po dovranno essere rettificati? Il Po della Donzella e quello di Tolle verranno raccorciati e le loro acque fatte defluire attraverso la sacca di Scardovari? Come hanno fatto i tecnici del Magistrato del Po a tener conto nei loro progetti del fenomeno del bradisismo e delle cause che lo determinano, dei probabili ulteriori loro effetti, se non è stato ancora eseguito l'esperimento suggerito dalla Commissione per stabilire se l'estrazione del metano influisca sull'abbassamento dei terreni che purtroppo continua tuttora?

Mentre questi interrogativi rimangono senza risposta, si perde tempo prezioso e i pericoli non vengono scongiurati. D'altra parte appare abbastanza chiaramente che intorno ai problemi della difesa del Delta esistono ancora delle incertezze e la mancanza di una visione unitaria. Lo dimostra il citato caso della mancata interclusione del Po di Maestra e più ancora quello che sta accadendo intorno alla Sacca di Scardovari. Mentre da tutte le parti si chiede la chiusura della Sacca, il Ministro dei lavori pubblici ne ha fatto ripristinare, rialzare e rafforzare tutta l'arginatura perimetrale, con la giustificazione che la Sacca « nelle condizioni attuali della difesa idraulica deve continuare a rimanere nello stato in cui si trova per poter dare ricetto, ove risulti necessario dagli studi in corso, ai rami del Po della Donzella e di Tolle, opportunamente rettificati, guadagnando così in cadente e in portata ». Sono parole sue, signor Ministro.

In questo caso, naturalmente, i rami del Po in parola non dovrebbero essere più utilizzati per lo sfogo delle acque del fiume. E allora perchè tutte le arginature del Po della Donzella e quelle del Po di Tolle sono state rialzate con l'impiego di centinaia e centinaia di milioni? Non è che io dica che non si dovevano rialzare gli argini del Po davanti a Scardovari o davanti a Ivica, intendiamoci bene, ma intendo dire che si fanno contemporaneamente cose contraddittorie. Il che vuol dire che si lavora in modo disorganico con grande dispendio di mezzi. La cosa più logica, richiesta da tutta l'opinione pubblica, sarebbe stata quella di chiudere senz'altro la Sacca a punta Garbin. Tutto questo deriva evidentemente dalla mancanza di un piano d'insieme che riesca a considerare globalmente il problema della difesa idraulica del Delta. Sarei lieto di essere smentito. Ma in questo caso sarebbe bene che il Ministero dei lavori pubblici pubblicasse i risultati degli studi compiuti indicando chiaramente quali sono i provvedimenti progettati! Ancora più incerto e incoerente è stato l'atteggiamento del Governo sulla questione del grave fenomeno del bradisismo. La Commissione insediata dallo stesso Ministero dei lavori pubblici il 9 settembre 1957 già il 2 dicembre dello stesso anno aveva deliberato di sospendere, a titolo sperimentale, l'estrazione del metano in una vasta zona delimitata della superficie

di 12 mila ettari, istituendo un pozzo speciale di controllo con strumenti perfezionati americani.

Il 16 gennaio 1958 la Commissione approvava una relazione preliminare che confermava la necessità dell'esperimento. A seguito delle decisioni della Commissione, il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con quelli dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria e del commercio, aveva fin dal mese di agosto del 1958 impartito istruzioni alla competente Autorità prefettizia per l'adozione dei provvedimenti necessari a consentire l'esperimento. Quindi fin dall'agosto dello scorso anno doveva cessare, in una zona del Delta della superficie di 10.000 ettari — perchè il Ministero ha diminuito la estensione da 12.000 a 10.000 ettari — la estrazione del metano per consentire di stabilire se l'estrazione delle acque metanifere fosse causa dell'abbassamento dei terreni.

Senonchè la Prefettura di Rovigo non diede mai corso all'ordine ricevuto e l'esperimento non venne mai effettuato. Pare che ciò avvenisse in seguito alla resistenza degli industriali metanieri e a certe influenze politiche; cosa estremamente deplorevole perchè in questo modo si è perso un anno di tempo.

Quello che è certo è che il Governo si rimangiò l'ordine impartito senza neanche darne comunicazione alla Commissione — o almeno ad una parte dei suoi membri — che aveva proposto l'esperimento, mancando loro di riguardo. Dopo di ciò la Commissione cadde nel dimenticatoio e non venne mai più riunita.

Dopo questo strano episodio, il quale dimostra quanta incertezza e confusione ci fosse, il Ministero dei lavori pubblici fece proseguire gli studi da altri tecnici, impegnandosi a farne conoscere l'esito al Senato entro il mese di gennaio di quest'anno. Sono passati molti mesi da allora, ma noi non ne abbiamo saputo ufficialmente più nulla.

Però, mentre il Ministro dei lavori pubblici tace, il suo collega onorevole Rumor ha dichiarato, durante un suo recente viaggio nel Delta padano, che « si stanno esaminando le modalità con le quali realizzare la fase sperimentale per la sospensione della estrazione del metano in alcune zone ».

A questo proposito, onorevole Ministro, mi permetto di chiederle, come ha già fatto il senatore Merlin, e del resto come lei stesso si era impegnato a fare, che vengano pubblicati i risultati degli studi sul bradisismo ed i conseguenti provvedimenti già decisi o che verranno eventualmente decisi.

Orbene, se questo esperimento dovrà essere fatto attuando le indicazioni fornite dai tecnici, lo si faccia, ma lo si faccia subito e non si perda più altro tempo prezioso. È evidente che in questo caso dovranno esser presi i provvedimenti necessari ad indennizzare gli eventuali danneggiati, in particolar modo i lavoratori che rimarranno temporaneamente senza lavoro.

A questo punto occorre precisare che, nonostante le assicurazioni date dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici alla fine dello scorso anno, la situazione del Delta è pressochè immutata in quanto le opere di difesa eseguite sui fiumi e a mare — per quanto importanti — non danno ancora un sufficiente grado di sicurezza e non appaiono ancora, come del resto mi pare di avere dimostrato, parte di un piano concreto ed organico.

D'altra parte questa mia opinione è largamente diffusa in tutti gli strati della popolazione ed è condivisa dai vari partiti politici, compresa la stessa Democrazia Cristiana; vorrei dire che è stata perfino convalidata dal ministro Rumor quando, rispondendo al dottor Avezzù, segretario provinciale della Democrazia Cristiana, ha dichiarato che solleciterà un esame unitario ed organico dei problemi del Basso Polesine e del Delta da parte dei Ministeri interessati.

Evidentemente se questo piano ci fosse non sarebbe stato necessario che il Ministro dell'agricoltura si impegnasse a sollecitarlo.

Onorevoli colleghi, mi pare opportuno far presente al Senato ed al signor Ministro che il peggioramento oggettivo della zona in conseguenza del rilevante abbassamento dei terreni e del non del tutto trascurabile fenomeno di aumento del pelo di piena del Po, oltre che preoccupare per l'insicurezza della vita e degli averi della popolazione, dovuta anche ai tardivi provvedimenti di per se stessi insufficienti perchè carenti di un unico indirizzo tecnico, determina una crescen-

te sfiducia degli operatori economici, per cui in questi ultimi anni si è avuto un vero e proprio arresto di nuove iniziative economiche, con grave danno dell'economia della zona e con un ulteriore peggioramento delle condizioni di vita dei lavoratori.

L'opinione dei polesani è unanime perciò nel chiedere che il Delta venga difeso con ogni mezzo, senza perdere tempo. E sono perfettamente d'accordo con il senatore Merlin quando egli dice che il Delta deve essere intangibile. Ci sono 50.000 abitanti che vivono da decenni, da generazioni nel Delta dopo averlo bonificato e fecondato, per cui quelle terre debbono essere difese ad ogni costo.

E credo che sia anche possibile difenderle, come del resto lo stesso Ministro ammette. I polesani chiedono che non venga ceduto più un solo metro di terra al mare — come si è fatto purtroppo abbandonando l'isola di Bonelli — che siano create quelle condizioni di sicurezza che sole possono costituire la base per la rinascita economica e sociale della nostra Provincia, che è oggi purtroppo una delle Provincie più povere dell'Italia settentrionale.

Dall'alluvione del 1951 in poi, Enti pubblici, Provincie e Comuni, organizzazioni di categoria, sindacati e partiti politici si sono costantemente interessati ai problemi idraulici e della sicurezza. Sono stati tenuti numerosi convegni, cominciando da quelli di Mantova, Ferrara, Rovigo eccetera, a cui hanno largamente partecipato numerosi valenti tecnici i quali hanno contribuito, con la loro esperienza e le loro conoscenze di studiosi, ad elaborare programmi ed a formulare voti. Conseguenza della pubblica discussione suscitata dai vari convegni è che oggi è diventata opinione comune che occorra: 1) l'attuazione dell'esperimento di sospensione dell'estrazione del metano; 2) che il Magistrato del Po conclusa con la massima rapidità consentita i suoi studi per la regolazione del deflusso delle acque del Delta e per la rettifica e il dragaggio dei rami del Po; 3) che il Governo disponga lo stanziamento opportuno per il rafforzamento degli argini a mare e a fiume; che entri nell'ordine di idee di chiudere la Sacca di Scardovari e Porto Caleri con dighe a mare; 4) che venga varato un piano finanziario pluriennale per la sistemazione dell'intero bacino del Po; 5) che il Ministero dell'agricoltura intervenga per la bonifica delle valli da pesca nel Polesine; 6) che venga definitivamente risolto il problema della viabilità della Bassa polesana.

Onorevoli colleghi e signori del Governo, quello che vi ho letto non è un programma diabolico inventato dai comunisti, ma il programma presentato al ministro Rumor dal segretario provinciale della Democrazia Cristiana, programma che noi condividiamo interamente. Come vedete anche da uomini della vostra parte si avanzano fondamentalmente le stesse nostre richieste. Senonchè quando siamo noi a prospettare pressochè le stesse critiche che al Governo vengono rivolte da rappresentanti della maggioranza ed a fare pressochè le stesse proposte costruttive, veniamo accusati, particolarmente dal Ministro dei lavori pubblici, di demagogia e di speculazione politica. Noi respingiamo questo metodo, dietro il quale qualche volta possono nascondersi manchevolezze e indecisioni, affermando che la nostra azione nel Parlamento e nel Paese è costantemente ispirata agli interessi dei lavoratori, agli interessi di tutto il popolo, agli interessi del Paese. Ed è appunto con questo spirito e nell'interesse del Polesine che io le chiedo, signor Ministro, di prendere in considerazione l'esigenza di porre fine alle incertezze fin qui manifestatesi nelle soluzioni tecniche da adottare per la difesa e la salvezza del Delta. Si decida una buona volta il da fare. Si scelgano rapidamente i progetti esistenti più idonei, si approfondiscano senza indugio gli studi ancora necessari; si tenga conto, nell'elaborazione del piano organico dei lavori idraulici, delle concrete proposte da noi formulate in questo breve discorso, che sono poi le soluzioni sostenute da tutti i polesani, ed infine si tenga conto dei pareri dei tecnici polesani che con tanta passione, da decenni, si dedicano allo studio del Po e del Delta. So benissimo, onorevoli colleghi, che non basta una scelta tecnica per risolvere le complesse questioni della sistemazione idraulica della Valle pa-

dana con tutti i problemi ad essa collegati, quali: l'utilizzazione delle acque a scopo irriguo e per la produzione di energia elettrica; la costruzione dell'idrovia padana, eccetera; realizzazioni che contribuirebbero largamente allo sviluppo dell'industria e dell'agricoltura dell'intera Valle padana ed alla sicurezza del Polesine e del Delta.

Mi si dirà che occorrono i fondi e che questi non ci sono, che bisogna accontentarsi delle somme iscritte nel bilancio in base alle leggi esistenti e che ci si potrà ritenere fortunati se per il Delta, ad esempio, verranno concessi alcuni altri miliardi provenienti dal prestito nazionale.

Se questa dovesse essere la risposta definitiva, vorrebbe dire che non si ha intenzione di fare le cose seriamente e che si continuerebbe, come per il passato, a tirare avanti facendo l'indispensabile nella speranza, sfortunatamente vana, di evitare nuovi disastri.

Per una grande opera di civiltà e di progresso come quella della sistemazione del bacino del Po e della difesa del Polesine e del suo Delta, certamente non meno importante della costruzione delle strade e di altre opere pubbliche, il denaro deve pure trovarsi.

D'altra parte il denaro speso sarebbe denaro proficuamente investito perchè, con la soluzione dei problemi schematicamente accennati, si creerebbero le condizioni per un ulteriore sviluppo delle forze economiche, quindi un accrescimento della ricchezza nazionale. Spetta quindi al Governo fare la scelta definitiva nella sua politica della spesa destinando alla difesa del suolo italiano e alla sistemazione dei nostri fiumi, ed in particolare del Po e del suo Delta, le somme necessarie anche se ingenti. Mi voglio augurare che, dopo tanti disastri, tanti danni, tanto denaro non sempre bene speso e tante discussioni e polemiche, i problemi posti in questo mio intervento vengano favorevolmente risolti.

Ed infine oso sperare che le critiche fatte alle proposte suggerite siano interpretate dal signor Ministro come un tentativo, sia pure modesto, per contribuire a risolvere i gravi problemi della difesa e della sicurezza idraulica, posti davanti a noi fin dalla grande e tragica alluvione del 1951 che commosse tutta l'Italia e tutto il mondo. (*Applausi dalla sinistra*).

Presentazione di disegno di legge

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del Ministro degli affari esteri, il seguente disegno di legge:

« Aumento del contributo a favore dell'Istituto italiano per il Medio ed Estremo Oriente (Ismeo) e concessione di contributo straordinario all'Istituto stesso » (657).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione, a nome del Ministro degli affari esteri, del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cemmi. Ne ha facoltà.

CEMMI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole signor Ministro, sono stato incerto se approfittare della vostra pazienza, affrontando la trattazione di un argomento che, se pure ignorato dalla grande opinione pubblica e, penso, anche da notevoli settori del Parlamento, interessa a fondo vaste zone del territorio nazionale, tra le più povere (depresse, come si dice ora) e degne di soccorso.

Creda, signor Ministro, che se mi sono deciso a prendere la parola non è stato per un vano desiderio di esibizionismo demagogico, ma per ubbidire al richiamo di un preciso dovere, sperando che la mia modesta fatica riesca a riportare all'attenzione del Governo e del Parlamento, nella sua completezza e

nelle sue linee essenziali, un problema, anzi una legge che interessa direttamente la montagna italiana e non tutta nemmeno la montagna italiana, ma che, per i territori in cui essa è chiamata ad operare, assume importanza vitale e determinante di progresso sociale ed economico.

E mi sento spinto, autorizzato e confortato a parlare proprio perchè ho avuto l'onorifica responsabilità di predisporre la relazione e il testo di quel provvedimento che divenne poi la legge 27 dicembre 1953, n. 959, riguardante l'economia montana e recante modifiche al testo unico sulle acque e sugli impianti elettrici del 1933: della quale legge appunto intendo trattare.

Se il mio intervento sarà di amara critica alla situazione che si è determinata in sede di attuazione di tale legge, esso non vuol essere affatto una censura all'opera dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, nè agli uffici del suo Ministero, poichè, anzi, Ministro e uffici hanno volonterosamente posto mano al tentativo di eliminare le incertezze e le storture aberranti dei provvedimenti esecutivi della legge stessa, in collaborazione cordiale con gli organismi rappresentativi dei Comuni montani: operando, tutti, in una selva di difficoltà di ogni genere, quasi tutte derivate dall'atteggiamento dei pochi beati possidenti che già si trovano soddisfatti e di coloro i cui interessi, germogliati artificiosamente e senza alcuna giustificazione all'ombra di questa legge, si oppongono alla revisione dei decreti ministeriali delimitanti i territori compresi nei bacini imbriferi montani.

La legge n. 959 ha origini e finalità ben precise e indubbie: sostituire cioè a favore dei territori montani di produzione idroelettrica i fantomatici vantaggi di cui all'articolo 52 del testo unico sulle acque con un sovraccanone in denaro, destinato esclusivamente al progresso economico e sociale delle popolazioni insediate in ciascun bacino imbrifero montano; e compensare detti territori per la sottrazione ormai totale delle acque al loro corso naturale, con le conseguenze facilmente apprezzabili nell'economia, anche per il conseguente blocco di ogni iniziativa autonoma locale, industriale e artigiana.

La legge, a ragion veduta, ha voluto che debitori e beneficiari risiedessero nel medesimo territorio, tributario di acque utilizzate a scopo di produzione idroelettrica. Il legislatore ha commesso al Ministro dei lavori pubblici, sentito quello dell'agricoltura e delle foreste, il compito di stabilire con decreto quali siano i bacini imbriferi montani: compito esclusivamente tecnico, che non poteva, per ragioni evidenti, essere assolto dalla legge, trattandosi di operazioni da eseguire « caso per caso », come detta lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mai il legislatore ha avuto il minimo dubbio che non fosse acquisita e pacifica la nozione giuridica e tecnica di bacino imbrifero montano. E questa sua convinzione ha trovato piena ed esatta conferma nel voto dell'8 aprile 1954 del Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale, in assoluta armonia con l'intenzione del legislatore, ha magistralmente definito l'entità fisica denominata « bacino imbrifero montano » come una vallata contornata da dorsali di montagne, solcata dal corso d'acqua collettore, nel quale recapitano gli affluenti che percorrono le valli secondarie, chiuso a valle da una sezione fluviale, cioè da un ideale piano verticale, separante il territorio montano da quello non montano.

Da questo lato quindi, e cioè circa i criteri di delimitazione del bacino imbrifero, nessuna incertezza si può riscontrare nel testo legislativo e non ricorre di conseguenza alcuna necessità di norme interpretative. Senonchè, in sede di emanazione dei decreti ministeriali delimitanti i singoli bacini imbriferi montani, abbiamo assistito ad uno stranissimo, inesplicabile fenomeno. Detti bacini sono stati delimitati non mediante una chiusura a valle, con un piano verticale costituente sezione fluviale, ma con un piano orizzontale, corrente lungo una curva di livello, a quota 300 o 500 sul mare, a seconda che si tratti delle valli piemontesi o lombarde o del restante territorio nazionale. Non mi soffermo sulla stranezza di tali discriminazioni tra le varie regioni d'Italia, specialmente stridenti se si confrontano le valli lombarde e venete, che hanno le medesime caratteristiche morfologiche. Rilevo soltanto che sono stati disattesi i voti del Consiglio superiore dei la-

vori pubblici, abbandonando il saggio principio della delimitazione caso per caso e suddividendo il territorio delle regioni considerate « in fasce delimitate da piani orizzontali, senza alcuna corrispondenza specifica alla conformazione oroidrografica delle singole vallate ». Sono queste le precise parole che si leggono nel verbale dell'Assemblea generale dell'8 aprile 1954 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale ha condannato recisamente tale criterio delimitativo. Quali i risultati dei decreti ministeriali emanati sulle suesposte basi? Mi limiterò ad elencare i più strani, appariscenti ed aberranti: 1) con la delimitazione per piani orizzontali della vallata e con la conseguente esclusione dal bacino del corso d'acqua collettore, per il tratto scorrente al di sotto di tale piano ideale, si sono creati dei bacini pensili, senza acqua: privi cioè dell'elemento essenziale ad ogni bacino imbrifero. 2) Si sono inclusi nei bacini imbriferi montani territori che nulla hanno di montano, basta che una qualche piccola frazione del loro suolo, ad esempio una collina morenica, superi in altezza rispettivamente i 300 o i 500 metri; territori distanti decine e decine di chilometri dal vero bacino imbrifero; Comuni che non sono per nulla tributari del corso d'acqua che determina il bacino, che non conoscono non dico gli impianti idroelettrici, ma neppure gli elettrodotti; Comuni che mai avevano sognato di poter ricavare beneficio alcuno dall'utilizzazione di acque montane. 3) Si sono chiamati a partecipare ai benefici di questa legge popolazioni di pianura, molto più numerose, in vari bacini, di quelle montane. Risultato incredibile, in una legge che vuole essere a favore dell'economia montana! Si pensi che sono stati inclusi nei bacini montani città capoluoghi di provincia, come Brescia, Verona, eccetera, che è perfino umoristico definire territori montani!

C O R B E L L I N I . Ci passa l'acqua.

C E M M I . A Brescia non ci passa.

C O R B E L L I N I . A Verona sì.

C E M M I . Allora passa l'acqua anche a Roma, quindi è città montana anche Roma!

4) Si è tradita la stessa ragion d'essere del provvedimento: il principio cioè che il sovraccanone non è un balzello di nuova invenzione ma è la traduzione in concreto valore monetario di un obbligo che il testo unico sulle acque accolla, da decenni, ai concessionari di grandi derivazioni idroelettriche e che non è stato mai assolto per intrinseca, quasi generale impossibilità di applicazione: principio che, insieme con quello dell'indennizzo, costituisce l'unica giustificazione logica, letterale e giuridica della legge n. 959 e senza del quale il provvedimento non sarebbe stato nemmeno concepito. 5) Sono stati esclusi dal beneficio di legge Comuni a caratteristiche specificamente montane, nel cuore delle nostre valli, magari sedi di importanti centrali idroelettriche. 6) Si è dilatata artificiosamente la zona di distribuzione dei fondi, inibendo un serio impiego di massa a favore della montagna, e d'altro lato si sono esonerati dall'obbligo del pagamento dei sovraccanoni debitori per circa 2 miliardi all'anno, se non di più: debitori i cui impianti sono nel profondo del nostro sistema alpino.

Tutto sommato, un magnifico risultato per una legge che si dice dettata a favore dell'economia della montagna produttrice di energia idroelettrica, unica sua risorsa apprezzabile!

Gli unici ad essere soddisfatti dei decreti ministeriali in parola sono, da una parte, i produttori idroelettrici e, dall'altra, i cittadini insediati in pianura, che ricevono quattrini come manna miracolosa piovuta dal cielo, senza alcun particolare loro merito o titolo di credito qualsiasi. Ci si domanda come sia stato possibile giungere a questi aberranti risultati.

La risposta non è certo agevole e debbo dire amaramente, signor Ministro, che, in assenza di altre spiegazioni, molti attribuiscono al fenomeno natura e finalità esclusivamente politiche e suffragano queste conclusioni col ricorso a vari fatti, tra i quali si annoverano i seguenti:

a) il Ministro dei lavori pubblici conosceva con assoluta precisione la volontà del legislatore ed innumerevoli sono stati gli incontri, precedenti all'emanazione dei decreti ministeriali e alla stessa presentazione del di-

segno di legge, che abbiamo avuto col Ministro, con i suoi uffici e con il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non si poteva dire che il Ministro non fosse in possesso di una interpretazione autentica della legge; e del resto il testo legislativo era stato a suo tempo proposto anche dall'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Aldisio;

b) i parlamentari interessati al provvedimento, in numero di circa 50, nelle more della preparazione dei decreti ministeriali, chiesero, nelle forme regolamentari, notizie circa i criteri che si intendevano adottare nella delimitazione dei bacini imbriferi montani. La risposta venne, studiatamente, dopo che i decreti, in tutta segretezza, erano stati stilati e firmati;

c) venne completamente disatteso il parere dell'U.N.C.E.M. che pure rappresenta ufficialmente i Comuni montani;

d) fu posto in non cale lo stesso voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E soprattutto venne del tutto ignorato il parere del Ministro dell'agricoltura e delle foreste (allora l'onorevole Medici) che pure, per legge, doveva essere sentito nella formazione dei decreti ministeriali.

A rimediare alla situazione suesposta hanno posto subito mano Parlamento e U.N.C.E.M. Un disegno di legge presentato da me e da vari altri colleghi di mia parte politica in data 1° marzo 1955, n. 966, inteso a sgelare la situazione definendo il concetto di bacino imbrifero montano, in conformità al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è rimasto bloccato dalla volontà ministeriale.

L'U.N.C.E.M. ha indetto congressi, convegni, incontri di vario tipo: si è data da fare in ogni modo per mediare le varie tesi e riportare la legge nel suo solco naturale. Ma nel frattempo gli interessi degli indebiti beneficiari del provvedimento hanno attecchito vigorosamente: molta gente si è accorta che è assai comodo sedersi all'altrui mensa e naturalmente non nutre alcuna simpatia per una revisione dell'operato ministeriale e si batte per il mantenimento dello *status* attuale.

La stessa U.N.C.E.M., che non può fare miracoli, si trova notevolmente impacciata dal fatto di rappresentare essa interessi ben più vasti di quelli che fanno capo alla legge 959, di dover tener conto di volontà contrastanti e di pareri discordi, paludati magari tutti di autorità e rispettabilità.

E finalmente, dopo una lunga gestazione, di cui non è certo colpevole il Ministro, ma che è stata determinata dalla suddetta incertezza e confusione di idee e di propositi, ella, signor Ministro, ha presentato al Senato il disegno di legge n. 564 in data 10 giugno scorso, con il quale, in accoglimento dei voti dell'U.N.C.E.M., ha inteso interpretare la legge 959 che, ella dice, ha dato luogo a molti dubbi interpretativi.

Mi consenta, signor Ministro, di ringraziarla per questo suo lodevole sforzo. Ma mi consenta anche, mentre le porto, a nome di una larghissima rappresentanza di interessi montani, la completa adesione agli articoli del disegno di legge intesi a sciogliere ogni dubbio per quanto si riferisce ai debitori del sovraccanone, di esprimerle l'assoluto, irrinunciabile dissenso sull'articolo 1, nel quale si consacrano definitivamente come intangibili e perfetti i decreti ministeriali di cui ho parlato fino ad ora e dei quali spero di aver dimostrato l'assurdità.

Il disegno di legge vuole eliminare le incertezze: e sta bene. Ma se incertezze esistono esse si riferiscono solamente ai soggetti passivi della legge: non ne esistono affatto sul concetto di bacino imbrifero montano, come abbiamo visto. In questo campo si possono riscontrare non incertezze di testi legislativi, ma solo applicazioni aberranti del concetto di bacino imbrifero montano.

Con l'articolo 1 del suo disegno di legge, nell'intento di tagliare corto a tutte le incertezze, si sottraggono addirittura drasticamente ai Comuni e ai Consorzi i mezzi per far valere i loro diritti, si troncano innumerevoli procedimenti giudiziari in corso, si interferisce, con una legge, non solo in detti procedimenti, ma addirittura in una serie di atti amministrativi, compiuti dal Ministero dei lavori pubblici, sovvertendo così i princìpi del nostro ordinamento giuridico. Sono indebite ingerenze che furono sempre respinte nella normale prassi politica e che hanno portato la 2ª Commissione del nostro Senato ad

esprimere parere nettamente contrario al suddetto articolo 1.

E mentre ci si preoccupa di non correre il rischio di un secondo ricorso alla Corte costituzionale, si crea proprio con questo articolo 1 un motivo per tale ricorso. Sul piano prettamente politico, poi, e nel merito, una delle due: o i decreti ministeriali hanno rettamente interpretato la volontà del legislatore, hanno cioè rispettato il concetto incontrovertibile e sanzionato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di bacino imbrifero montano, e allora non c'è affatto bisogno di scrivere in una legge sedicente interpretativa che i decreti ministeriali sono perfetti; oppure tale perfezione non esiste od è per lo meno dubbia, come accenna lo stesso articolo 1, e in questo caso non si leghino le mani agli interessati: non si inibisca ai Comuni montani il diritto sacrosanto di chiedere che un atto amministrativo sia sottoposto al giudizio della competente Autorità.

Nè si dica, sul piano parlamentare-politico, che qualsiasi legge può essere modificata: sappiamo troppo bene che, una volta consacrata legislativamente la validità di una serie di decreti ministeriali, una revisione degli stessi attraverso una nuova legge, a scadenza ragionevole, è una speranza folle, specialmente in materia tanto incandescente.

Signor Ministro, è universalmente noto, e i suoi uffici glielo confermeranno, che tutto il marasma che è nato attorno alla legge n. 959 non è stato originato da un'imperfezione delle legge stessa, ma dal modo, che ho illustrato, con il quale si è proceduto alla delimitazione dei bacini imbriferi. Si tagli quindi il male alla radice: si abbia il coraggio di rivedere, anche in via amministrativa, i decreti ministeriali. Se si vuole proprio una legge in proposito, si approvi un testo in armonia con il ricordato disegno di legge n. 966 del marzo 1955, che del resto collima con le tesi costantemente sostenute dall'U.N.C.E.M. e riproduce la definizione di B.I.M. dettata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma non si tenti di cristallizzare e di consolidare una situazione intollerabile che ha leso i diritti di innumerevoli Comuni montani, in aperto contrasto con una legge dello Stato. E intanto si dia pure corso a quella parte della sua proposta, intesa a costringere al pagamento dei sovracanoni tutti i concessionari di impianti aventi opere di presa o di prima presa nei B.I.M. così come sono ora costituiti. Questa sì che è opera interpretativa che ha una sua ragion d'essere autonoma, per nulla legata alla perpetuità consacrata per legge di atti amministrativi impugnati.

So, signor Ministro, che ella non è l'ispiratore di questa iniziativa: perciò gliene posso parlare con maggior libertà, nell'intento di offrirle sinceramente una collaborazione, che le dia modestamente il modo di rivedere la materia e di mettere pace nelle nostre montagne.

Ho premesso e confermo che non intendo muovere appunti al di lei operato: sono anzi lieto di darle atto di tutta la sua buona volontà, spinta fino al punto di dare credito al testo di legge sottopostole da un'organizzazione estranea al di lei Ministero. La ringrazio, signor Ministro, ma so anche che ella ha l'autorità, la buona volontà e l'energia necessarie per affrontare anche le situazioni più confuse e controverse; e ne ha dato ultimamente la prova. So pure che ella non si opporrà ad una legge d'iniziativa parlamentare che tenda a troncare il male alla radice. Ma questo non basta. Il Governo ha dei gravi doveri e fra gli altri quello di non lasciare alla mercè di forze contrastanti una situazione del genere di quella che le ho esposto e che, senza la diretta responsabilità governativa, è assurdo sperare che possa essere chiarita. Ho la netta impressione che, senza l'appoggio governativo, le forze che difendono i loro legittimi interessi sarebbero soccombenti di fronte a quelle coalizzate dei beati possidenti ai quali ho accennato e dei beneficiari senza titolo. E questo nè lei nè il Governo possono certamente volere. Esistono ragioni di giustizia superiore alle combinazioni politico-parlamentari, alle quali ragioni ella è profondamente sensibile. Faccia sì che la sua giovanile energia si esplichi benefica e determinante anche in questo settore. Avrà così compiuto un'opera di alta giustizia, di saggia amministrazione, di retta interpretazione della legge e avrà la riconoscenza sincera e solida e duratura di gente che non si perde in sterili piagnistei ma che crede ancora nell'onestà

degli uomini e dei Governi. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Militerni, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà anche un ordine del giorno da lui presentato insieme al senatore Berlingieri. Se ne dia lettura.

GALLOTTI BALBONI LUISA, *Segretaria*:

« Il Senato,

riaffermato che valori fondamentali e princìpi costituzionali dello Stato democratico cristianamente ispirato impegnano il Governo nella duplice realistica riforma di struttura tendente a ridurre distanze e squilibri tra le classi sociali e le regioni territoriali del Paese;

considerato che nella regione calabrese, notoriamente e purtroppo ultima nella graduatoria del reddito *pro capite*, il piano straordinario previsto dalla legge 26 novembre 1955, n. 1177, non attingerebbe le sue finalità se l'intervento ordinario del Ministero dei lavori pubblici non predisponesse, con vigile, graduata e coordinata contestualità, la più organica e rapida realizzazione delle infrastrutture necessarie ed indispensabili per la rottura ed il superamento di annosi ristagni di depressione sociale e per l'attivazione di realistici ed organici processi di sviluppo economico e di industrializzazione;

constatato inoltre che la Calabria, pure a distanza di mezzo secolo, risulta tuttavia martoriata dalle ferite della tragedia sismica del 1908, riaperte ed esasperate dai disastri delle recenti alluvioni del 1951 e del 1953;

considerato infine che la popolazione calabrese, di circa 2 milioni 500 mila anime, vive in territorio a carattere prevalentemente montano-collinare (le pianure non superano il 10 per cento della superficie totale) ed una fortissima percentuale abita in frazioni e borghi rurali non collegati ai centri urbani;

preso atto, con compiacimento, delle notevolissime e talvolta imponenti realizzazioni del primo decennio di rinascita democratica, nonchè degli impegni assunti, delle programmazioni e dei finanziamenti annunziati, nel dicembre scorso, dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Giuseppe Togni, in occasione della di lui visita alla Calabria ed alla Sicilia, per la celebrazione del cinquantesimo anniversario del terremoto del 1908,

invita vivamente il Ministro dei lavori pubblici a passare a più immediata e sollecita fase di realizzazione soprattutto in ordine alle seguenti opere, imprescindibilmente e vitalmente connesse all'esecuzione di un organico piano regionale di rinascita atto ad inserire, sempre più e sempre meglio, la Calabria nel divenire economico-sociale del Paese:

1) potenziamento dell'edilizia popolare, con interventi prioritari a carattere di urgenza nelle zone terremotate, ove, ancora, esistono le baracche del 1908;

2) attivazione dell'esecuzione degli acquedotti, delle fognature e delle altre opere igienico-sanitarie;

3) attribuzione di maggiori fondi al Provveditorato alle opere pubbliche della Calabria per i contributi di legge nella riparazione delle case alluvionate, le cui procedure restano, tutt'oggi, inevase all'ottanta per cento per mancanza di adeguati mezzi finanziari;

4) viabilità per l'allacciamento delle frazioni e dei borghi rurali isolati di montagna ed alta collina;

5) ammodernamento, varianti e rettifiche della rete stradale regionale con particolare riguardo alle strade statali nn. 18, 19, 19-*bis*, 106 (per alcuni tratti delle quali esistono, e da anni, i progetti, come ad esempio per la variante da Cittadella del Capo-Porto San Benedetto a Guardia Piemontese Terme) ed eliminazione dei passaggi a livello, alcuni dei quali, come ad esempio quello nell'abitato di Scalea, sulla Nazionale 18, sono tristemente noti per tragiche sequenze di incidenti mortali;

6) inizio dei lavori del nuovo tratto ferroviario Paola-Cosenza per la trasversale meridionale tirrenica-jonica-adriatica della rete delle Ferrovie dello Stato, in base al progetto già da tempo approvato dal Ministero dei lavori pubblici;

7) prosecuzione dell'Autostrada del sole da Salerno a Reggio Calabria, secondo il tracciato ritenuto più idoneo dal Ministero dei lavori pubblici in base a criteri tecnico-economico-funzionali;

8) opere marittime: *a*) per il potenziamento dei porti esistenti, specie Crotone e Reggio Calabria; *b*) per il completamento dei porti in costruzione: specie Catanzaro-Lido ed il porto tirrenico di Cosenza nella rada di Cetraro; *c*) per nuovi porti pescherecci, pontili ed approdi (Rossano, eccetera) sul versante tirrenico e jonico della penisola calabrese: la regione d'Italia a più esteso sviluppo costiero, ricca di antiche e gloriose tradizioni marinare ma tuttavia notoriamente e gravemente povera di opere marittime ».

PRESIDENTE. Il senatore Militerni ha facoltà di parlare.

MILITERNI. In sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici per l'esercizio 1958-59, il 3 ottobre scorso, ebbi l'onore di sottoporre all'attenzione del Senato e del Governo alcuni aspetti del problema ferroviario del Mezzogiorno ed in particolare la necessità ormai inderogabile di procedere, senza ulteriori indugi, alla costruzione della trasversale meridionale tirrenica-ionica-adriatica via Paola-Cosenza, per Sibari-Metaponto-Bari.

Dopo decenni di esasperante e spesso tragica attesa (è in quest'Aula il senatore Moneti che è stato testimone miracolato dell'ultimo, tragico incidente su quella ferrovia), finalmente, il 27 dicembre ultimo scorso, in una memorabile riunione ufficiale, nella prefettura di Cosenza, le popolazioni del Mezzogiorno ebbero la ventura di ascoltare, dalla viva voce del ministro Togni, l'annunzio ufficiale della costruzione della nuova linea Paola-Cosenza.

In quella indimenticabile sera, che seguiva ad altre laboriose giornate trascorse in Sicilia ed in Calabria per la celebrazione del 50° anniversario del terremoto del 1908, ella, signor Ministro, si privava della consolazione e del fascino divino che il S. Natale accende, da duemila anni, nel focolare e nel cuore della famiglia cristiana, per sostare lontano, nell'estremo lembo della Penisola, ed accendere nuove certezze e nuove speranze per il divenire della Sicilia, della Calabria, del Mezzogiorno. Per il divenire di questa Italia democratica che nella valorizzazione politica, economica e sociale del Mezzogiorno intende celebrare, per volontà di popolo e dinamica operativa di Parlamenti e Governi cristianamente ispirati, il 1° centenario dell'unità della Patria, di questa Italia ringiovanita dai secoli e dalle sventure, che tutti vogliamo ogni giorno costruire più forte, libera e unita perchè, con gli altri popoli liberi, sappia essere l'anima dell'Europa e della civiltà.

Io sento il bisogno, onorevole signor Ministro, di rinnovarle il ringraziamento della Calabria per le giornate memorabili che, da Reggio a Catanzaro, da Cosenza a Paola, ha voluto trascorrere, nel dicembre scorso, tra la gente bruzia pur essa ringiovanita dalle sventure, risorta da terremoti e da alluvioni, temprata da secoli di storia, di miseria e di gloria, nella fierezza di aver dato, all'alba dei tempi, il nome all'Italia e il primo approdo agli apostoli di Cristo per la redenzione cristiana della Patria.

La ringrazio per gli annunzi che, nelle giornate del Natale del 1958, ha dato, per gli impegni assunti al cospetto di uomini di buona volontà e di buona memoria, per conto di un Governo che pure in pochi mesi ha già dato prova luminosa e inequivocabile di buona volontà.

Mi consenta, onorevole signor Ministro, di estendere il ringraziamento al carissimo suo collaboratore collega Spasari, nella cui vigile e tenace azione, all'unisono con la fervida dinamica realizzatrice dell'onorevole Ministro, particolarmente confidano le zone meridionali del Paese che hanno maggiore urgenza dell'intervento organico e propulsivo del suo Dicastero.

L'ordine del giorno da me presentato, con il collega Berlingieri, e del quale è stata data testè lettura, non vuole ricordare al Ministro gli impegni che ha assunto. So che il ministro Togni ha buona memoria, oltre che fervida volontà operativa. Come rappresentante di popolazioni che purtroppo vivono l'ansia dell'attesa, esasperata in parti uguali dalla tensione ideale della ri-

nascita, da carenze e delusioni secolari e dalla disoccupazione che pur sempre duramente assilla, sento però il dovere, onorevole Ministro, di chiederle delle assicurazioni circa il più sollecito inizio delle più urgenti opere annunziate ed ufficialmente programmate.

Talvolta, e specialmente in ordine a programmi di opere pubbliche in Calabria e nel Mezzogiorno, si è denunziata quale causa « clamorosa e probante » del ritardo dell'esecuzione, la mancanza di progetti pronti.

Per la quasi totalità delle opere elencate nel mio ordine del giorno esistono invece, e da anni, i progetti. Io non mi dilungherò nell'illustrare l'ordine del giorno, sia perchè ieri sera ho sentito il dovere di cedere alcuni minuti del tempo... parlamentare concordato al collega Desana per consentirgli l'illustrazione di talune necessità delle sue colline piemontesi, sia perchè ho tentato di dare una formulazione molto esplicita al contenuto dell'ordine del giorno e soprattutto perchè la presenza lungimirante ed appassionata del collega Spasari al Ministero dei lavori pubblici mi dispensa dall'illustrare all'onorevole Ministro problemi che il suo intimo, diretto e prezioso collaboratore più di me ha approfondito e vissuto.

Mi sia consentito soltanto d'insistere, brevemente, nella urgente necessità di dare il più rapido inizio a tre grandi opere che costituiscono la premessa e la base di un piano generale di rinascita economico-sociale del Mezzogiorno e della Calabria.

La prima è la ferrovia Cosenza-Paola.

L'attesa per l'inizio di questa opera è, ormai, divenuta davvero spasmodica. Eccone una testimonianza. Leggo non da un qualsiasi foglio di provincia ma dal più antico settimanale cattolico della Regione, « Parola di Vita ». L'articolo reca la firma di un veterano del giornalismo calabrese, don Serravalle, ed è in data 2 luglio: « ... e scriviamo ancora con il cuore pieno di amarezza, con lo sdegno mal represso, con l'animo in pena per tutte le illusioni e le delusioni che la nostra gente sta soffrendo. La lettera che l'onorevole Cassiani ha indirizzato all'onorevole Vaccaro a proposito della ricostruenda ferrovia Cosenza-Paola non ha alleggerito tale pena. Sia detto senza giri di parole e senza animosità verso il parlamentare che ci ha comunicato il piano di lavoro del Ministero!... Si vuole insistere nell'affliggere le popolazioni con provvidenze ritardate di 8 anni, si vuole insistere nella continuazione di una politica di ritardi, da treno merci, in questo Mezzogiorno in stato pre-esploviso... ».

Io sono sicuro, onorevole Ministro, che ella dal Senato della Repubblica vorrà placare l'ansia della gente di Calabria e del Mezzogiorno annunziando il più rapido inizio dei lavori per la costruzione di questa vitalissima opera ferroviaria.

Sento il dovere di rivolgere un particolare ringraziamento al collega senatore Genco per avere egli voluto confermare, a pagina 29 della sua ampia, documentata e pregevolissima relazione, l'importanza economico-sociale e l'urgenza funzionale della trasversale meridionale della rete ferroviaria nazionale: la nuova linea Cosenza-Paola, della cui importanza ci ha parlato questa mattina, nel suo ampio e felice intervento, anche il collega Crollalanza.

L'egregio relatore Genco, molto opportunamente, pone in particolare risalto un'altra problematica vitalissima che in questa Italia mediterranea attende più estese ed organiche soluzioni, e mi sia consentito rilevarlo, specie in Calabria; penisola della Penisola, all'incrocio di due mari e delle più importanti rotte dei traffici mercantili e pescherecci del Mare nostro verso l'Atlantico e l'Estremo Oriente.

Ieri, l'illustre collega senatore Jervolino, Ministro della marina mercantile, a conclusione del dibattito sul bilancio di quel Dicastero, cui indubbiamente è connesso e condizionato gran parte del processo di sviluppo economico-sociale del nostro Paese, ha richiamato l'attenzione del Parlamento su alcune cifre. Mi sia consentito ricordarne tre. L'Italia, Paese peninsulare e mediterraneo, alle porte degli Oceani, e tuttavia all'ultimo posto per il consumo del pesce, di fronte ad un fabbisogno annuo di pesce per lire 70 miliardi, dispone di un pescato nazionale di lire 40 miliardi, e quindi è tributaria di una importazione dall'estero che ammonta a ben 30 miliardi annui!...

Incrementare, quindi, la spesa per i porti rifugio, per i porti pescherecci, per i pon-

tili e gli scali d'alaggio è, specie in Calabria, penisola della Penisola, ripeto, un investimento altamente produttivo per l'incremento dei traffici e della pesca, oltre che per il benessere del popolo italiano, e per l'equilibrio della bilancia dei pagamenti correnti.

Io mi associo ai rilievi fatti dal relatore Genco alle pagine 29 e 30 della sullodata relazione e dal collega Crollalanza nel suo appassionato intervento di questa mattina, e mi permetto di chiedere formalmente assicurazioni precise all'onorevole Ministro in ordine agli stanziamenti straordinari integrativi nel settore delle opere marittime, con i fondi del prestito in corso, per interventi prioritari del Mezzogiorno.

Onorevole Ministro, l'Italia, ed il Mezzogiorno in particolare, hanno appreso, recentemente, con viva soddisfazione, la programmazione delle autostrade siciliane: la Messina-Catania, la Catania-Palermo. Se l'Italia, nella strategia turistica, per limitarci a questa, è il centro turistico dell'Europa e del Mediterraneo, la Sicilia, con la sua primavera perenne, ne è l'epicentro ed il vertice che riafferma tutti i richiami, le suggestioni e gli incanti. Ma, onorevole signor Ministro, a che serviranno le autostrade dell'Isola del sole se l'Autostrada del sole non vi innesterà e riverserà, al più presto, il flusso ed il ritmo del suo traffico, con il più rapido realizzo del tratto terminale e culminante: Salerno-Reggio Calabria?

Onorevoli colleghi, ieri il Paese ha visto con commossa ammirazione il Presidente della Repubblica ed il Ministro dei lavori pubblici dell'Italia democratica inaugurare, con un anno di anticipo sui tempi tecnici di programmazione, il tratto Bologna-Milano dell'Autostrada del sole. Lungo tutto il tragitto che si snoda per circa 200 chilometri, da Bologna a Milano, i contadini hanno sospeso il lavoro per rendere omaggio al Capo dello Stato, simbolo vivente di questa Italia dalle molte vite!

Onorevole signor Ministro, che si accelerino i tempi anche per il tratto Salerno-Reggio Calabria, perchè tutta l'Italia, fecondata e redenta dal sole mediterraneo e dal sole di Dio, possa incontrarsi, al più presto, su questa grande strada per celebrare il primo centenario della sua unità e ritrovarsi più forte e più libera, più grande e più unita: missionaria di civiltà lungo le vie maestre dell'Europa unita per un mondo libero. (*Applausi dal centro*).

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

B A T T I S T A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi si permetta in questa calda discussione del bilancio dei Lavori pubblici, calda non nel senso dell'interesse che desta, ma nel senso della elevata temperatura dell'Aula, che io parli dell'edilizia popolare. Parlo a lei, signor Ministro, che è il diretto responsabile della politica dei Lavori pubblici, parlo ai pochi colleghi che mi onorano della loro attenzione, parlo, se è vero come è vero che siamo rappresentanti del popolo italiano, allo stesso popolo italiano se vorrà ascoltarmi.

In questo dopoguerra, dopo le immani distruzioni belliche, l'edilizia popolare è stata l'argomento che più ha interessato la vita economica della Nazione e che maggiormente ha occupato l'attività del Governo. Questo ramo di attività governativa ha avuto evidentemente uno sviluppo notevolissimo ma d'altro canto necessario per far fronte ai bisogni della nostra Nazione. Quando si pensi che la punta massima delle costruzioni di abitazione in Italia raggiunse prima della guerra, nel 1938, i 200 mila vani, sembra quasi miracoloso constatare che nel 1957 — i dati statistici del 1958 ancora non li ho, ma ritengo siano uguali a quelli dell'anno precedente — sono stati costruiti in Italia la bellezza di 1.741.000 vani.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Più di otto volte tanto.

B A T T I S T A . Più di otto volte il 1938! Quando si pensi alla stasi dei lavori durante il periodo bellico ed alla distruzione delle industrie dei materiali da costruzione avvenuta durante la guerra, per cui solo nel 1948 si potè raggiungere la stessa produzione di vani del 1938 — 193 mila vani — si deve dare atto dell'enorme sforzo costruttivo che

è stato sostenuto dallo Stato e dall'industria privata nel decennio che va dal 1948 al 1957.

1957-1958: in dieci anni sono stati costruiti 9.073.000 vani, con una media annua di 900 mila vani, media che coincidendo con la produzione del 1953, alla scadenza del primo quinquennio, dimostra che dal 1948 al 1957 si è avuto un crescente incremento lineare, partendo dai circa 200 mila vani del 1948 fino ai 1.741.000 vani del 1957.

Questa, onorevoli colleghi, è la seconda volta che parlo di edilizia nell'Aula del Senato — la prima volta fu nel 1949 — e devo fare un atto di umiltà. Nel 1949 io dissi che noi avremmo compiuto un miracolo se fossimo riusciti a costruire circa seicentomila vani annui. Nel mio intervento di dieci anni fa, dimostravo con dati statistici che se la produzione industriale dei materiali da costruzione avesse potuto far fronte alle necessità costruttive di 600 mila vani, avrebbe conseguito già un notevole successo. Abbiamo raggiunto una media di 900 mila vani e un culmine di 1.741.000 vani: quindi i miei dati del 1949 sono stati superati di gran lunga, tanto da farmi giudicare uomo di poca fede. Io allora avevo poca fede e viceversa il miracolo è stato compiuto!

Volendo soffermarmi un momento sulle previsioni dello schema Vanoni, che molto si è occupato del problema edilizio, è bene rilevare che anche a questo proposito si è largamente superata la previsione dello schema stesso. Difatti nel triennio 1955-57 si sarebbero dovuti costruire secondo lo schema Vanoni 3 milioni 330 mila vani; ne sono stati costruiti 4 milioni 470 mila, il che vuol dire che si è in anticipo di un anno rispetto alle previsioni dello schema.

Il piano Vanoni prevedeva che nel decennio 1955-64 dovessero venir costruiti 13 milioni di vani che dovevano essere così ripartiti (permettetemi che io lo ricordi, poichè spesso si parla del nostro compianto collega e ministro Vanoni, spesso nei nostri discorsi si ricorda il suo piano che fece aprire il cuore alla speranza a tutto il popolo italiano, ma non molti credo lo hanno letto e cercato di attuarlo): 1 milione di vani per eliminare le abitazioni improprie; 2,4 milioni per eliminare le coabitazioni; 1,5 milioni di vani per tener conto dell'incremento della popolazione; 5,1 milioni di vani per eliminare le abitazioni antigieniche e per assicurare il rinnovo del patrimonio edilizio; 3 milioni di vani per eliminare le punte di affollamento. Di questi 13 milioni di vani da costruirsi nel decennio con una media di 1 milione 300 mila vani all'anno, 6,3 milioni avrebbero dovuto essere costruiti dall'iniziativa privata, 2,4 milioni avrebbero dovuto essere costruiti col contributo statale; 4,3 milioni avrebbero dovuto essere costruiti direttamente dallo Stato. Pertanto in questo schema si prevedeva, grosso modo, che, per la sua realizzazione, i privati avrebbero dovuto contribuire per circa la metà, mentre l'altra metà doveva venire realizzata direttamente dallo Stato o con il suo contributo, o dagli enti di diritto pubblico.

Constatato quindi il magnifico sforzo costruttivo della nostra Nazione, è opportuno paragonare il volume delle costruzioni realizzate con quello previsto dallo schema Vanoni per rilevare le deficienze che si riscontrano nella distribuzione dei tipi di vani costruiti. Ripeto: nel triennio trascorso dall'inizio della pubblicazione dello schema Vanoni sono stati costruiti 4.470.000 vani, con un anticipo di un anno rispetto allo schema. Senonchè, anzichè per la metà dai privati, e per la metà dallo Stato, direttamente o attraverso enti pubblici, oppure con il solo suo contributo, il consuntivo è il seguente: vani costruiti dallo Stato e dagli enti pubblici, 501 mila, pari all'11 per cento del totale dei vani costruiti e quindi ben lontano dal previsto 50 per cento, quando invece l'89 per cento è stato costruito dall'iniziativa privata. Se poi ci riferiamo al decennio già esaminato, 1948-57, nel quale abbiamo rilevato che in cifra tonda sono stati costruiti 9 milioni di vani, dobbiamo purtroppo constatare che di questi soltanto 1 milione 657 mila sono stati realizzati con l'intervento dello Stato e degli enti pubblici, e il resto dall'iniziativa privata. Anche qui pressochè le stesse proporzioni: circa il 18 per cento sono stati costruiti dallo Stato e dagli enti pubblici o con il contributo dello Stato, e l'82 per cento dai privati.

Se vogliamo essere anche più precisi, cito i dati ufficiali rilevati dall'Istituto centrale

di statistica e quindi facilmente controllabili, dai quali risulta che l'I.N.A.-Casa ha costruito nel decennio 755 mila vani; con la legge Tupini per l'edilizia popolare sono stati costruiti 786 mila vani; con la legge, cosiddetta, Aldisio 49 mila vani; con la legge per l'eliminazione delle case malsane, detta legge Romita, sono stati costruiti 67.000 vani. Pertanto nel decennio, a fronte di 1 milione e 657.000 vani costruiti direttamente dallo Stato o da enti pubblici, ben 8 milioni e 400 mila vani sono stati costruiti dai privati.

Tutto ciò cosa vuol significare? Vuol significare che mancano molte abitazioni per le classi meno abbienti. Onorevole Ministro, sono ben lieto che l'iniziativa privata abbia costruito 8 milioni e 400 mila vani nel decennio considerato, sono lieto che si sia data così la possibilità di occupazione a milioni di lavoratori e la possibilità all'industria di produrre. Ma purtroppo noi oggi assistiamo ad una strana situazione nel campo dell'edilizia. Mentre da un lato vediamo, nelle nostre città, pullulare in ogni strada cartelli con la indicazione « Affittasi » dall'altro vediamo nei quartieri periferici delle stesse città e nei nostri paesi, famiglie che ancora vivono in abitazioni malsane ed insufficienti ai loro bisogni. Dobbiamo constatare quindi un eccesso di costruzioni per le classi più abbienti, ed una deficienza di costruzioni per le classi popolari. Ciò è molto grave; ce ne dobbiamo rendere conto ed il problema va seriamente meditato!

Soprattutto bisogna meditarlo, onorevoli colleghi, poichè, se l'attività privata ha contribuito allo sviluppo edilizio nel modo anzidetto, essa tuttavia non è in grado, con gli attuali costi delle costruzioni, di venire incontro alle necessità dell'edilizia popolare.

C R O L L A L A N Z A . Ecco perchè ho suggerito stamane al Ministro di far contribuire anche l'iniziativa privata nelle costruzioni popolari, dandole naturalmente la possibilità di far questo.

B A T T I S T A . Non so se annoio eccessivamente i colleghi citando ancora dei numeri, ma ormai l'abitudine inveterata di trattare con i numeri dal giorno della mia laurea mi conduce anche in quest'Aula, in cui si discutono problemi essenzialmente politici, a citare dei numeri.

Perchè, onorevoli colleghi, affermo che la iniziativa privata non può da sola venire incontro ai bisogni delle popolazioni più modeste?

Eccone le ragioni: un vano di casa popolare costa 400.000 lire, grosso modo, come è stabilito anche nella legge I.N.A.-Casa.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Costa 550.000 lire.

B A T T I S T A . Se alle 400.000 lire di puro costo si aggiungono il prezzo dell'area, le spese generali, l'utile dell'impresa e gli oneri di finanziamento, si arriva alle 550.000 lire a vano, costo complessivo che con tanta acutezza il Ministro poc'anzi ha voluto anticipare. Qualora tale spesa dovesse essere sostenuta interamente dall'industria privata, dovrebbe dare un reddito lordo di almeno il 10 per cento, se si vuole tener conto della manutenzione, dell'ammortamento dell'immobile, delle spese di gestione e di amministrazione e se si vuole infine rimunerare anche con un modesto interesse il denaro impiegato. Ogni vano quindi dovrebbe dare un reddito annuo almeno di 55.000 lire, ovverosia 4.500 lire al mese e, per un piccolo appartamento di 4 vani, (due stanze ed accessori) che ritengo sia il minimo indispensabile per una modesta famiglia di lavoratori che voglia vivere decentemente, il canone di affitto, se non vi fosse il concorso dello Stato, dovrebbe aggirarsi intorno alle 18.000 lire mensili.

Una volta si diceva che l'affitto della casa non doveva superare il quinto del reddito; quindi una famiglia per pagare 18.000 lire al mese di affitto dovrebbe avere un reddito mensile di circa 90.000 lire, ma anche se invece del quinto si calcola il quarto, una famiglia dovrebbe pur sempre avere un reddito di almeno 72.000 lire al mese. Domando quante sono le famiglie di lavoratori italiani che hanno un reddito familiare di 72.000 lire al mese, soprattutto nelle nostre provincie del meridione e in quelle prevalentemente agricole.

Quando leggo, onorevole Ministro, che il reddito annuo « pro capite » delle regioni del-

l'Italia meridionale ed insulare si aggira intorno alle 100.000 lire, e quindi una famiglia media di cinque persone può disporre di circa 500.000 lire all'anno, dovrei dedurne che il reddito medio mensile dovrebbe essere di 40.000 lire, ma purtroppo, trattandosi di una media, moltissime sono le famiglie che hanno molto di meno.

Ora, onorevole Ministro, mi sia permesso di domandare a lei, responsabile del Ministero dei lavori pubblici se con il suo giovanile dinamismo non possa trovare qualche soluzione per venire incontro all'urgente necessità di dare una casa ad un prezzo accessibile alle vaste categorie di lavoratori meno abbienti, che oggi vivono stipati in alloggi insufficienti.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Una l'avevamo trovata con l'esonero dalle tasse, che, come lei sa benissimo, è stata bocciata qui in Senato.

G E N C O , *relatore*. È stato commesso un errore.

P R E S I D E N T E . Non dica che è stato commesso un errore, perchè si tratta di una deliberazione del Senato.

B A T T I S T A . Il coefficiente di affollamento in Inghilterra è di 0,87 abitante per vano, in Francia di 1, in Svizzera di 0,90, in Italia, all'epoca dello schema Vanoni, il coefficiente di affollamento era di 1,37 persone per vano, ma con delle punte di 2,7 in provincia di Foggia e di 2,5 in provincia di Matera. Qualora si potesse ridurre il coefficiente medio di affollamento da 1,37 a 1, esso sarebbe pur sempre superiore a quello dell'Inghilterra e della Svizzera testè citati; comunque dovremmo costruire 11 milioni e 619 mila vani. (*Interruzione del senatore Gramegna*). Se ci contentassimo di ridurre il coefficiente di affollamento a 1,20 persone per vano dovremmo pur sempre costruire 5 milioni e mezzo di vani...

T O G N I , *Ministro dei lavori publici*. Occorrono 2.600 miliardi!

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

B A T T I S T A . Esattamente: il Ministro conosce perfettamente e meglio di me la materia. Ciò significa tuttavia che occorrono 270 miliardi annui per 10 anni. Possiamo calcolare che una parte di tale cifra annua possa provenire dal piano I.N.A.-Casa; anzi con la legge 26 novembre 1955, numero 1148, potranno costruirsi circa 150 mila vani annui, che rappresentano il doppio della cifra annua raggiunta nel primo settennio; come pure con le leggi attuali per l'edilizia popolare, qualora dovessero venire prorogate, se ne possono costruire circa 100 mila all'anno. Mancano comunque ancora circa 150 miliardi per arrivare ai 270 miliardi annui.

Sarei lieto, a questo punto, onorevole Ministro, se, alla fine di questo intervento che ho cercato di rendere il più schematico possibile, lasciando la parola soprattutto alle cifre, ella si fosse convinto della necessità di indicare nella replica quali provvedimenti intende proporre o adottare per reperire la cifra dei 270 miliardi annui necessari all'edilizia popolare. Quest'anno la legge sull'edilizia popolare è scaduta e difatti nello stato di previsione che stiamo per approvare non è iscritto lo stanziamento relativo. Quindi oltre ai fondi del piano I.N.A.-Casa bisogna trovare ancora altri miliardi. In quale maniera?

Il senatore Crollalanza, anche egli più esperto di me in lavori pubblici, ha accennato ad una sua proposta, della quale lo ringrazio; egli ha suggerito di far contribuire l'iniziativa privata, in modo che intervenga anch'essa nell'attività edilizia popolare. È un

suggerimento al quale mi associo. A suo tempo (parlo di più di venti anni fa) una iniziativa del genere ebbe un certo successo. Alludo alle cosiddette case « convenzionate ». Per chi non lo ricordasse, si trattava allora di erogare un contributo ad imprese private, proprietarie di immobili, affinchè dessero in locazione gli appartamenti ad un determinato fitto bloccato, stabilito dalla convenzione stipulata tra il concedente e l'impresario. Da qui il nome di « case convenzionate ».

Vorrei far presente a questo riguardo che un sistema simile è stato adottato in altre Nazioni, in America e in Francia ad esempio, dove sono in corso di attuazione imponenti piani edilizi per le categorie meno abbienti. È l'iniziativa privata, infatti, che interviene per la costruzione di alloggi modesti e lo Stato corrisponde un certo premio a fondo perduto purchè però gli affitti non superino una determinata quota. Esiste un piano negli Stati Uniti che sembra abbia un ottimo risultato; conosco abbastanza quello francese che si sta sviluppando con molto successo.

Nel nostro Paese in questo momento, così come è stato ricordato da me e da altri colleghi in quest'Aula, abbiamo un'eccedenza di denaro stagnante nelle banche, e quindi la liquidità nel nostro sistema finanziario dà larghe possibilità di intervento dell'iniziativa privata nel settore edilizio. Non è quindi il danaro che manca in questo momento, bensì l'incentivo affinchè questo danaro si orienti verso un settore piuttosto che un altro. Soprattutto manca l'incentivo affinchè questo danaro esca dal chiuso delle casseforti delle banche e venga come nuova linfa ad irrorare tutta la vita economica della Nazione.

Mi sono permesso, onorevoli colleghi, di trattare questo problema perchè lo ritengo basilare per il progresso della nostra Nazione, per la sanità della popolazione e per il suo miglioramento sociale ed economico. Mi auguro che l'onorevole Ministro, con la competenza che tanto lo distingue, nella sua risposta ci vorrà tranquillizzare e dare precise assicurazioni per l'avvenire, affinchè nel prossimo futuro non si vedano più i cartelli di « Affittasi » che oggi numerosi sono affissi sui portoni delle case signorili delle grandi città italiane, mentre la povera gente è costretta ancora a vivere in tuguri inabitabili, od in alloggi malsani od insufficienti, senza alcuna possibilità di avere un'abitazione igienica ed idonea ai propri bisogni. (*Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Conti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i quattro ordini del giorno da lui presentati, di cui gli ultimi due 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,

prendendo atto di quanto operato dal Ministero per la sistemazione dei corsi d'acqua naturali, in esecuzione delle leggi 31 gennaio 1953, n. 68 e 9 agosto 1954, n. 638, rileva che in provincia di Piacenza vi è l'urgenza di difendere dalle alluvioni le sponde del torrente Trebbia, al che non è stato possibile provvedere, nonostante i progetti predisposti da lungo tempo, perchè non ancora accordati i necessari finanziamenti al locale ufficio del Genio civile,

invoca, pertanto, un intervento, nel corso dell'esercizio in atto »;

CONTI;

« Il Senato,

mentre dà atto al Ministro del dinamismo creativo impresso a tutte le branche delle attività amministrative, rileva alcune gravi lacune manifestatesi in provincia di Piacenza, in esecuzione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647 e 29 luglio 1957, n. 635, ove non si è provveduto a finanziare, come da programma, la costruzione di un ponte sul Lavaiana, sulla strada di serie 190 di Bedonia, nel mentre sono stati finanziati i tratti delle strade in destra e in sinistra del torrente che si sviluppa parte in provincia di Piacenza e parte in provincia di Parma, impedendo così la congiunzione della Valceno con la Valnure, scopo della costruenda strada; come non si è provveduto a finanziare la costruzione del

tratto Sovallo-Tomarlo, in provincia di Parma, di circa Km. 6 della strada di serie 146 di Valnurense che dovrebbe collegare la valle del Nure, in provincia di Piacenza con la valle dell'Aveto in provincia di Genova, nel mentre sono stati finanziati i tratti della strada in Val Nure e quelli della strada in Val d'Aveto, impendendone così la congiunzione e l'incontro, in tale zona dell'Appennino Ligure-Emiliano, tra la provincia di Genova e la provincia di Piacenza,

auspica, per intanto, che il Ministero voglia provvedere al finanziamento, inserendolo nel programma dell'esercizio in corso, di tali opere, come da richieste delle Amministrazioni interessate »;

CONTI;

« Il Senato,

riconosciuta la necessità di un miglioramento delle comunicazioni stradali tra Est ed Ovest dell'Italia settentrionale e tra la Italia e l'Europa attraverso il settore occidentale delle Alpi;

preso atto degli studi e dei convegni avutisi anche recentemente ed in particolare in Torino, addì 10 gennaio, in Cremona addì 14 giugno, in Vercelli addì 8 luglio, nei quali, con ordine del giorno, unanimemente si afferma essere esigenza vitale per il Piemonte ed altresì per l'Emilia e per la Liguria che sia inserita, nel quadro autostradale italiano, l'autostrada Torino-Asti-Alessandria-Piacenza che rappresenta — insieme con lo inserimento del Piemonte nella fondamentale arteria autostradale italiana — la soluzione delle comunicazioni di Torino con Genova e di Genova con Piacenza e con l'autostrada del Sole,

che sia costruita — nel quadro delle comunicazioni internazionali con la Francia — una galleria autostradale del Frejus;

preso atto che il testo approvato, in esito al disegno di legge governativo n. 590 (Atti della Camera dei deputati) del 25 novembre 1958 ha tolto il grafico parte integrante del progetto nel quale appariva essere l'autostrada Piacenza-Torino in studio per realizzazione e che il richiamo dell'articolo 3 della legge al grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, dice l'integrazione dell'autostrada Messina-Catania e non Piacenza-Torino da tale grafico esclusa,

chiede al Governo di voler dichiarare che il grafico allegato al progetto rimane come programma impegnativo e parte integrante della legge invitandolo a determinare il piano di finanziamento,

chiede ancora che si ponga allo studio per la realizzazione la costruzione della galleria autostradale del Frejus »;

CONTI, BERTONE, BARACCO, DESANA, ZELIOLI LANZINI, MERLIN, GIRAUDO;

« Il Senato,

riconosciute le necessità del miglioramento delle comunicazioni stradali tra Genova-Piacenza-Brennero,

richiamato il disegno di legge n. 590 (atti della Camera dei deputati) del 25 novembre 1958 per sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ed in ispecie gli articoli 1 e 5 del testo ora approvato,

preso atto degli studi fatti e dei convegni, in specie ad Ottone e Bobbio, auspicanti la sistemazione della statale 45 che unisce Genova a Piacenza, sì da trasformarla, tale essendone la inderogabile necessità, in grande arteria e ciò non soltanto per le valli del Bisagno e del Trebbia ma per l'*hinterland* di Genova, della Val Padana e dell'intera Italia settentrionale,

invita il Governo a porre, nella determinazione del programma a norma dell'articolo 5, in atto la realizzazione di tale radicale sistemazione ».

CONTI, ZELIOLI LANZINI, DESANA

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

C O N T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sono ben lieto di parlare in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario del

1959-60. Sarebbe stato mio desiderio parlare anche in sede di discussione di questo stesso bilancio lo scorso anno, ma non l'ho fatto perchè, nuovo al Senato, ritenevo che non fosse serio, da parte mia, parlare per la prima volta e subito in sede di discussione del bilancio che ci occupa in questo momento.

Prendendo ora la parola non tratterò certo di tutti quei problemi che formano oggetto, nel complesso, della politica amministrativa del Dicastero; parlerò soltanto di alcuni problemi particolari i quali tutti, in sostanza, si accentrano nella voce, pur variamente divisa in sede di esecuzione e di applicazione, « viabilità ». Però prima di dire i motivi del mio intervento e in sostanza di illustrare i quattro ordini del giorno che oggi già sono consacrati con gli altri al numero 1-*bis* degli ordini del giorno presentati in sede di discussione di questo bilancio a questo momento, io devo, se mi permettono gli onorevoli colleghi, per prima fare un elogio vivissimo e — me lo conceda il Ministro — anche cordialissimo elogio, al Ministro dei lavori pubblici.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Le sono grato.

C O N T I . E non è che questa sia la premessa per giustificare, per avventura, quello che potrò dire anche in parte successivamente, ma è l'espressione fedele di un mio stato d'animo che non è nato da questo momento: il riconoscimento della capacità realizzatrice del Ministro, del suo dinamismo, che è effettivamente costruttivo nell'interesse del Paese.

Gli uomini passano ma le opere rimangono. E dicevo all'inizio: sono lieto di parlare anche per quest'altra felice contingenza. Siamo al 16 di luglio, cioè al giorno immediatamente successivo all'inaugurazione fatta dal Capo dello Stato del primo tratto, del tratto più importante dal punto di vista economico della cosiddetta Autostrada del sole, che è l'Autostrada Milano-Bologna. E sono particolarmente felice, onorevole Ministro, perchè questa autostrada prima di avere impegnato esclusivamente e sotto un profilo di realizzazione concreta, gli uomini del Governo, aveva impegnato altri uomini ai quali è giusto, in questo momento, specialmente da parte mia, mandare il nostro pensiero e cioè aveva impegnato tutti gli amministratori interessati affinchè questa autostrada diventasse per il nostro Paese una realtà. Io, onorevole Togni, non mi posso dimenticare di aver fatto parte di quel Comitato promotore che risale al secondo semestre del 1951, presieduto dall'allora Presidente dell'Amministrazione provinciale di Milano professor Dell'Amore per la costruzione dell'autostrada Milano-Bologna-Ancona-Pescara. Nè mi posso dimenticare di aver fatto parte, nel suo sorgere, della società che si era costituita a questo fine nel 1954 e di esserne stato anche consigliere d'amministrazione. È vero, dopo la legge dell'11 maggio 1952, n. 463, provvida e sapiente legge, non si diede sviluppo a quella nostra domanda di concessione, perchè si ritenne, in quel momento, che si doveva provvedere alla costruzione dell'altra autostrada denominata del Sole, ad opera di un altro Presidente di Amministrazione provinciale, e cioè della Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli.

Ma io devo ancora una volta ringraziare il Ministro dei lavori pubblici perchè nell'approvazione del nuovo progetto di legge, che in parte ha riferimento col problema delle autostrade, presentato dal Governo alla Camera il 5 novembre 1958, recante il n. 590, approvazione avvenuta ieri da parte della Camera senza mutare il testo votato dal Senato, noi abbiamo all'articolo 2 la presa di posizione a favore dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara.

Quindi quella che fu l'opera degli amministratori di ieri diventa, giustamente, doverosamente, una possibilità di realizzazione in virtù della preveggenza e della volontà costruttiva del nostro Governo e in specie del nostro Ministro dei lavori pubblici.

Però permetta l'onorevole Togni che io, prendendo le mosse appunto dall'articolo 2 della legge approvata ieri — felice coincidenza, quando si inaugurava il primo tratto dell'Autostrada del Sole — faccia un primo rilievo, che ha dato motivo alla presentazione di un mio ordine del giorno, firmato anche da un gruppo di autorevoli colleghi.

Infatti se nell'articolo 2 sono ricordate la Palermo-Catania e la Messina-Catania — ed

è bene — non sono ricordate altre autostrade che giustamente, a mio avviso, potevano essere ricordate.

Nulla vieta che nel cammino di domani altre realtà abbiano ad affacciarsi all'orizzonte: non va dimenticato infatti che al testo presentato alla Camera il 5 novembre 1958 era allegato un grafico — parte integrante del progetto di legge — nel quale figurava sì la Palermo-Catania ma non figurava la Messina-Catania, mentre figurava, per converso, anche la Piacenza-Torino, il che non doveva destare meraviglie perchè, onorevole Togni, credo di non andare errato ricordando che in un programma fatto anni or sono dall'A.N.A.S. nel settore autostradale era compresa anche l'autostrada Torino-Piacenza, che io preferisco chiamare, come emiliano e non piemontese, Piacenza-Torino. Tanto che quando io ebbi a discutere, in seno alla società da noi costituita, sul tracciato, per difendere il tracciato che adesso, in sostanza, è diventato una realtà, collimando con il nostro progetto di massima, ebbi a dire che quello doveva essere il tracciato, perchè non si poteva concepire l'autostrada Milano-Bologna-Pescara, oggi Firenze-Roma, avulsa da un sistema di autostrade in tutto l'organismo nazionale ed in specie nel settore dell'Italia settentrionale, senza inserire l'autostrada Piacenza-Torino, che era la naturale diramazione verso le Alpi occidentali, verso la Francia, di quella che sarebbe stata la spina dorsale del sistema autostradale della nostra Italia, e cioè appunto della Milano-Bologna-Firenze-Roma. D'altronde questo era l'avviso non soltanto dell'A.N.A.S. ma anche dei Ministri predecessori dell'onorevole Togni, pur valorosi.

Io ricordo di aver parlato con l'allora ministro Romita, poco prima della sua fine, proprio nella località Borghetto di Piacenza, dove eravamo andati a vedere lo stato dei lavori di un ponte nel primo tracciato dell'autostrada Milano-Piacenza-Parma. Era esattamente il 15 maggio 1957. In occasione io ebbi a parlare all'onorevole Romita dell'autostrada Piacenza-Torino e ne ebbi un rimprovero, perchè come amministratore, d'accordo con gli altri amministratori interessati, non avevamo ancora costituito la società. Egli osservò: « Se voi aveste costituito la società, l'autostrada Piacenza-Torino sarebbe già un fatto compiuto ». Comunque, aggiungeva il Ministro d'allora, che tale autostrada sarebbe stata prevista nel nuovo programma autostradale.

Si confidava allora ragionevolmente su questa situazione precostituita. Chiedo venia se necessariamente devo fare della cronaca di ordine legislativo, ai fini pratici ai quali io penso di poter arrivare d'accordo con il Governo. Dapprima il grafico fu stralciato dal progetto di legge presentato, ad opera della Camera. Successivamente la Commissione dei lavori pubblici del Senato, presieduta dall'ottimo, valorosissimo collega senatore Corbellini, nell'articolo 3 del testo di legge inserì un rinvio al grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463. Senonchè nel grafico allegato a quella legge, della quale io sono in possesso, non figura affatto l'autostrada Piacenza-Torino.

Sicchè, attraverso queste vicende, che sono collegate all'*iter* legislativo del progetto di legge, che oggi non è più progetto, ma è legge, di fatto, quelle che erano e che sono le legittime aspettative di tutta la zona sono andate deluse.

Però, ministro Togni, io non mi associo a delle forme clamorose di delusione, sia pure spiegabili. Voglio riferirmi con assoluta serenità ed obiettività ad un fatto preciso e concreto per dire: è giusto, è bene che non si addivenga alla costruzione della autostrada Piacenza-Torino? Il Presidente della Commissione dei lavori pubblici, da uomo espertissimo in questo settore come egli è, mi ricordava (e già l'avevo sentito da un altro docente universitario) quello che era un po' un tema caro al nostro immortale conte di Cavour: non si può concepire l'unità d'Italia se non abbiamo un sistema (allora le autostrade non esistevano) di ordine fondamentale dal nord a sud e un sistema di ordine fondamentale da est ad ovest, e non si può assolutamente prescindere dal fatto che il sistema fondamentale da est ad ovest evidentemente deve svilupparsi prevalentemente, se non esclusivamente, in alta Italia.

Ora, io penso che questa situazione, che ha destato tanto allarme, sia una situazione di un momento, non sia cioè che una situazione di attesa ed infatti io ho iniziato il mio intervento rendendo omaggio, essendo questo l'intimo mio sentimento, al Ministro dei lavori pubblici. È giusto che si dia un riconoscimento agli uomini nostri quando essi, avendo una responsabilità di governo, intensamente operano nell'interesse del Paese. Ma voglio anche rendere omaggio al senso di comprensione del ministro Togni perchè egli non sarà certamente insensibile a questo problema, saprà trovare la via per risolverlo e raccomanderà così ancora una volta il suo nome — vorrei quasi riferirmi alla storia, il che ha sapore di retorica — se non ai secoli venturi, agli anni venturi, perchè quando gli uomini del nostro Governo sanno, nel loro settore, operare bene, organicamente e costruttivamente, è giusto che il loro nome sia anche consacrato e ricordato nelle opere che, attraverso la loro volontà, sono diventate una realtà, un patrimonio del Paese.

Dicevo dunque — poichè debbo parlare anche di altri problemi — che su questo tema sta bene: vi è l'ordine del giorno che esprime il pensiero di tutte le amministrazioni del Piemonte, ma vi è anche l'ordine del giorno degli amici di Lombardia, espresso in una riunione a Cremona, che dovrà essere tenuto nella giusta considerazione ai fini di integrare lo sviluppo di questo programma.

Debbo ora fare presente, onorevole Togni, in questa mia improvvisazione, nel parlare di questo particolare problema della nostra viabilità, che se nella mia qualità già di amministratore ho avuto motivo ieri di applaudire all'inaugurazione fatta dal Capo dello Stato del primo tratto dell'Autostrada del Sole, ho avuto, mi permettano i colleghi questo accenno che ha un po' carattere profondamente personale, anche un grande motivo di dolore, perchè nella mia qualità già di Presidente dell'Amministrazione provinciale di Piacenza, io ebbi sia la ventura di avvicinare sin da allora uomini del nostro Governo, ma ebbi anche la ventura di avvicinare il rettore dell'Università cattolica del Sacro Cuore, Padre Gemelli, che ha dato la possibilità alla mia città di Piacenza, mediante il suo intervento intelligente e generoso, di essere anch'essa una città universitaria, pur avendo un'unica facoltà, quella di agraria, che oggi è decoro nostro e di tutta l'Italia, avendo essa ormai un tale complesso organizzativo da potersi considerare la prima tra le facoltà di agraria d'Italia. Quindi, mi permettano i colleghi di mandare in questo momento un mesto saluto alla memoria di questo che fu non solo un grande sacerdote ma un grande scienziato, un grande italiano. (*Vivi applausi dal centro*).

Un altro breve accenno alle questioni enunciate dai miei ordini del giorno. Ci sono non solo gli articoli 1 e 2 della legge citata, ma anche l'articolo 5 e giustamente, perchè, per l'esecuzione del programma in sede di sistemazione di strade statali, il capo dell'amministrazione, il responsabile deve avere l'alto potere discrezionale, in quanto, avendo la possibilità di avere tutti gli elementi di giudizio, dal confronto di tutti gli elementi può fare una scelta secondo un grado di gerarchia.

Ed allora permetta il ministro Togni di enunciare questo problema, problema che il Ministro conosce, perchè le amministrazioni interessate più volte credo l'abbiano prospettato. Si tratta della sistemazione della statale n. 45 Genova-Piacenza, perchè la sistemazione di questa strada, che ha un raccordo con la Padana inferiore per il tratto Piacenza-Cremona, con la 45-*bis* che conduce al Brennero, riveste un'importanza di carattere internazionale.

Sta bene l'autostrada che parte da Genova e che va a Milano, ma quell'autostrada non riesce e non riuscirà mai, anche quando sarà completata, a dare uno sfogo a tutta la immensa massa di merci e di uomini che dal porto di Genova va verso la Valle padana, verso l'Italia del nord ed oltre le Alpi centrali. Quindi si dovrà provvedere, e penso che l'Amministrazione abbia già divisato di farlo, alla sistemazione che sia realmente una sistemazione radicale di questa strada statale. Si fanno grandi convegni e si presentano grandi domande per costruzioni di autostrade e ferrovie. Io non oso tanto: però, nel quadro della sistemazione delle stra-

de statali di maggior impegno, faccio presente la necessità di prendere in considerazione adeguatamente questa strada.

E vengo ora a due piccoli rilievi. Tutti conoscono le provvide leggi 10 agosto 1950, n. 647, e 29 luglio 1947, n. 635; mi permetto di domandare, nell'interesse delle zone depresse del centro e del nord, se esse non abbiano bisogno, per avventura, di un finanziamento più ampio. In ogni caso, onorevole Ministro, quando i Provveditorati alle opere pubbliche riducono le richieste di finanziamento del Genio civile o quando lo stesso Ministero riduce quelle dei Provveditorati, sarà bene che si agisca oculatamente ed evitando distrazioni. E mi riferisco proprio ad episodi che ritengo dovuti ad errori materiali, ai quali è sufficiente far richiamo perchè, io immagino, si vorrà provvedere immediatamente per la loro correzione.

La strada di serie numero 190, detta di Bedonia, che risale al 1885, provvidamente finanziata e prossima ad essere ultimata, si sviluppa in parte in provincia di Piacenza e in parte in provincia di Parma, alla destra e alla sinistra del torrente Lavaiana. Orbene, mentre sono stati finanziati questi due tratti di strada, non si è provveduto al finanziamento del ponte su quel torrente. Il risultato sarà che, malgrado la definitiva ultimazione dei lavori, la Valceno non potrà essere unita alla Valnure, cosicchè tutti i lavori saranno stati eseguiti inutilmente e i soldi saranno stati buttati via.

Analogamente avviene per la strada di serie 146 di Valnure, che dovrebbe collegare la valle del Nure in provincia di Piacenza con la valle dell'Aveto in provincia di Genova. Sono stati finanziati i tratti della strada della Valnure e quelli della val d'Aveto. Io ringrazio l'onorevole Ministro per questo intervento a favore della provincia di Piacenza, anche se non ne sono più presidente, tuttavia non posso non rilevare che se non si provvede al finanziamento di circa 6 chilometri di quella strada, in provincia di Parma, nel tratto Zovallo-Tomarlo, è come se non si fosse fatto nulla, perchè non unendosi i due tronchi non si realizza quell'incontro fra le due provincie di Genova e di Piacenza a cui deve servire la strada.

Sono delle piccole dissonanze, che appaiono però grandi per quelle località. Ma io penso che il Ministro sarà pienamente d'accordo con me nel provvedere e nel riparare a queste distrazioni nelle quali gli uffici sono incorsi.

Si provvede, sempre in esecuzione delle leggi 31 gennaio 1953, n. 68, e 9 agosto 1954, n. 638, a difendere le sponde dalle alluvioni. Dobbiamo ricordarci però che dalle alluvioni non ci si difende soltanto a valle, non ci si difende soltanto ed esclusivamente in sede di Delta padano, ma ci si difende a monte, perchè altrimenti non si provvede con giusti criteri dal punto di vista tecnico a risolvere il problema, come sarebbe giusto risolverlo.

Ricordo il caso del torrente Trebbia, che è un fiume noto se non altro per la famosa battaglia della seconda guerra punica in cui Annibale sconfisse le legioni romane nel 218 a. C.: la città di Piacenza fu fondata appunto a scopo di difesa, come narra Tito Livio, in quel tempo. È necessario difendere sia la sponda destra che la sponda sinistra del Trebbia ma quando, onorevole Ministro, gli interessati vanno a piangere tutte le volte che l'alluvione porta via i campi, il Genio civile risponde che ci sono i progetti, che sono stati sottoposti all'approvazione del Ministero, ma che non può provvedere perchè è a corto di fondi. Sarà pertanto necessario che nel riparto dei fondi stanziati in applicazione delle leggi che ho citato ci si rammenti, una buona volta, che c'è un torrente Trebbia in quel di Piacenza che ha assolutamente bisogno di difese.

Ho finito e chiedo venia ai colleghi se, per avventura, ho rubato un po' di tempo prezioso agli interventi di coloro che parleranno dopo di me.

Mi si consenta però di esprimere un pensiero di carattere riassuntivo che si riallaccia a quanto ho detto inizialmente. Indipendentemente dalle critiche e dai rilievi che, in sede di collaborazione attiva, ho creduto di fare, io rendo omaggio ancora una volta alla volontà operosa del Ministro e penso che, anche se qualcuno di voi, forse esclusivamente per motivi politici, possa essere di diverso avviso, la presenza del ministro

Togni alla direzione del Ministero dei lavori pubblici è preziosa oggi come sarà preziosa domani, per la sua volontà fattiva, nell'interesse superiore del nostro Paese. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

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

S A C C H E T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, un apprezzamento generale sulla politica dei lavori pubblici è doveroso e necessario fare, in sede di discussione del bilancio.

Già alla Camera dei deputati la nostra parte politica ha affrontato i problemi di carattere generale precisando i limiti della critica e le nostre proposte anche per alcuni aspetti particolari assai importanti della politica dei lavori pubblici. In quest'Aula, tenendo conto del tempo che ci siamo giustamente imposto, desideriamo completare e rinnovare il nostro pensiero e quindi dare un giudizio di carattere generale e trattare alcuni aspetti particolari sul Dicastero e l'attività politica svolta dal Governo attraverso il Ministero dei lavori pubblici. Primo elemento è un giudizio critico nostro sull'orientamento generale del Governo, sulla politica dei lavori pubblici. Debbo dire, ad onor del vero, che, leggendo attentamente la relazione che ha accompagnato il bilancio alla Camera dell'onorevole Ripamonti, traspare sull'orientamento generale un insieme di osservazioni e di critiche molto vicine alle nostre. Il nostro relatore, me lo consenta l'onorevole Genco, con molta piu timidezza e con un lavoro corretto di registrazione, si è fermato alla parte esecutiva della politica del Ministero dei lavori pubblici (cioè tanti ponti, tante strade, tante case, eccetera) e avalla in generale con ottimismo, secondo me non pertinente, una politica che cifre alla mano non merita tanto ottimismo. D'altra parte scorrendo le cifre del bilancio in generale abbiamo sott'occhio l'aumento progressivo delle annualità e delle passività che il bilancio riporta come se fosse un fatto di normale amministrazione del Ministero dei lavori pubblici avere 500 miliardi non spesi. Direi che per questa parte si può parlare di vecchi malanni, aggravati dalla vecchiaia. Ripetutamente sono stati criticati i vostri sistemi ma siete recidivi ogni anno di più. A nulla sono servite le manifestazioni di buona volontà espresse ogni anno, a conclusione della discussione del bilancio dei Lavori pubblici dai diversi Ministri che si sono succeduti; quando andiamo a farne il bilancio constatiamo che non è stato apportato alcun rimedio effettivo. Puntualmente registriamo un aumento di entrate nel bilancio, per esempio, di alcune diecine di miliardi, che però vengono assorbite interamente dalle passività e dalle annualità. Esattamente come lo scorso anno e gli anni precedenti, quest'andazzo è stato oggetto di ampie discussioni e da più parti è stato riconosciuto che le cose non vanno e bisogna cambiare. Quest'anno abbiamo la stessa situazione. Cosa si deve cambiare? Noi confermiamo che la causa di fondo sta negli aspetti tecnici e neanche nelle parti meramente organizzative del bilancio per quanto possano esse pure importare; bisogna andare oltre: si tratta in generale di analizzare la politica economica del Governo in questo settore particolare del Ministero dei lavori pubblici che ne è una parte importante. Ci pare di poter affermare in generale che la politica dei lavori pubblici è ispirata ad un concetto sbagliato, cioè al concetto della politica antincongiunturale e non invece a quello propulsivo svolto in modo organico e quindi con la tendenza a favorire lo sviluppo dell'attività industriale e agricola in generale. Si tratta per l'appunto di rovesciare tale tendenza. Poi si possono rapidamente apportare i necessari rimedi agli altri aspetti tecnico-organizzativi del bilancio, per avere una visione ampia di prospettive dei servizi sociali che il Ministero dei lavori pubblici è chiamato ad espletare, cosicchè vi sia lo stimolo a creare nuove e più ampie attività industriali. In tal modo si collabora allo sviluppo, al rafforzamento di attività industriali, di trasformazioni fondiarie ed allo sviluppo generale della nostra economia in ogni zona debole.

Invece si tratta di una politica fatta di cose spicciole. Abbondano opere industriali che seguono molto spesso ad agitazioni popolari, e non si lavora per creare le condizioni atte a prevenire le agitazioni, non

si lavora ad un piano organico di orientamento, che tenda alla soluzione fondamentale dei mali della nostra economia nazionale.

Non si può del resto nemmeno dimostrare che gli sforzi fatti dal Ministero dei lavori pubblici e dal Governo abbiano dato i risultati sperati, neanche nella politica anticongiunturale, nella produzione, nel livello di occupazione in relazione agli investimenti impegnati nel settore edile.

L'onorevole Ministro conosce il ritmo decrescente che presenta il campo dell'occupazione della mano d'opera. Per esempio dal 1953 al 1956 c'è stata una forte diminuzione dell'occupazione operaia nel settore dei lavori pubblici. Apprendiamo così dai dati dell'Istat che l'occupazione operaia diminuisce intorno al 43 per cento in quegli anni.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Dal 1956 ad oggi è notevolmente aumentata. Non siamo nella fase storica, siamo nella fase della cronaca.

S A C C H E T T I . Onorevole Ministro, rimane da dimostrare che dal 1956 in poi abbiamo avuto un riassorbimento di mano d'opera in percentuale assoluta.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Notevole.

S A C C H E T T I . Lei seguirà certamente come me i bollettini dell'Istat e i dati ci dicono che dal 1956 in poi non c'è stata una forte diminuzione del livello di occupazione, ma neppure vi è stato un riassorbimento della mano d'opera precedentemente licenziata. Del resto non è difficile dimostrarlo, basta seguire gli indici e si ha la risposta.

In quel momento le componenti dell'indice di investimento e dell'occupazione dimostravano una profonda debolezza.

Da una parte abbiamo l'intervento di una tecnica più sviluppata, che sostituisce in parte la mano d'opera, dall'altra un accentuarsi dei ritmi di lavoro a la diminuzione, nel 1956, del 10 per cento degli investimenti. Abbiamo un leggero aumento degli investimenti nel 1957 e nel 1958, ma la mano d'opera non viene riassorbita; permangono fermi due elementi, cioè l'introduzione di una tecnica più avanzata e il maggior ritmo di supersfruttamento, vedremo più avanti come.

G E N C O , *relatore.* Non si può andare indietro.

S A C C H E T T I . Nell'edilizia come in tutti gli altri settori della produzione si manifesta il fatto importante: lo sviluppo tecnico non è accompagnato da uno sviluppo sociale e allontana dal processo produttivo una parte della mano d'opera. Questa è un'altra tendenza che non può essere accettata: allo sviluppo tecnico deve corrispondere uno sviluppo sociale, cioè un miglioramento effettivo delle condizioni di vita dei lavoratori.

Questo il rilievo che facciamo. Ad esempio il consorzio delle cooperative di lavoro di Bologna lo scorso anno con un miliardo e mezzo di lavori ha fatto lavorare tutti gli operai delle cooperative associate per poter stare al livello tecnico della impresa privata; oggi con tre miliardi di lavoro non riesce ad occupare la mano d'opera che aveva lo scorso anno. Ecco la tendenza che ci deve far riflettere e seriamente preoccupare. Vede perciò, onorevole Ministro, che non si tratta di non aver seguito le statistiche nè di fare della storia; noi facciamo un rilievo serio, dal punto di vista politico.

Si può aggiungere che, per il settore dell'edilizia in genere, l'iniziativa privata non ha avuto dei profitti minori, anzi è dimostrato che, dopo il settore elettrico, sono proprio i settori che direttamente o indirettamente sono collegati ai lavori edili che hanno realizzato in questi anni i più alti profitti: il settore dei materiali da costruzione, quello della speculazione sulle aree fabbricabili, eccetera. Molte volte per carenza di intervento governativo e per inadeguati mezzi finanziari predisposti, vi sono iniziative in certe città di grosse ditte che vengono accolte come benefattrici, perchè hanno svolto determinate opere pubbliche. In realtà hanno fatto i loro affari. In conclusione abbiamo avuto elevati profitti dei gruppi capitalisti e gli indici dell'occupazione operaia non sono an-

dati avanti; quando va bene in una provincia rimangono invariati.

Quanto al prestito, per il modo come viene utilizzato vediamo che si segue la stessa strada. Mentre il prestito dovrebbe rappresentare un momento eccezionale nella vita economica nazionale e contribuire seriamente a risolvere alcuni aspetti di fondo della nostra economia, agricola ed industriale, vediamo che grandissima parte di esso è destinata in modo dispersivo in tanti lavori pubblici, proprio con la tendenza a condurre avanti una politica frammentaria, a tamponare od arrivare là dove si preparano manifestazioni elettorali, il che diminuisce ancor più il valore del prestito e ne svuota il contenuto di politica economica.

Nessuno dei settori fondamentali, di fondo, sfugge a questa critica. Molti anche fra voi sentono che le cose non vanno. Osservo che, anche dall'andamento stesso del dibattito e da tutta una gamma di richieste, di critiche, che vengono fuori da ogni parte, è confermato questo nostro giudizio negativo. Non vogliamo affrontare tutti i problemi, ma ci interessa in questo momento, dal punto di vista generale, dare non soltanto un giudizio e fare della critica, ma ribadire che occorre una svolta decisiva anche in questo settore. Alcune scelte di fondo debbono essere fatte dal Ministero dei lavori pubblici: per esempio la difesa del suolo, favorire lo sviluppo delle attrezzature industriali in collegamento con le imprese a partecipazione statale, favorire e sviluppare, con iniziative del Ministero dei lavori pubblici, l'opera di trasformazione fondiaria.

Ho seguito con grande interesse tanto alla Camera come in quest'Aula la discussione su uno dei settori più dibattuti, e se ne comprendono le ragioni, quello dell'edilizia sovvenzionata: mi soffermerò su questo argomento per chiarire meglio il nostro riferimento alla politica generale e quindi al senso delle cose spicciole.

Nessuno nega che sia stata fatta qualche cosa. D'altra parte se non si fossero fatti nuovi ponti e alcune strade, e se non si fossero costruite case, non si sarebbe fatta neanche l'ordinaria amministrazione. Il fatto è però che, mentre entriamo in un anno nel quale l'edilizia sovvenzionata è destinata a subire una battuta d'arresto per la scadenza di alcune leggi, non avete pronta una alternativa. L'incremento dei bisogni, superiore al ritmo normale delle costruzioni, si fa sentire sempre più in cifre di milioni di vani per i ceti popolari, mentre migliaia di appartamenti costruiti dai privati rimangono sfitti.

G E N C O , *relatore*. Vedrà che alla fine serviranno anche alla povera gente. Possono rimanere sempre sfitti?

S A C C H E T T I . Non credo che la soluzione possa essere questa: cioè, non si può dire che, se gli appartamenti non si affittano ai prezzi di mercato, gli stessi proprietari abbasseranno i prezzi da soli. Onorevole Genco, vi è un margine di speculazione, ma questo non è un ragionamento che possa risolvere il problema; i privati fanno presto, si fermano e stanno ad attendere.

Di che cosa ci dobbiamo preoccupare? Di alcuni problemi fondamentali dell'edilizia sovvenzionata, del problema del rapporto tra collettività e famiglia, del problema della casa come servizio sociale, problema che è rimasto in grande parte insoluto. Dobbiamo quindi avere tutti la consapevolezza della necessità di un intervento deciso, per evitare che resti libero il campo ad interventi plurimi, che hanno condotto ad un'edilizia popolare anarchica. Occorre un centro di coordinamento e di direzione, manca un piano organico di intervento dello Stato per indirizzare maggiori investimenti in questo campo, tenendo conto degli stipendi e dei salari dei lavoratori e considerando questi investimenti fra i più produttivi. Fin qui il problema non è stato certo affrontato sotto questo aspetto dal Governo e mentre sentiamo degli elogi a non finire dai democristiani, il ritmo attuale di costruzioni dell'edilizia sovvenzionata è in ritardo, e siamo lontani dai 15 milioni di vani che mancano per dare un vano ad ogni persona. Spero che il Parlamento colga presto l'occasione per affrontare il problema in modo ampio, magari nell'occasione offerta dalla nostra parte, con la richiesta di proroga della legge n. 408, in attesa

che il Parlamento discuta un piano organico. Non credo che una soluzione possa essere quella offerta dal finanziamento di 13 miliardi previsto dalla legge *omnibus* che discuteremo tra poche ore, in base alla quale si destinerebbero dieci miliardi sulla legge del 1938 che prevede un finanziamento del 50 per cento agli enti mentre l'altro 50 per cento debbono procurarselo. Potrebbe rappresentare un peggioramento perchè voi destinerete dieci miliardi agli enti, che dovranno ricorrere per altri 10 miliardi a mutui dai privati, il cui costo è normalmente superiore a quelli che erano stati gli interventi dalla legge n. 408. E chi pagherà la differenza? Gli enti dovranno ricorrere agli istituti privati e gli interessi saranno più elevati, il costo di gran lunga superiore alle 35 annualità del mutuo normale fatto dallo Stato. Tutti sappiamo come avvengono queste cose: l'Istituto delle case popolari calcola il costo del mutuo più la gestione, uguale all'affitto, per cui si avrà un aumento diretto del costo della pigione e una diminuzione di fatto della capacità di acquisto del salario.

Cominciamo a stabilire che questo non si può fare: ricerchiamo per altre vie e con ben altre somme la soluzione, esaminiamo il costo dell'abitazione e facciamo sì che esso debba essere meno oneroso. Infatti è possibile che sia meno oneroso: cominciamo a rivedere i costi dei materiali controllati dai grandi monopoli, lottiamo seriamente, concretamente, contro la speculazione delle aree, si proceda alla organizzazione di villaggi coordinati e si attuino altre misure che sono note perchè proposte chiaramente e ripetutamente dalla nostra parte.

La casa di proprietà comune fra i singoli finanziatori privati e l'ente pubblico può essere valida se è a riscatto del singolo. Il fatto è che bisogna indirizzare una parte più grande, molto più grande del denaro che rimane fermo nelle banche alla costruzione di abitazioni popolari: ecco il punto.

Oggi, signori del Governo, siete in difetto anche nei riguardi di una parte delle leggi che hanno operato. Non volete tener conto della critica dell'opposizione, perchè appare a voi preconcetta, ma è necessario dire che in questo settore che ho preso per esemplificazione le critiche vengono da molte parti. Si comincia a sentir parlare di costi elevati, di speculazione sulle aree, che non debbono servire ad arricchire qualche persona o società, eccetera, da persone le più diverse dal punto di vista politico. È importante che oggi si cominci a pensare alla necessità di un centro di coordinamento e di direzione. Aggiungo che le amministrazioni provinciali non possono essere chiamate soltanto e unicamente a fornire l'area, l'acqua, la luce, ma debbono essere chiamate a dirigere la costruzione e a partecipare alla gestione delle case. Sino ad oggi non si è seguito questo orientamento e si continua nell'errore di accentrare tutto negli enti statali.

Onorevole Ministro, al problema della vecchia struttura tecnica per la realizzazione delle case popolari, occorre aggiungere qualcosa d'altro: presso il Ministero dei lavori pubblici giacciono migliaia e migliaia di domande di finanziamenti sulla legge n. 408 che è scaduta e non è stata sostituita.

Vedete, fino a questo momento vi siete serviti dell'I.N.A.-Casa, dell'Istituto delle case popolari, dell'I.N.C.I.S., poco dei Comuni e delle Provincie, in una certa misura del Genio civile: la tendenza è di non utilizzare le cooperative, in modo particolare quelle a proprietà indivisa.

A questo punto occorre ricordare che ci sono delle iniziative non abbastanza valorizzate e nemmeno sviluppate in tutto il Paese, proprio per mancanza di intervento governativo, iniziative che invece meritano l'attenzione del Parlamento. Parlo delle cooperative a proprietà indivisa di Milano, Bologna, Genova e Reggio Emilia, nelle quali i lavoratori, operai e impiegati, si sono riuniti sulla base di uno statuto mutualistico. Questi lavoratori hanno raccolto i loro modesti risparmi, hanno fatto ricorso al credito privato, cercando i tassi meno pesanti, poi hanno costruito appartamenti che hanno dato in locazione. Ho qui un lungo elenco di cooperative del milanese a proprietà indivisa che hanno costruito centinaia di appartamenti quasi esclusivamente con le loro modeste forze. Risultato: i canoni di locazione sono del 25, del 30 e del 35 per cento inferiori a quelli richiesti dai privati.

G E N C O , *relatore*. Mi sa dire il costo di costruzione di ciascun vano?

S A C C H E T T I . Il costo è dal 25 al 35 per cento più basso di quello del privato. È facile fare il calcolo.

G E N C O , *relatore*. Credo di aver una certa dimestichezza con le cifre: se lei non mi sa dare il costo di questi vani, mi permetta di non credere alle sue notizie. (*Commenti dalla sinistra*).

S A C C H E T T I . A conferma della utilità della cosa, (e ciò non dovrebbe costituire sorpresa anche al Ministero dei lavori pubblici, onorevole Genco) stanno queste cifre: i vani sono costati 350-400 mila lire, 500 mila al massimo: la cifra risponde esattamente alla percentuale di riduzione prima accennata sugli affitti. Questi vani vengono a costare appunto 20 mila, 30 mila, 35 mila lire all'anno.

Tali cooperative, per avere un finanziamento sulla legge n. 408, hanno dovuto ricorrere a tutti gli uomini politici, poi molte volte è stato loro negato ed esse hanno dovuto far ricorso a finanziamenti di istituti di credito, ai costi che ben conosciamo. Queste cooperative, riunite assieme, propongono di costruire a Milano un grande villaggio coordinato e chiedono che l'amministrazione comunale metta a disposizione l'area. Il Ministero dei lavori pubblici può controllare, attraverso i suoi organi, dopo di che ha il dovere di intervenire per aiutare e sostenere con i mezzi suoi queste iniziative. A Bologna e a Genova, di fronte ad analoghe cooperative, non si è avuta nessuna comprensione.

Dirò di più: nel regolamento per il riscatto si tendeva alla distruzione delle cooperative. Fra l'altro questa importante forma di cooperazione è la migliore, onorevoli senatori, la sola vera forma di cooperazione edificatrice, e al suo sviluppo noi teniamo in modo particolare. Ciò dicendo non voglio sminuire l'importanza che attribuiamo alle altre forme di cooperazione, come quella a proprietà individuale, stante la tendenza di certi ceti sociali ad accumulare un piccolo risparmio, da investire nell'abitazione. Dobbiamo incoraggiare e favorire questo piccolo risparmio che si orienta verso un investimento produttivo nella abitazione di tipo popolare.

È probabile che la 408 abbia favorito alcuni episodi non felici; ma noi siamo pronti a rivedere le parti di essa che qualcuno può utilizzare contro lo spirito cooperativistico, perchè intendiamo proprio difendere la cooperazione, anche quella a proprietà individuale, dove si investe il risparmio dei singoli per avere l'abitazione. Nel campo dell'edilizia alla cooperazione edificatrice deve essere riconosciuto un ruolo di prim'ordine; oggi ciò non avviene ed è grave.

Collegato a questo esempio, onorevoli colleghi, ve n'è un altro di notevole importanza. Se si vogliono realizzare alcune economie, occorre che anche nel settore degli appalti il Ministero dei lavori pubblici cambi radicalmente le sue tendenze. Prendiamo lo orientamento, in modo particolare, degli organi periferici del Ministero: assistiamo alla sistematica discriminazione nell'appalto dei lavori nei confronti delle cooperative di produzione e di lavoro. Ho qui un grosso fascio di telegrammi ed altri ne potrei esibire: sono comunque a disposizione del Ministro e dei colleghi per documentare che negli appalti a Bologna, a Ferrara, a Reggio Emilia, a Mantova ed altrove le cooperative edili vengono tenute lontane, e sono preferite le ditte private.

Citerò un atteggiamento molto significativo che considero però mortificante per la nostra vita politica. L'Istituto case popolari di Bologna, i cui appalti sono di una certa importanza, al Consorzio delle cooperative ed alle cooperative stesse che chiedono di partecipare agli appalti risponde: noi vi escludiamo perchè le cooperative la pensano diversamente dal Governo. Tirate voi le conclusioni.

G E N C O , *relatore*. Parole testuali? Non ci credo. (*Interruzioni dalla sinistra*).

S A C C H E T T I . Purtroppo è vero. Anzi dirò di più: le cooperative, a Bologna, hanno affisso dei pubblici manifesti denunciando le discriminazioni, ma tutti gli

uomini di Governo che si sono recati in quella città hanno eluso le domande che quei manifesti ponevano. Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità: quel direttore o quel Presidente sarà magari un galantuomo, ma, politicamente, lo considero un uomo che serve il regime e non la buona causa della casa.

Un'altra cosa desidero sottolineare con forza a conferma di un orientamento sbagliato: il criterio con cui oggi sono fatte le aste di appalto. Non crede il Ministro che sia un errore, per esempio, abolire il sistema delle aste con il criterio della media compensata? Noi riteniamo che sia un errore. L'asta libera, al ribasso illimitato, pone dei problemi tecnici e di politica economica di rilievo, estremamente delicati. Accennerò soltanto a qualcuno di essi, a conferma di quanto sto dicendo.

Non credo sia possibile ritenere che i tecnici del Genio civile o delle Amministrazioni provinciali facciano calcoli sbagliati del 10, del 15, del 20, del 25 per cento. Noi abbiamo dei ribassi d'asta che variano dal 10 al 30 per cento: non è possibile che siano così errati i calcoli dei tecnici. Che cosa avviene? Si risponde da parte del Ministero: approviamo la offerta migliore, la più vantaggiosa; ma qual è la più vantaggiosa per un amministratore pubblico? Perchè non bisogna guardare soltanto alle cifre in sè, ma anche a quello che le cifre nascondono.

L'esecuzione di molti di questi lavori è pessima. Bisogna considerare che si apre la strada alla corruzione, e quando non si riesce ad arrivare alla corruzione si procede come, ad esempio, per l'Autostrada del Sole: la maggior parte dei lavori vengono fatti con una forma di cottimo individuale inammissibile, intollerabile: ecco un risultato negativo.

Al lavoratore si chiedono non tante ore di lavoro per tanto salario, ma tanti metri di quel lavoro, e si arrangi. Se lo vuol fare lo farà, altrimenti rimane disoccupato.

Inoltre una recentissima pubblicazione rivela che il 10 per cento di un gruppo di imprese private ispezionate dall'Istituto della previdenza sociale è risultato in difetto per un valore di oltre 25 miliardi, nel pagamento di contributi.

È evidente il supersfruttamento, chiare sono le evasioni fiscali, abbiamo forme brutali di cottimi sugli appalti e così via. Quindi anche l'animo del tecnico che mandate a controllare queste imprese private può essere, nella sua funzione, turbato.

Quale economia in generale avete realizzato? Nessuna economia, chi ci ha rimesso in generale è stato il lavoratore. Per ovviare a questi seri inconvenienti, onorevole Ministro, bisogna accedere rapidamente alla proposta di legge che porta come prime firme quelle degli onorevoli Cerreti e Curti, ferma da diversi mesi nell'altro ramo del Parlamento. Oggi vi chiediamo una cosa urgente, che dovrebbe essere già una consuetudine, cioè l'applicazione della circolare dell'onorevole Camangi, allora Sottosegretario al Ministero dei lavori pubblici. La cooperativa di lavoro deve essere tenuta in massima considerazione perchè serve a voi e serve a condurre una lotta leale contro i grandi speculatori. Quindi non bisogna considerare la cooperazione come un elemento estraneo alla vita politica ed economica della Nazione, come avviene continuamente da parte del Ministero dei lavori pubblici, nè ritenerla un elemento di opposizione preconcetta al Governo. Ripetutamente la Lega nazionale delle cooperative, e anche recentemente con un memoriale documentato, ha denunciato l'atteggiamento discriminatorio: vi ha chiesto di discutere e vedere in quale modo organico si possa uscire da questa situazione: voi, onorevole Ministro, non avete risposto.

Onorevoli colleghi, gli esempi che ho portato, concernenti uno dei settori economici e riguardanti l'attività esecutiva del Dicastero, non solo confermano che va tenuto conto delle proposte che abbiamo fatto ma dimostrano che la volontà dell'opposizione non è una volontà di critica per la critica, che noi denunciamo i fatti odiosi e inammissibili della nostra vita democratica e facciamo delle proposte concrete e serie dal punto di vista della politica economica e degli organismi che sono chiamati a realizzarla. Questo conferma che l'opposizione, talvolta anche molto vivace, della nostra parte politica, interpreta il sentimento profondo di imponenti masse popolari che, organizzate in un

modo o nell'altro, nelle cooperative o nei sindacati, sono offese e umiliate e chiedono che si cambi radicalmente politica. Ecco perchè sono autorizzato a dichiarare, a nome del mio Gruppo, che l'attuale bilancio e la relazione del relatore di maggioranza non tengono conto delle gravi debolezze passate, delle denuncie e delle critiche, per cui lo stato di previsione non merita la nostra fiducia e va respinto. È l'opposizione ad una politica economico-sociale discriminatoria, che dovrebbe essere respinta dalla grande maggioranza dei senatori, così come è ripudiata dalla maggioranza del popolo italiano.

Non lo farete per ossequio alla disciplina di partito? I mali si aggraveranno e avrete una sola conseguenza, quella d'inasprire le lotte dei lavoratori organizzati nelle cooperative, dei lavoratori che sono alle dipendenze dei privati, e dei disoccupati che continueranno la loro agitazione per aver lavoro a condizioni oneste e affinchè siano rispettati i diritti che essi hanno acquisito. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente e approvazione di procedura d'urgenza

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame:

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« 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), previo parere della 5ª Commissione.

T U P I N I , *Ministro senza portafoglio*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T U P I N I , *Ministro senza portafoglio*. Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la richiesta di procedura d'urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Richiesta e approvazione di procedura urgentissima per il disegno di legge n. 649

T U P I N I , *Ministro senza portafoglio*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T U P I N I , *Ministro senza portafoglio*. Chiedo che sia adottata la procedura urgentissima per il disegno di legge:

« Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni » (649).

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la richiesta della procedura urgentissima. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Ripresa della discussione

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

M O N E T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel mio breve intervento non mi avventurerò in un esame tecnico e politico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. La diligente ed accurata relazione del senatore Genco meriterebbe un attento esame, anche perchè l'attività del Ministero dei lavori pubblici è veramente d'importanza fondamentale ai fini dello sviluppo economico e sociale della Nazione.

Dal punto di vista economico e sociale infatti non è chi non veda il peso determinante che nella vita civile hanno le opere di pubblico interesse, quali gli acquedotti, le scuole, le strade, le case; e quello che può apparire, esteriormente guardato, un Ministero arido, è invece quello nel quale le preoccupazioni sociali dello Stato trovano la loro più concreta espressione.

I servizi che, attraverso una dinamica, generosa attività del Ministero dei lavori pubblici, vengono assicurati alla Nazione sono fonte di serenità e di ricchezza: dalla casa che la Repubblica vuole assicurare ad ogni famiglia, alla scuola per i figli del popolo, alla strada che è come l'arteria attraverso la quale circola la civiltà economica e culturale della Nazione.

Ella sa, onorevole Ministro, che è stato detto assai giustamente che a creare l'unità della lingua italiana e a cementare l'unità spirituale e politica della Nazione concorsero, forse più che le dispute dei letterati, i contatti tra le varie regioni d'Italia realizzati con l'apertura di strade, con la moltiplicazione dei traffici. L'onorevole relatore mette in evidenza lo sforzo compiuto dai vari Governi ed il progresso realizzato dal nostro Paese dalla fine della guerra ad oggi nel settore della viabilità, dell'edilizia e delle altre opere di pubblico interesse, ed io non posso che associarmi a lui in questa constatazione dei progressi veramente sensibili fatti dalla nostra Nazione.

Nè va trascurato il risultato sociale più immediato che si consegue con un'attiva politica di lavori pubblici, quale è quello del lavoro e del pane assicurato a tante famiglie di lavoratori. C'è però ancora molto da fare, onorevole Ministro, sia da parte sua che da parte del suo collega, il Ministro del lavoro, perchè la piaga della disoccupazione e della sottoccupazione ci sta ancora davanti come un'accusa, come una spina nel cuore. Il mio intervento vorrebbe appunto soffermarsi un po' sulla disoccupazione e un po' sui necessari interventi da effettuarsi nelle zone montane, per ridurre alle giuste proporzioni il fenomeno dello spopolamento della montagna. Naturalmente, siccome certe situazioni variano enormemente da zona a zona, mi riferirò in particolare modo alla mia provincia di Arezzo, senza però restringere il mio intervento a problemi strettamente locali. La mia provincia sarà da me tenuta presente quasi a modo di esemplificazione.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, c'è chi sostiene (e sono molti) che la politica del Governo in materia di lavori pubblici non deve ispirarsi a criteri assistenziali, a preoccupazioni esclusivamente sociali, ma prevalentemente, se non esclusivamente, a criteri economici, produttivistici. Come nessun privato spende danaro tanto per avere la soddisfazione di vederlo passare nelle tasche altrui, ma lo investe nella maniera più utile che sia possibile, così lo Stato, si dice, non deve spender danaro tanto per dare lavoro ai disoccupati, ma per investirlo saggiamente a reale e duraturo vantaggio della collettività. Io sono d'accordo con chi giudica in questo modo e sono convinto che non sia saggio amministratore colui che fa costruire strade, ponti, tanto per creare fonti di lavoro, ma colui che fa queste cose in quanto sono veramente necessarie e contribuiscono al progresso generale del Paese. Però sono anche convinto di due cose: che non mancano certamente settori di pubblico interesse per una politica dei lavori pubblici, e che la grande percentuale dei disoccupati è costituita da manovalanza generica che soltanto nei cantieri di lavoro, in opere stradali, edilizie, eccetera, può trovare un'occupazione. Credo pertanto che per vari anni ancora molti dei nostri disoccupati potranno trovare lavoro soltanto attraverso un'intensa attività dei Ministeri del lavoro e dei lavori pubblici. La disoccupazione, almeno nella mia Provincia, è in aumento. Nella relazione al bilancio del Lavoro presentata all'altro ramo del Parlamento è detto che nell'Italia centrale la disoccupazione è aumentata del 3 per cento circa. Nella mia Provincia, secondo i dati ufficiali della Camera di commercio, i disoccupati all'inizio del 1959 erano saliti da 11.257 a 13.339. Secondo dati forniti dalla C.I.S.L., al momento attuale, su una popolazione di 329.665 unità, i disoccupati sarebbero 18.000 senza contare i sottoccupati.

Ed ella, onorevole Ministro, conosce certamente la situazione del Valdarno, dove, po-

chi giorni fa, i disoccupati avevano iniziato la marcia della fame verso Arezzo. So benissimo che questo problema è in gran parte di pertinenza del Ministero del lavoro; ma io lo accenno ugualmente, perchè ella fa parte del Governo e perchè come Ministro dei lavori pubblici può studiare la possibilità di dare sollecita evasione a quelle pratiche che interessano il suo Ministero riguardanti i Comuni della mia Provincia, per alleggerire questa penosa situazione. Talvolta le pratiche, che giacciono a lungo presso i vari uffici, sono approvate, ma non programmate. Cito, a puro titolo esemplificativo, la pratica riguardante il contributo al comune di Cortona ai sensi della legge 15 febbraio 1953, n. 184, per la costruzione di una strada di allacciamento delle frazioni di Fratta, Camucia ed altre, inclusa nella graduatoria di cui all'articolo 1 della detta legge, ma mai messa in programma. La cosa si trascina da quasi sei anni. Altrettanto potrei dire per altre pratiche del genere. Mi rendo conto, onorevole Ministro, dei mezzi limitati di cui dispone di fronte alle numerose richieste; ma penso che si potrebbe studiare una distribuzione degli interventi statali, tale da far sentire un po' ovunque i benefici della presenza dello Stato.

Un grande beneficio non solo alla mia Provincia, ma anche all'economia nazionale arrecherà la prosecuzione dell'opera veramente imponente ed importante dell'impinguamento del lago Trasimeno che, se attuato secondo i criteri suggeriti dal progetto Cassi, permetterà di irrigare circa 40.000 ettari di fertili terre della Valle di Chiana, del senese e della provincia di Perugia.

Tralascio di parlare di altri problemi sui quali intratterrò l'onorevole Ministro, se me lo consentirà, in altra sede e in altro tempo.

Ora vorrei accennare ad un altro problema che mi sta molto a cuore e la cui soluzione credo vantaggiosa per tutta la collettività nazionale. Voglio parlare cioè dello spopolamento della montagna e della collina.

Onorevole Ministro, ho letto con molto piacere, oltre che con interesse, lo studio dell'ingegner Giovanni Padoan pubblicato nella rivista « Lavoro e sicurezza sociale » diretta da lei stesso. L'ho letto con piacere, perchè in esso ho veduto rispecchiato il mio pensiero sul problema dello spopolamento della montagna, con la considerevole aggiunta che l'ingegner Padoan poggia la sua convinzione su studi severi e su basi scientifiche e statistiche, mentre le mie persuasioni erano basate soprattutto sul buon senso.

Dobbiamo anzitutto fare una constatazione: le nostre montagne si vanno rapidamente spopolando. Le proporzioni del fenomeno sono veramente allarmanti. Se paragoniamo l'incremento demografico delle zone montane con l'incremento delle zone di pianura o di collina, constatiamo che, negli anni che corrono tra il 1936 e il 1951, l'incremento generale della popolazione italiana è stato dell'11,9 per cento, ma nelle zone di montagna è stato dell'8,4 per cento e in quelle di pianura o collinari del 13,3 per cento.

Non solo: si nota un considerevole aumento della percentuale della popolazione di pianura ed una sensibilissima diminuzione della stessa, man mano che si sale dalla collina alla montagna. Infatti, tra il 1936 e il 1951, la popolazione dei Comuni di pianura passa dal 42 per cento del totale della popolazione italiana al 43,6 per cento, mentre l'incremento della popolazione, che nelle zone con altimetria da 100 a 300 metri è dell'11,4 per cento, scende al 2,2 per cento nelle zone oltre i 1000 metri.

Ancora: nell'intervallo tra il 1936 ed il 1951, secondo i dati dell'ingegner Padoan, la popolazione, che è in aumento sul piano nazionale, è diminuita in 3.435 Comuni, cioè nel 31,2 per cento del totale dei Comuni italiani. Nell'Italia settentrionale essa è diminuita in 1686 Comuni, cioè nel 38,6 per cento dei Comuni ivi compresi; nell'Italia centrale in 377 Comuni, pari al 38,4 per cento; nell'Italia meridionale in 275 Comuni, pari al 15,8 per cento del totale dei Comuni ivi compresi.

Si nota poi una diminuzione sensibile man mano che dalla collina si sale alla montagna. La popolazione infatti diminuisce del 19,9 per cento (sempre tra il 1936 e il 1951) nei Comuni di altimetria inferiore ai 100 metri; del 27,1 per cento nei Comuni tra 100 e 300 metri; del 33,2 per cento in quelli fra 300 e 500 metri; del 38,8 per cento in quelli fra i

500 e i 700 metri; del 47,7 per cento in quelli fra i 700 e i 1000 metri; del 49,4 per cento nei Comuni al di sopra dei 1000 metri.

Secondo i dati della C.I.S.L. di Arezzo, la popolazione della mia Provincia, per la scarsità delle risorse economiche, sarebbe diminuita di circa 9.000 unità e circa 18.000 unità hanno abbandonato il lavoro della terra. Dal 1953 ben 1.300 famiglie hanno lasciato i poderi e molti di essi sono abbandonati, specie nelle zone di alta collina e di montagna. Le proporzioni del fenomeno ci dicono che non si tratta solo di uno sfoltimento della popolazione montana, che non ci preoccuperebbe affatto, anzi sarebbe ed è auspicabile, ma di una vera e propria fuga dalla montagna, che, a mio avviso, è assolutamente da evitare. Basta pensare che la montagna occupa 10 milioni e mezzo di ettari, cioè il 37 per cento della superficie agraria nazionale, e che in essa vive una popolazione di 2 milioni e mezzo di agricoltori (cioè oltre un terzo della nostra mano d'opera agricola) per convincersi che non si può assistere passivi ad un fenomeno così dannoso all'economia nazionale.

Si parla, e molto giustamente, di nuovo indirizzo nelle colture agricole; si dice agli agricoltori di intensificare la coltura dei foraggi, l'allevamento del bestiame eccetera, e da questi nuovi indirizzi appare ancor più evidente l'importanza economica della montagna, specialmente per l'allevamento del bestiame e per le attività economiche ad esso connesse; nè è da sottovalutare la ricchezza della montagna per i suoi boschi, specialmente se si considerano i legnami pregiati, quali l'abete, il pino eccetera.

Ho accennato, onorevole Ministro, a questi problemi, che non riguardano direttamente il suo Dicastero, perchè talvolta si sente sostenere che non soltanto l'abbandono della montagna non deve preoccupare, ma è anzi un fatto positivo ed un fenomeno inarrestabile. Io, modesto ed empirico conoscitore della montagna, dove ho trascorso metà della mia vita, non sono di questo parere. Anzi, sono convinto che tra non molti anni i cittadini italiani cercheranno la pace silenziosa e riposante dei monti, dove andranno a trascorrere un giorno o due di riposo settimanale. La montagna, insomma, dovrà essere fra non molto la mèta di un intenso turismo interno. L'uomo della città, costretto a sobbalzare nella notte per gli improvvisi rumori di moto e motorette, di persiane, ascensori, in stato d'continua tensione nervosa, anche se soltanto subcosciente, perchè sempre in pericolo per le vie cittadine, sentirà il bisogno di un bagno di pace, di stendere i nervi nella quiete delle nostre montagne. Mi si dirà: allora come si spiega lo spopolamento della montagna, se essa presenta tanti lati vantaggiosi?

Onorevole Ministro, le cause sono molteplici e non tutte riguardano il suo Dicastero. L'onorevole Presidente e gli onorevoli colleghi mi scuseranno se, accennandole rapidamente, scantono un po' dall'argomento, in considerazione che l'onorevole Ministro ascolterà ciò che non rientra nella competenza del suo Dicastero come membro del Governo, e come Ministro dei lavori pubblici ciò che direttamente lo riguarda.

Le cause dello spopolamento montano sono di carattere economico, sociale e psicologico. Dal punto di vista psicologico, i giovani montanari specialmente subiscono il fascino della città. La casa del cittadino operaio, specie con il grande sviluppo dell'edilizia popolare, si presenta pulita, accogliente, piena di comodità. La città offre tanti svaghi, onesti e poco costosi, a portata di mano. La casa del nostro contadino di montagna è brutta, spesso indecente, difficilmente raggiungibile, spesso senza luce elettrica; i divertimenti sono nelle borgate più grosse, scomode a raggiungersi. L'apparenza ha una grande forza tentatrice.

Dal punto di vista economico il reddito del montanaro è basso, molto basso e si paga con molto sudore. I metodi di coltivazione sono antiquati: i concimi chimici, che potrebbero dare raccolti più abbondanti, costano troppo cari, specialmente per il trasporto. Mancano strade e si devono fare lunghi tratti portando a dorso di mulo o trainato dai buoi tutto ciò che occorre all'azienda, dai concimi e dai prodotti al materiale da costruzione.

La mancanza di strade, di luce elettrica è ciò che rende sommamente disagiata la permanenza in campagna. Nel mio Comune di nascita la popolazione è costretta a traspor-

tare i propri ammalati per vari chilometri con traini primordiali tirati da buoi prima di giungere alla strada carrozzabile. Subito dopo il fronte, essendo stato il mio Comune zona di resistenza tedesca, diversi miei paesani, e tra essi un mio carissimo fratello, inciamparono nelle mine tedesche e morirono dissanguati, prima di giungere alla strada carrozzabile.

In molte frazioni manca la luce elettrica. Quella gente resiste sul posto, a costo di rinuncie, di sacrifici veramente eroici; attende tempi migliori. Sono, in genere, coltivatori diretti affezionati alle loro terre, nelle quali per lunghe discendenze vissero una vita patriarcale i loro avi. Non è giusto dir loro: andatevene! Qui non potete vivere! Se si aiuteranno a farsi una casa, se si costruiranno le strade, se si darà loro la luce, se si darà loro credito con prestiti a basso interesse, in modo che possano porsi sul piano di un lavoro meccanizzato e condotto razionalmente, essi vinceranno la loro battaglia e sarà un grande vantaggio per l'economia nazionale. Non si può dir loro: andatevene! C'è sotto un problema umano, tragico e triste: dove devono andare? Chi comprerà le loro terre? La « Forestale » non può certamente comprarle tutte. Dirò anzi che proprio la « Forestale » ha dimostrato che la montagna può rendere, se opportunamente sfruttata, poichè le terre da essa comprate sono diventate altamente produttive e fonte di considerevole ricchezza. Riassumendo, la fuga dalla montagna ha le seguenti cause: 1) le maggiori comodità della città; 2) le abitazioni indecenti dell'agricoltore montanaro; 3) la mancanza di strade e di luce; 4) il dissesto idrogeologico dei bacini montani, dove frane, calanchi, scoscendimenti, alluvioni rendono malsicura l'attività economica dell'agricoltore; 5) la mancanza di scuole per l'istruzione dei giovani.

Quest'ultimo punto è di particolare importanza. Il montanaro, così restio, taciturno, timido, pare rozzo ed incivile, ma è invece intelligente, riflessivo ed umanissimo. Se andate nelle case della mia Toscana nelle lunghe serate invernali, troverete la famiglia raccolta intorno al fuoco: o si fa lettura in comune o ognuno legge libri per conto proprio.

Ho detto questo per mettere in evidenza che il montanaro sente profondamente la necessità della cultura. La contrazione della popolazione montana porta come naturale conseguenza la soppressione della piccola scuoletta rurale. Questo è il colpo di grazia per il montanaro: egli non vuole che i suoi figli crescano analfabeti; la mancanza di scuole accelera la fuga dalla montagna. Concludo, onorevole Ministro: su questo problema si tratta di prendere decisioni definitive, per orientare opportunamente l'attività governativa. Se non si vuole, come io credo, l'abbandono delle nostre montagne, ma soltanto si desidera uno sfoltimento della popolazione, bisogna rendere possibile la permanenza del montanaro nelle sue terre, aiutandolo ad accrescere il reddito e, per quel che riguarda il suo Ministero, curando la viabilità montana, portando la luce elettrica in ogni casolare, in ogni frazione ed assicurando la scuola ai nostri agricoltori di collina e di montagna. Vi sarebbero altre previdenze da suggerire, ma riguardano i Ministeri dell'agricoltura e del lavoro, e perciò non ne faccio cenno.

Sarei veramente lieto se il signor Ministro facesse conoscere il suo pensiero su questo argomento. Ho preso buona nota con vero piacere che ella personalmente ed il Governo di cui fa parte intendono affrontare risolutamente il problema dell'edilizia rurale. La casa è il fondamento materiale della serenità familiare. Il programma che ella ha in animo di svolgere: una casa ad ogni famiglia, un vano per ogni persona, merita il pieno ed entusiastico appoggio della parte politica cui ho l'onore di appartenere. Molto è stato fatto, il traguardo non è più tanto lontano. La casa, la strada, la scuola, il lavoro, sono i beni indispensabili di un popolo civile e democratico, il traguardo più ambito di ogni governante cristiano. Per questa politica, ella, signor Ministro, ed il Governo potranno sempre contare sul nostro appoggio e sulla nostra collaborazione. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zaccari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del

giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerato il continuo depauperamento delle spiagge della Liguria causato dalla azione di erosione del mare e dal mancato ripascimento naturale un tempo rappresentato dai materiali alluvionali;

preso atto dei danni provocati negli ultimi anni dall'accresciuta violenza del mare e del pericolo costante che le frequenti mareggiate rappresentano per le attrezzature turistiche, per le coltivazioni e per gli stessi abitati,

invita il Governo a compiere il massimo sforzo per contenere, a mezzo di adeguate e sollecite opere di difesa, il mare nella sua azione erosiva e nella sua cruda violenza al fine di liberare da una situazione tanto precaria le popolazioni delle cittadine della Riviera occidentale »;

« Il Senato,

constatato che la Via Aurelia corrente lungo il territorio della Liguria occidentale dal confine a Savona non è più assolutamente adeguata all'intenso traffico nazionale ed internazionale che su di essa si svolge;

preso atto degli sforzi che le autorità della vicina Francia stanno compiendo per inserire la Costa azzurra nelle grandi vie di traffico internazionale;

vista l'urgenza e l'indilazionabilità della soluzione del problema che significa la vita delle laboriose popolazioni liguri e la difesa delle attività locali turistiche e flororticole, tanto benefiche all'economia nazionale nel tempo passato e nel presente,

invita il Governo a dare assicurazione formale che saranno al più presto iniziati gli studi per la realizzazione dell'autostrada dal confine a Savona per inserire vitalmente e funzionalmente la Riviera occidentale nel sistema autostradale italiano riconoscendo alla stessa l'importanza già riconosciuta ad altre autostrade previste per il prossimo futuro ».

PRESIDENTE. Il senatore Zaccari ha facoltà di parlare.

ZACCARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, la discussione di un bilancio come quello dei Lavori pubblici induce facilmente a scivolare su argomenti particolari e locali, anche se sarebbe preferibile che si elevasse a trattare degli indirizzi generali e delle scelte politiche quali appaiono dall'interpretazione delle cifre dei vari capitoli e dalla relazione di maggioranza preparata e stilata dal senatore Genco.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(*Segue* ZACCARI). Avrei voluto anch'io, sia pure modestamente, portare un contributo ad una discussione elevata trattando in questa sede e in questa occasione dei problemi della strada, dell'edilizia popolare — accennando, ad esempio, al disagio diffuso in periferia soprattutto in relazione al mancato finanziamento di molte cooperative — del decentramento nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, della difesa del paesaggio e delle caratteristiche delle nostre città e dei nostri paesi attraverso i piani regolatori. Avrei accennato alla necessità di sveltire al massimo le pratiche relative all'approvazione dei piani regolatori, unico strumento di difesa in mano alle Amministrazioni comunali, ed avrei accennato altresì alla mia profonda meraviglia per l'invito rivolto dal Ministro al Presidente della 7° Commissione di soprassedere all'approvazione di una piccola legge che

avevo presentato nell'aprile scorso e che prevedeva la modifica del 3° comma dell'articolo unico della legge 3 novembre 1952, numero 1902, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori, per portare da 2 a 3 anni la facoltà del Sindaco di sospendere ogni determinazione sulle domande di licenza di costruzione...

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* È stata approvata proprio ieri.

ZACCARI. Il Presidente Corbellini mi aveva dichiarato di aver ricevuto l'invito da parte del Ministro di soprassedere alla discussione di quella proposta di legge. Comunque, se è stata approvata, me ne compiaccio vivamente e ringrazio.

Avrei anche accennato ad altri problemi se non rappresentassi qui una zona d'Italia in cui si sono acuiti in questi ultimi anni due problemi particolari sui quali desidero brevemente soffermarmi per attirare l'attenzione dell'onorevole Ministro in questa sede, non avendo avuto la possibilità di farlo in altra sede, come avrei desiderato, cioè in un colloquio personale con lui.

Degli stessi problemi ho già trattato durante la discussione dello stato di previsione di questo Ministero lo scorso anno, presentando due precisi ordini del giorno accettati dall'onorevole Ministro. Sugli stessi desidero ritornare quest'anno perchè reputo che non siano stati compresi nella loro reale importanza e nella loro concreta gravità.

È in atto una politica meridionalistica, espressione della dura battaglia del Governo attuale, come dei precedenti, tendente a risolvere il problema secolare dell'elevazione del tenore di vita dei nostri fratelli del Sud d'Italia e delle Isole, battaglia santa e da me compresa; ma io penso che per questo non debbano essere troppo sacrificati gli interessi di altri territori d'Italia, come la Liguria occidentale, che oltre tutto ha accolto una fortissima emigrazione meridionale e ha dato alla stessa possibilità di lavoro e di sistemazione onorevole ed umana.

Nella sola piccola mia provincia di Imperia si sono stabilmente insediati oltre 30.000 immigrati dal Sud d'Italia.

Quando affermo che reputo che i nostri problemi liguri non siano compresi al centro — ed in questo senso sono concordi con me tutte le Autorità della mia terra — mi riferisco a certi fatti che dimostrano nella loro concretezza come sia stato possibile il sorgere di questa opinione, anzi di questa convinzione. Quando, ad esempio, leggiamo che è in atto la costruzione dell'autostrada tra Roma e Napoli, città tra le quali corrono già tre buone strade funzionanti, non è possibile non pensare alla Liguria nella quale corre una sola strada, l'Aurelia, arteria di grande traffico internazionale sia per il turismo sia per il commercio, strada aperta tutto l'anno tra l'Italia e la Francia ma troppo angusta, troppo tortuosa, troppo sovraccarica, troppo affaticata. Quasi quotidiane sono ormai le voci, gli ordini del giorno che si elevano da convegni, da congressi, da Consigli comunali e provinciali per invocare una soluzione o con un vero e proprio raddoppio dell'Aurelia o con la costruzione di un'autostrada. Quasi quotidianamente e colleghi senatori e cittadini mi chiedono a quale punto è il problema dell'apertura del secondo valico con la Francia, a quale punto è la soluzione del problema dell'Aurelia, dimostrando non solo interesse ma soprattutto la drammaticità della situazione della Liguria occidentale, che balza agli occhi di tutti, in relazione alle comunicazioni stradali. Forse la causa dell'incomprensione è legata al fatto che quando a Roma si parla della Riviera occidentale il pensiero corre alle sue cittadine famose turisticamente, il pensiero corre alla produzione dei fiori e ai traffici cui gli stessi danno vita, e si reputa di conseguenza che la Riviera non abbia da risolvere problemi di largo respiro e si giudica fallacemente che la Riviera sia un territorio che di fronte a tanti altri non abbia diritto di chiedere un intervento da parte dello Stato. Ora è necessario che tutti si rendano conto, e primo fra tutti l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, che la Liguria occidentale sta per soccombere per la carenza di vie di comunicazione, a causa della quale si troverà tra poco tempo tagliata fuori dalle grandi vie del traffico internazionale.

Limiterò il mio esame alle comunicazioni ferroviarie e stradali per dare un breve, succinto panorama della nostra situazione.

Comunicazioni ferroviarie: la linea Genova-Ventimiglia, lunga 150 chilometri, tutta a semplice binario tranne brevi tratti a doppio, elettrificata col vecchio sistema a corrente trifase, consente velocità commerciali limitate e inadeguate alle esigenze del traffico ed è in stridente contrasto con la linea tutta a doppio binario da Ventimiglia a Nizza e Marsiglia. Inoltre è usata al limite della sua potenzialità con circa 70 treni giornalieri di media. Ora, quando leggo all'articolo 25 della legge 1409, « Interventi in favore dell'economia nazionale », che è autorizzata la spesa di 4 miliardi per i lavori di raddoppio della linea ferroviaria Ancona-Pescara...

CARELLI. E perchè non va bene?

ZACCARI. ...non posso non elevare una voce di protesta perchè vi corrono solo 32 treni al giorno.

CARELLI. Ma è la litoranea occidentale, che rappresenta un necessario collegamento tra il Nord e il Sud. Non abbiamo mai chiesto niente e una volta che chiediamo qualche cosa ci sentiamo fare delle critiche.

ZACCARI. Mi dispiace questa interruzione dell'onorevole Carelli. Effettivamente io volevo soltanto dimostrare come per la Genova-Ventimiglia, che è una linea di traffico internazionale, fosse necessario un sollecito intervento da parte dello Stato e come per altre linee effettivamente si potesse ancora attendere. Certo le esigenze italiane sono tante; però è necessario richiamare l'attenzione, ed io lo faccio con coscienza, del responsabile del Governo su quelle che sono le necessità della mia terra, perchè questo è un dovere che mi incombe come parlamentare. (*Interruzione del relatore*). Io ho portato solo delle cifre, ho detto che sulla linea di cui parlo passano 70 treni, mentre sulla linea Ancona-Pescara ne passano solo 32. La Liguria occidentale inoltre godeva prima della guerra della linea ferroviaria Ventimiglia-Cuneo, che giace ancora in parte distrutta dalle vicende belliche: eppure questa linea, se ricostruita, realizzerebbe un collegamento di grande interesse tanto per la Riviera italiana, quanto per quella francese, con la Valle Padana e con il centro Europa.

Comunicazioni stradali: da Ventimiglia a Savona corre la via Aurelia, piccola parte di quella strada a carattere internazionale classificata prima dalla Convenzione di Ginevra del 16 settembre 1950, con percorso Londra-Parigi-Nizza-Roma-Palermo. Ora la via Aurelia sul tratto in questione è angustiata da numerosi attraversamenti, spesso infelici, di centri abitati, da curve a piccolo raggio, da strozzature, è affaticata e tormentata da un traffico ogni giorno più imponente, anche e soprattutto internazionale. Ora, onorevole Ministro, quando saranno aperti i trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, quando l'Autostrada del Sole si aprirà nella sua bellezza e nella sua ampiezza al traffico turistico, quando la Ceva-Savona e la Savona-Genova funzioneranno, che cosa avverrà dell'Aurelia? In un primo tempo congestionata al massimo, sarà poi abbandonata e la Riviera, diventata irraggiungibile con un'arteria adeguata, si depaupererà miseramente.

Penso che, se può essere un vanto per un Governo concorrere per dare floridezza economica a nuove contrade, può essere anche un grave torto abbandonare totalmente altre contrade che alla Patria hanno dato fama, gloria ed anche benessere, come la Riviera ligure attraverso il turismo, attraverso le sue colture pregiate, i suoi fiori, le sue primizie.

Ma qualcuno potrà pensare: se lungo la costa l'Aurelia è in gravi condizioni, saranno migliori le strade di collegamento con il Piemonte. Anche per queste la situazione è grave; infatti esistono la strada statale n. 20, stretta ed angusta, che passa in gran parte in territorio francese e che deve superare il Colle di Tenda d'inverno spesso impraticabile, e la strada statale n. 28 che porta in Piemonte attraverso due passi, di San Bartolomeo e di Nava, spesso d'inverno pericolosi.

Onorevole Ministro, non le sembra legittima la nostra convinzione di essere abbandonati, tale essendo la nostra situazione? Ella giustamente potrà obiettarmi che il Governo sta facendo uno sforzo colossale per le strade statali con lo stanziamento, previsto dalla legge ormai approvata da ambedue i rami del Parlamento, di 240 miliardi. Ma con gli 11

miliardi messi a disposizione di tutta la Liguria, delle strade statali di tutta la Liguria, per il tratto Ventimiglia-Savona poco si potrà fare.

È necessario, onorevole Ministro, che ella finalmente si immedesimi della tragica situazione nostra e, perlomeno, faccia iniziare uno studio che preveda, come ho dianzi affermato, un raddoppio dell'Aurelia a monte dell'attuale, o la costruzione di un'autostrada che si possa collegare con i tratti Ceva-Savona e Savona-Genova in corso di avanzata attuazione. Ella troverà tutti gli Enti locali provinciali e comunali, le Camere di commercio, gli Enti provinciali del turismo pronti a dare ogni possibile collaborazione, perchè nella soluzione di questo problema sta la sopravvivenza della nostra terra. La Liguria vuole continuare a dare il suo contributo all'Italia, come l'ha sempre dato silenziosamente: ora è obbligata a chiedere perchè vuole, come ho dianzi affermato, sopravvivere.

Questa situazione tragica non è solo avvertita dalle autorità locali della Liguria, ma anche dalle autorità della Costa Azzurra francese, nonostante la loro migliore attrezzatura stradale. Le stesse stanno richiamando l'attenzione del loro Governo sulla prossima inevitabile depressione turistica, e quindi economica, di un territorio che ha reso la Francia famosa nel mondo, da Cannes ad Antibes, a Juan les Pins, a Nizza, a Villafranca, a Montecarlo, a Mentone. Le stesse hanno in questi giorni lanciato un grido d'allarme segnalando che « gli italiani hanno abbandonato lo studio di un'autostrada ad Ovest di Savona per collegare Genova a Nizza lungo il tracciato dell'itinerario europeo E/1 previsto dalla Convenzione di Ginevra del 16 settembre 1950. I progetti, le realizzazioni italiane provocheranno — attingo sempre da fonte francese — tra breve, profonde modificazioni nelle principali correnti di circolazione europea e fanno pesare una grave minaccia sul turismo mediterraneo ». Perciò, in previsione che il tratto dell'Aurelia da Savona al confine resti nelle attuali condizioni o press'a poco, hanno suggerito di collegare la Costa azzurra con le autostrade italiane allacciando Nizzo a Torino attraverso le valli della Vesubie e del Boréon col traforo sotto il colle della Ciriegia. La riviera nostra rimarrà completamente isolata: il mio intervento vuole essere, onorevole Ministro, un grido di allarme: la Liguria occidentale non deve e non può essere abbandonata. Non chiedo privilegi particolari perchè non è nel mio temperamento, ma chiedo un atto di giustizia, chiedo che si rimedi ad un errore di valutazione che sta per compromettere irrimediabilmente le sorti della Liguria occidentale, che ha sempre dato silenziosamente ma costantemente il suo contributo alla Patria comune.

Accanto al problema delle comunicazioni devo porre il problema della difesa delle spiagge, delle coltivazioni, degli abitati e delle attrezzature turistiche dalla violenza del mare: l'anno scorso, dopo il mio intervento su questo specifico problema, in dicembre ed in gennaio le mareggiate misero in serio pericolo gli abitati di Ventimiglia, di Vallecrosia, di Bordighera, di S. Stefano al mare e di Riva Ligure, di S. Lorenzo al mare e di Diano Marina provocando danni anche gravi, tanto che mi permisi di richiamare l'attenzione del Governo con un'interrogazione. La situazione non è mutata: le popolazioni, temendo il ripetersi di quanto accaduto gli scorsi anni, chiedono insistentemente che si provveda. È un problema importante e grave dinanzi al quale ella, onorevole Ministro, non vorrà rimanere insensibile.

Nella legge 1409 sugli interventi a favore dell'economia nazionale all'articolo 17 si legge che « per il completamento e la nuova esecuzione di opere marittime è autorizzata la spesa di lire 15 miliardi da stanziare nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1959-60 ». Voglio vivamente sperare che attraverso questi stanziamenti straordinari si possa provvedere a questo estremo bisogno di difesa che hanno gli abitati, le spiagge, le attrezzature della Liguria occidentale.

Ho presentato due ordini del giorno: voglio vivamente sperare che l'onorevole Ministro vorrà accoglierli e che nella sua risposta vorrà dare quelle assicurazioni che tutti attendono, espressioni del riconoscimento della legittimità delle aspirazioni delle laboriose popolazioni liguri. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

RUSSO, *Segretario*:

Ai Ministri dei trasporti e al Ministro senza portafoglio per il turismo e lo sport, per sapere se non credano di procedere con la massima possibile urgenza, in primo luogo alla correzione della errata e assolutamente ingiustificabile distanza chilometrica degli orari ufficiali fra Reggio Marittima e Messina, che è di 12 e non di 15 chilometri, come dimostrano le carte nautiche e quelle dello Stato Maggiore, e come potrebbe confermare una eventuale triangolazione dello Stretto;

in secondo luogo alla concessione della deviazione facoltativa ai viaggiatori, che dagli scali dello Stretto, e precisamente dal parco ferroviario e marittimo unico ed inscindibile di Reggio, Messina e Villa S. Giovanni, siano diretti a Bologna ed oltre, o viceversa;

ed in terzo luogo alla immediata coincidenza, — oltre che alla massima accelerazione di essi, — dei treni rapidi Reggio-Bari e Bari-Milano, che potranno e dovranno raggiungere Bologna e Milano in minore tempo che non dalla linea tirrenica;

e ciò per un'equa distribuzione del traffico dei viaggiatori in genere e dei turisti in specie fra i due litorali, quello tirrenico e quello jonico-adriatico, il quale ultimo non ha nulla da invidiare al primo ed è della massima importanza sotto tutti gli aspetti, e cioè dal punto di vista sia economico, sia archeologico ed artistico, sia panoramico eccetera (174).

BARBARO, GENCO, ROMANO Domenico, RAGNO, CROLLALANZA, FRANZA

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere quale sia il pensiero e l'intendimento del Governo, per quanto concerne gli Istituti Universitari da creare in terra di Calabria, la quale per la sua antica, alta e luminosa tradizione culturale, merita che il problema sia studiato e affrontato con urgenza, con lungimiranza e con la dovuta larghezza di vedute (175).

BARBARO

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per sapere se non creda di dover disporre, con l'urgenza che il caso richiede, che il Sindaco di Pisticci, mettendo fine ad uno stato di illegalità, convochi al più presto il Consiglio comunale che non funziona dal 12 giugno 1958. Non è stato, fino ad oggi, portato in discussione il bilancio di previsione del 1959, che doveva per legge essere approvato entro il 10 ottobre 1958. Nonostante i continui reclami rivolti dall'opposizione alla Prefettura di Matera e le vive proteste dei cittadini, e nonostante la richiesta, a norma dell'articolo 125 della Legge comunale e provinciale, firmata da ben 13 consiglieri — più di un terzo dell'intero Consiglio — il Prefetto non ha creduto, come era suo dovere, normalizzare uno stato di fatto offensivo dei più elementari principi di democrazia (530).

CERABONA, TERRACINI

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda disporre nell'esercizio finanziario 1959-60 alla ricostruzione dello scalo di Alaggio di Cattolica, la cui situazione rende precaria, per i numerosi motopescherecci locali, il procedere alle normali revisioni degli scafi ed alle riparazioni straordinarie.

Questa situazione crea un rilevante danno economico e minaccia addirittura il fermo di

numerosi motopescherecci; sì che non sembra assolutamente giustificato il ritardo nella ricostruzione dell'opera che, in definitiva, non rappresenta una spesa eccessiva in rapporto alla sua utilità (1012).

RUGGERI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia giunta al Ministero la notizia secondo cui ai produttori agricoli di Mantova non sarebbe stata effettuata la liquidazione relativa al conferimento all'ammasso volontario del grano, gestito dal C.A.P., per l'anno 1958.

Per sapere, inoltre, se la notizia corrisponde alla realtà, se non ritenga di intervenire sollecitamente per ovviare al grave disagio finanziario in cui vengono a trovarsi gli interessati.

E ciò è tanto più urgente per la situazione in cui è venuto a trovarsi il C.A.P. di Mantova e per i danni gravissimi subiti dai produttori delle zone colpite dai recenti nubifragi (1013).

ZANARDI

Al Ministro degli affari esteri, per sapere se sia a sua conoscenza la permanenza, presso il suo Dicastero, di un « Ufficio raccolta ed elaborazione dati meteorologici riferentisi al territorio delle ex Colonie italiane »; in caso affermativo, l'interrogante desidererebbe conoscere quali siano gli scopi, l'effettiva utilità ed il funzionamento del predetto Ufficio, nonchè quale onere ciò comporti sul bilancio degli affari esteri (1014).

PIASENTI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere in rapporto all'andamento delle colture nella campagna dell'annata 1959, con particolare riferimento ai danni causati dall'avverso andamento stagionale in provincia di Lecce, se non ritenga urgente e necessario emettere provvedimento di rinvio a 24 mesi dei prestiti di conduzione contratti dagli operatori agricoli danneggiati da tali avversità, in applicazione della legge 25 luglio 1956, n. 838 (1015).

FERRARI

Al Ministro del tesoro, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per assicurare la continuazione del lavoro all'operaio Pirocca Giuseppe che, assunto nel settembre 1952 come uomo di fatica dalla Intendenza di finanza di Verona non è stato più chiamato al lavoro dal 1° luglio 1959.

Si fa presente che il Pirocca era adibito ai lavori di magazzino; che veniva pagato con fondi messi a disposizione dal Provveditorato generale dello Stato - Direzione generale del personale; che veniva compensato con lire 800 giornaliere fino al giugno 1955 e con lire 1.200 giornaliere a partire dal 1° luglio 1955; che i contributi previdenziali sono stati versati all'I.N.P.S. dal luglio 1958 al giugno 1959; che non è stato assicurato presso alcun istituto di malattia; che non ha mai usufruito di ferie; che non ha mai avute pagate le festività infrasettimanali; che non ha mai percepito la gratifica natalizia; che non ha mai avuto alcuna liquidazione.

L'interrogante ritiene che il Ministro del tesoro non possa lasciare che un lavoratore, dopo sette anni di ottimo servizio, sia senza lavoro; che intervenga perchè sia regolarizzata sotto gli aspetti contrattuali, assistenziali e previdenziali la dipendenza per il periodo di lavoro prestato e che voglia dare istruzioni perchè il Pirocca venga occupato anche come avventizio presso qualche ufficio in Verona dipendente dal Ministero del tesoro (1016).

DI PRISCO

Al Ministro delle finanze, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per assicurare la continuazione del lavoro all'operaio Ghini Aurelio che, assunto nell'ottobre 1951 come uomo di fatica dalla Intendenza di finanza di Verona, non è stato più chiamato al lavoro dal 1° luglio 1959.

Si fa presente che il Ghini era adibito ai lavori di magazzino; che veniva pagato con

fondi messi a disposizione dalla Direzione generale imposte dirette servizio anagrafe tributaria; che veniva compensato con lire 800 giornaliere fino al giugno 1955 e con lire 1.200 giornaliere a partire dal 1° luglio 1955; che i contributi previdenziali sono stati versati all'I.N.P.S. dal novembre 1951 all'aprile 1952 e dal luglio 1958 al giugno 1959; che non è stato assicurato presso alcun istituto di malattia; che non ha mai usufruito di ferie; che non ha mai avuto pagate le festività infrasettimanali; che non ha mai percepito la gratifica natalizia; che non ha avuto alcuna liquidazione.

L'interrogante ritiene che il Ministro delle finanze non possa lasciare che un lavoratore dopo otto anni di ottimo servizio sia senza lavoro; che intervenga perchè sia regolarizzata sotto gli aspetti contrattuali, assistenziali e previdenziali la dipendenza per il periodo di lavoro prestato e che voglia dare istruzioni perchè il Ghini venga occupato anche come avventizio presso qualche ufficio in Verona dipendente dal Ministero delle finanze (1017).

DI PRISCO

Al Ministro dei trasporti, per sapere se non creda di disporre che, dopo l'esperienza poco felice del nuovo orario generale delle Ferrovie, che, oltre ad essere più costoso, si presta a molte e giustificate critiche, si torni al formato, che era ottimo ed era di due tipi, dell'Orario Ufficiale di prima, cercando di mettere in relazione immediata le grandi linee longitudinali, che sono poi le più importanti, e soltanto in funzione di esse le trasversali dalle maggiori alle minori (1018).

BARBARO

Ai Ministri della difesa, dei lavori pubblici e della sanità, per conoscere se non ritengano di dover provvedere, previa l'assegnazione degli alloggi popolari relativi, in maniera tale da risolvere radicalmente e per sempre la quanto mai deprecata e deprecabile situazione della Caserma del 208° Reggimento di Reggio Calabria dove, tempo addietro, doveva essere inviato un battaglione d'artiglieria, che è ancora vivamente atteso, e dove, a malgrado di tutte le campagne della stampa locale, effettuate anche in conseguenza del fattivo interessamento del valoroso medico condotto competente dottore grande ufficiale Amedeo Sesti, che molto nobilmente vi si prodiga, circa 300 famiglie sono alloggiate ormai da circa 15 anni, e vivono in condizioni ambientali disperate ed antigieniche ed in perenne stato di promiscuità, che sono veramente pericolosi per la salute degli stessi abitanti (1019).

BARBARO

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno e quanto mai necessario, — al fine di eliminare, per quanto è possibile, la disparità di trattamento agli insegnanti elementari invalidi di guerra, ai quali nessun pratico beneficio è stato concesso, assegnando ad essi, quando richiedano l'avvicinamento da zone distaccate, soltanto otto punti, — assegnare, soprattutto in considerazione della salute malferma degli interessati, a causa delle malattie contratte in guerra, un punteggio di almeno 25 punti, quanti cioè ne vengono assegnati a quegli insegnanti che chiedono di avvicinarsi all'altro coniuge che sia impiegato dello Stato (1020).

BARBARO

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia sua intenzione di porre al più presto rimedio alla anacronistica, assurda, deleteria, antieconomica situazione attuale per cui persistono barriere insuperabili tra provincia e provincia per quanto riguarda l'assunzione dei lavoratori.

Ne risulta per esempio che lavoratori di Saliceto (Cuneo), a pochi chilometri dallo stabilimento A.C.N.A. di Cengio, non possono essere assunti, mentre possono essere assunti lavoratori dell'estremo opposto della provincia di Savona.

In questo caso l'assurdità della situazione è messa in maggior rilievo dal fatto che proprio per il danno che detto stabilimento

causa all'agricoltura dei paesi a valle, molti contadini devono abbandonare l'occupazione agricola (1021).

SANTERO

Ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, per conoscere se ritengano di farsi iniziatori di una integrazione della legge 25 giugno 1943, n. 550, al fine di estendere alla imposta ipotecaria l'agevolazione della imposta fissa stabilita dalla vigente legge sul Registro per l'acquisto di aree destinate alla costruzione di edifici scolastici (1022).

CAPALOZZA

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se corrisponda al vero che l'I.N.P.S. abbia delegato alla Federazione delle mutue artigiane il compito di predisporre una integrazione dei ruoli che la recente legge per la pensione agli artigiani affida alla sua competenza, e per sapere come a tale scopo la Federmutua abbia potuto investire le mutue provinciali del compito di inviare a tutti i titolari d'imprese un questionario che comporterà, senza giustificazione, un aggravio di lavoro e una notevole spesa a carico degli artigiani soggetti all'obbligo della assistenza malattia (1023).

GELMINI

Ordine del giorno
per le sedute di venerdì 17 luglio 1959

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, venerdì 17 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Deputati D'AMBROSIO e MAGLIETTA ed altri. — Pensione straordinaria ai genitori della medaglia d'oro Salvo D'Acquisto (551) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

III. Discussione dei disegni di legge:

1. 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-*Urgenza*).

2. Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (649) (*Procedura urgentissima*).

La seduta è tolta (*ore 21,05*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari